



Los inicios de la insustentabilidad: problemas urbanos e institucionalidad en la ciudad de Temuco, 1955-1970*

Fecha de recepción: 23 de marzo de 2015 Fecha de aceptación: 14 de septiembre de 2015 Disponible en línea: 30 de octubre de 2015

Luis Vergara-Erices

Licenciado en Educación

Doctorando en Arquitectura y Estudios Urbanos

lvergara@uc.cl

Rodrigo Gola Muñoz

Licenciado en Educación

Profesor de Historia, Geografía y Ciencias Sociales

Universidad Católica de Temuco

rgola2010@alu.uct.cl

Viviana Huiliñir Curío

Licenciada en Geografía

Magistranda en Ciencias Sociales Aplicadas

viviana.huilnir@gmail.com

Resumen Este trabajo explora los problemas urbanos que aquejaron a Temuco (Chile) entre 1955 y 1970 y la manera como la institucionalidad intentó resolverlos. Para reconstruir la historia del desarrollo urbano local, se acudió a fuentes primarias, archivos de prensa, registros de la intendencia regional y actas de los Concejos municipales. Los resultados indican que, en aquel entonces, la ciudad experimentó un fuerte crecimiento poblacional derivado de la migración campo-ciudad, generada por el modelo ISI, lo que originó una serie de inconvenientes como pavimentación, congestión vehicular, falta de servicios básicos y la carencia de viviendas. Se concluye que los esfuerzos institucionales centralizados provocaron soluciones lentas y poco adaptadas a la realidad local e intensificaron los efectos de los problemas y contribuyeron a desestabilizar el equilibrio entre las esferas de la sustentabilidad.

Palabras clave sustentabilidad; constitucionalidad; problemas urbanos; Temuco; desarrollo urbano

* Trabajo de investigación desarrollado en el marco del curso Historia y Economía Regional del programa de Maestría en Ciencias Sociales Aplicadas de la Universidad de la Frontera.

The Beginnings of Unsustainability: Urban Problems and Institutions in Temuco, 1955-1970

Abstract This paper explores the urban problems that took place in Temuco (Chile) between 1955 and 1970 and how the institutions tried to solve them. To reconstruct the history of the local urban development primary sources, press archives, regional management records and minutes written by the municipal councils were used. The results indicate that, at that time, the city experienced a strong population growth derived from rural-urban migration generated by the ISI model, which led to a number of drawbacks such as paving, traffic congestion, and lack of basic services and housing. We conclude that centralized institutional efforts offered slow solutions that did not fit completely the local conditions and intensified the effects of the problems as well as helped to destabilize the balance between the spheres of sustainability.

Keywords sustainability; constitutionality; urban problems; Temuco; urban development

Os primórdios da insustentabilidade: problemas urbanos e institucionalidade na cidade de Temuco, 1955-1970

Resumo Este trabalho procura explorar aos problemas urbanos que aetavam entre 1955 e 1970 a Temuco, Chile, e como as instituições tentaram resolvê-los. Para reconstruir a história do desenvolvimento urbano local contou com a participação de diferentes fontes primárias, imprensa arquivos, registros e processos intendente conselhos municipais regionais. Os resultados indicam que, naquela época a cidade experimentou um forte crescimento da população derivado da migração rural-urbana desencadeada pelo modelo ISI, causando uma série de problemas: como pavimentação, congestionamentos, falta de serviços básicos e de habitação. Podemos concluir que os esforços institucionais centralizados e causou soluções lentas fracamente adaptadas às realidades locais, intensificando os efeitos dos problemas e contribuir para desestabilizar o equilíbrio entre as esferas da sustentabilidade.

Palavras chave sustentabilidade; constitucionalidade; problemas urbanos; Temuco; desenvolvimento urbano

Introducción

Según datos del Censo 2012, un 87% de la población chilena habita en ciudades (INE, 2012). El paisaje urbano actual contrasta con el panorama de mediados de siglo XX (1952), en el que la población rural nacional era de un 45%, en tanto que en la región de La Araucanía superaba un 65% (Pinto y Órdenes, 2012). Así, la urbanización es un proceso relativamente nuevo y se debe a la potente migración campo-ciudad acaecida en las últimas seis décadas, derivada de la creciente concentración de oportunidades laborales, educacionales y servicios en los espacios urbanos (Raczynski, 1974; Castro, 2001).

El impulso migratorio ocurrido hacia comienzos de 1950 fue, en términos estructurales, una consecuencia de la instalación de las políticas de desarrollo industrializadoras que empezaron a aplicarse en Chile hacia la década del treinta, como vía de escape a la gran crisis económica de 1929. Si bien la ciudad de Santiago fue la principal receptora de la población empobrecida de los campos y otras ciudades pequeñas, las capitales regionales del centro-sur también fueron el destino escogido por una importante parte de la migración, sobre todo la proveniente desde el mismo entorno regional. La llegada de nuevos habitantes a las ciudades no solo significó un aumento en la presión por el suelo y una rápida expansión urbana, sino que además impulsó una serie de problemas entre los cuales el más trascendental, según la literatura especializada, parece ser la creciente necesidad de vivienda (Hidalgo, 2005).

El interés por la historia de las ciudades chilenas en el siglo XX se ha concentrado casi exclusivamente en las grandes áreas urbanas, sobre todo Santiago y Valparaíso y se desconoce la situación de ciudades que se vieron envueltas en los mismos procesos migratorios y poseían un papel trascendental en los contextos regionales en donde se insertaban. Tal fue el caso de la ciudad de Temuco, ciudad intermedia que hoy es la capital de la región de La Araucanía y uno de los polos urbanos más importantes del centro-sur de Chile, con una población actual estimada en 269.992 habitantes. El contexto regional que rodeaba a la ciudad de Temuco hacia mediados de siglo XX experimentó una fuerte crisis agrícola, que empobreció a la población rural y generó migración hacia los espacios urbanos, en especial de población de ascendencia indígena mapuche. El período de mayor crecimiento de la ciudad fue entre la mitad de siglo XX y 1970, cuando la migración a Temuco fue más intensa.

Ante este panorama general, este trabajo tiene como objeto de investigación reconocer los problemas urbanos que debió enfrentar Temuco entre 1955 y 1970, como consecuencia de la masiva migración campo-ciudad y la manera como la institucionalidad intentó resolverlos. Como hipótesis preliminar, se plantea que la presión sobre la ciudad que derivó de la migración provocó un importante abanico de dificultades que atentaban contra la sustentabilidad urbana. Los hallazgos dan cuenta de que el principal problema fue la falta de viviendas para acoger a la nueva

población. En efecto, las estrategias asumidas por el municipio local para enfrentar aquellos problemas eran limitadas y estaban condicionadas a planes generales del Estado. Esta lentitud de respuesta incentivó a que los nuevos habitantes adoptaran sus propias medidas, ubicadas incluso fuera del marco legal, como son las tomas de terrenos.

Esta investigación se inserta en el campo de la Historia Urbana y recurrió a la revisión de diversas fuentes primarias como el diario *Austral*, los registros de actas municipales locales, los registros de construcción de la Dirección de Obras Municipales y los documentos contenidos en el catálogo de la Intendencia de Cautín del Archivo Regional. Además, se utilizaron fuentes secundarias sobre la historia de Temuco como libros y tesis.

Este documento se organiza en cuatro secciones. La primera corresponde a un breve marco histórico-conceptual que contiene una discusión sobre los impactos derivados de la migración hacia mediados de siglo XX en Chile y, desde una mirada global, la institucionalidad existente en la época para enfrentarla. La segunda sección expone un panorama general de los problemas urbanos que enfrentaba la ciudad y afectaban el diario vivir de los temuquenses: pavimentación, falta de agua potable, alcantarillado, luz eléctrica, congestión vehicular, etc.; se explica que este abanico de dificultades da origen a los primeros síntomas de insustentabilidad urbana local. La tercera sección profundiza en, quizás, el mayor problema urbano de la época: el problema de “los sin techo” y la falta de vivienda; se argumenta que las soluciones institucionales no fueron capaces de resolver el creciente déficit habitacional, lo que derivó en el establecimiento de una serie de tomas en la ciudad, sobre todo en la década del sesenta. Se concluye con reflexiones que hacen un recuento de los problemas urbanos y se analiza

cómo es que estos comienzan a tensionar las esferas de la sustentabilidad local hasta la actualidad.

Modelo ISI, institucionalidad y sustentabilidad urbana

La crisis capitalista de 1929 trajo consigo graves consecuencias para Chile, en especial en el sector minero, sobre el cual el país sustentaba su economía monoexportadora. Se produjo, entre otras cosas, una reducción de un 78,3% en la exportación de salitre; esto provocó una contracción de los ingresos percibidos por el país, junto con una disminución en su capacidad de pago de deudas y los flujos de importaciones, que cayeron en un 26,5% (Salazar y Pinto, 2010). La política nacional magnificó los efectos de la crisis, al decidir mantener el patrón oro en sus transacciones comerciales internacionales (Meller, 1998), lo que hizo aún más dependiente al país frente a lo que sucedía fuera de sus fronteras.

En la búsqueda de una salida a la crisis, se llevó adelante una profunda reestructuración, cuyo objetivo era poner fin al modelo de economía abierta y librecambista e iniciar un período proteccionista de desarrollo hacia adentro, para marcar así el abandono de la ortodoxia liberal (Salazar y Pinto, 2010). Este nuevo modelo económico promovía la industrialización como principal eje del progreso económico y social del país; sin embargo, el impulso a este sistema no se originaría desde la burguesía, como ocurrió en Europa y Norteamérica, sino que sería un proceso orquestado desde el Estado (Gómez, 2010).

El modelo económico de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), como fue denominado, se logró en tres fases. La primera fue la producción de bienes de uso final; luego se buscaría, mediante los eslabonamientos, la producción de insumos industriales y, por último,

se instalarían capacidades para la producción de maquinaria industrial y bienes de capital (Meller, 1998). Con ello se pretendía alcanzar altos grados de desarrollo y acabar con la dependencia que los países latinoamericanos tenían ante el primer mundo. Este modelo de desarrollo fue posible gracias a la consagración en Chile del Estado empresario, “forma estatal [que] es producto de un pacto social entre clases, grupos y actores políticos y sociales antagónicos” (Gómez, 2010, p. 313).

Ahora bien, el modelo ISI y el Estado empresario no solo introdujeron cambios en la economía nacional; también significaron una transformación profunda en otras esferas de la sociedad. En lo que respecta al tema de este artículo —el espacio urbano—, es plausible indicar que se intensifica el crecimiento y la aglomeración de la población en las ciudades, debido al crecimiento natural de la población y al aumento de intensidad de los flujos migratorios provenientes desde zonas rurales (Sepúlveda, 2004; Merrick, 1997).

Respecto al crecimiento natural de la población, se observa que durante el período de 1940 a 1970, Santiago experimentó un incremento superior a 3% anual, debido a la disminución de las tasas de mortalidad ocasionadas por las medidas de salud pública tomadas por el Estado y el mantenimiento de altas tasas de fecundidad (Sepúlveda, 2004). Este fenómeno se repitió en la mayor parte de las áreas urbanas del país, que también crecieron a un ritmo considerable durante este período.

La migración fue uno de los aspectos demográficos más notorios e importantes del modelo ISI. Este fenómeno generó un crecimiento poblacional de las áreas urbanas en desmedro de las áreas rurales, explicado por la extrema desigualdad en el régimen de tenencia de la tierra, cuyas instituciones económicas y sociales habían mantenido

la misma estructura heredada desde el régimen colonial y limitaban la capacidad de absorber la población adicional que existía (Merrick, 1997). Por ello, los campesinos empobrecidos buscaron nuevas oportunidades en los centros urbanos, en un proceso de migración campo-ciudad que terminó por colapsar la débil planificación urbana de la época (Gross, 1991). La migración, junto con la industrialización y la consiguiente centralización de población en zonas urbanas, provocó un aumento de la demanda de bienes y servicios como la vivienda, la salud, el agua, el transporte, etc. (Alvarado, Cheetham y Rojas, 1973; Merrick, 1997).

La demanda de vivienda en las ciudades y la imposibilidad de la institucionalidad de cubrirla causaron una expansión de la ciudad hacia zonas periféricas; se hicieron tomas ilegales de terreno donde se consolidaron formas diversas de infravivienda carentes de servicios mínimos como agua potable, electricidad y sanidad (Terán, 1982). El problema de la vivienda fue una de las peores consecuencias de la migración campo-ciudad; sin embargo, es posible observar el origen de otro tipo de inconvenientes, como la congestión vehicular, la contaminación y la exclusión social, entre otros.

La diversificación de los problemas en las ciudades provocó que el país comenzara a consolidar una institucionalidad que regulara y planificara su crecimiento y desarrollo. Basados en la idea de ingeniería social, por aquel entonces se pensaba que los procesos sociales eran moldeables, con el fin de minimizar sus impactos negativos. El encargado de regular y planificar el desarrollo urbano era el Estado; la mayoría de las decisiones que tenía implicaciones sobre las ciudades se realizaban en perspectiva vertical y con nula participación ciudadana, lo que provocó la consolidación de un modelo altamente tecnocrático

(Gross, 1991). Así, el Estado debía cumplir el rol central de planificar y moldear los procesos socioeconómicos, entre ellos, la ciudad, concepción que fue muy difundida tanto en los sistemas capitalistas como comunistas (De Mattos, 2004).

Las instituciones encargadas de regular el desarrollo de las ciudades chilenas por parte del Estado eran el Ministerio de Obras Públicas, la Corporación de Vivienda (Corvi) y, desde 1965, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. En el ámbito local, la responsabilidad de planificar y solucionar los problemas derivados del crecimiento urbano recaía en la municipalidad; no obstante, esta última estaba supeditada a las decisiones estatales.

La centralización y la verticalidad chilenas en la toma de decisiones dificultaron el proceso de una urbanización sustentable desde la misma institucionalidad. La forma en la que el Estado fue construido generó una jerarquía que le permitió organizar, gestionar y controlar su territorio y población, para difundir el poder estatal, en lugar de crear poderes inferiores que agilizaran la toma de decisiones (Raffestin, 1993). Debido a ello, las respuestas institucionales en las regiones del país no lograron resolver los problemas urbanos que iban en aumento.

La poca capacidad de atención a los problemas urbanos derivados del modelo ISI hizo entrar a la ciudad en lo que hoy llamaríamos una crisis de sustentabilidad. Si bien el concepto de sustentabilidad no era muy empleado en el momento —su uso se hizo masivo luego de la comisión Brundtland—, es posible utilizarlo para analizar el período. Esta herramienta teórica puede ser entendida como un estado de equilibrio entre las dimensiones sociales, económicas y ambientales de una ciudad. Tradicionalmente, se ha priorizado la dimensión ecológica de la sustentabilidad urbana (Sánchez, 2003), al argumentar que

las prácticas humanas abren tensiones socioambientales que ponen en riesgo la proyección de la ciudad en el tiempo, pero se ignoran las dinámicas económicas, sociales y las relaciones que se producen de manera multidimensional.

La centralización de la institucionalidad existente para resolver los problemas urbanos hace sospechar que en las ciudades regionales estos se hicieron sentir con mayor intensidad que en la capital nacional, debido a la lenta capacidad de respuesta. No obstante, existe un cierto vacío, en términos del conocimiento especializado, respecto a los problemas derivados de la aplicación del modelo ISI en las ciudades intermedias de la época que, al igual que Santiago, experimentaron un fuerte crecimiento poblacional. En el caso específico de Temuco, el período comprendido entre 1955 y 1970 no solo estuvo caracterizado por un alto crecimiento poblacional, sino también por la consolidación de la ciudad como uno de los polos de desarrollo de la zona centro-sur del país. Estos profundos procesos de transformación de la ciudad estuvieron acompañados por el surgimiento de una serie de tensiones que, como analizaremos, contribuiría a desestabilizar el equilibrio de las diferentes esferas de la sustentabilidad urbana.

Un panorama general de los problemas urbanos de Temuco entre 1955 y 1970

El desarrollo urbano de Temuco se ha ido complejizando. La contaminación ambiental, la congestión vehicular y la exclusión social son elementos que en la actualidad tensionan el crecimiento de la ciudad y ponen en riesgo la sustentabilidad urbana local. ¿Qué problemas derivados del desarrollo urbano debió enfrentar la ciudad hacia mediados de siglo XX?

Hacia mediados del siglo XX, Temuco emergió como una de las principales ciudades del sur de Chile. Concentraba las labores administrativas de la provincia de Cautín y cumplía un rol esencial en la articulación económica de la región. Mas la crisis de los sectores agrícolas, ocurrida en la década del cuarenta, dio lugar a un enorme flujo migratorio desde el campo hacia la ciudad. El rápido crecimiento poblacional rebasó cualquier intento de planificación urbana implementado desde el municipio e implicó una serie de trastornos en la ciudad, que afectó la calidad de vida de la población.

De los problemas urbanos existentes, la pavimentación fue la principal prioridad del municipio. El crecimiento de la ciudad conllevó su expansión horizontal, basada en la construcción acelerada de un sistema vial deficiente que no soportaba las altas tasas de precipitaciones durante las estaciones más frías, se anegaba y dificultaba el tránsito peatonal. En verano, era común la cantidad desmedida de polvo. El corregidor municipal Osses, en 1955, hizo ver la situación ocurrida en la intersección de la calle Barros Arana con David Perry y Valparaíso, al señalar:

Los vecinos de las poblaciones Paredes y Santa Rosa se ven obligados a dar vuelta por la estación, con grave peligro para ellos [...] debido al intenso tránsito que ella tiene y a que continuamente se encuentra en mal estado e incluso convertida en lodazal (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1955).

A raíz de esto, se ejecutaron acciones cuya finalidad era la pavimentación de las calles construidas en adoquines, pero las obras fueron parciales. Los problemas continuaron y afectaron incluso a las principales vías estructurantes, como la calle Perry, Quidel y los ejes que permitían el acceso por el norte y el sur de la ciudad. También se sumaron los tramos de la calle San Martín y O'Higgins, Pedro de Valdivia y su prolongación hacia Cholchol (Figura 1).

Figura 1.
Lodazal en Avenida Pedro de Valdivia, Temuco, 1950



Fuente: Pino (1998, p. 89)

La pavimentación de las calles se presentaba como la única salida frente a los altos costos de reparación y limpieza que significaba la manutención de los adoquines. Lo señalaban los periódicos locales: “[...] se evitarían los continuos fuertes desembolsos económicos que debe efectuar la corporación edilicia, hasta tres veces en el año, para reparar las calles” (*Austral*, 1964). Pese a estas advertencias, la falta de pavimentación contribuía con otro problema secundario que emergía en la ciudad: la congestión vehicular. Así lo advirtió Manuel Labbe, regidor comunal en 1964:

El creciente número de máquinas que atiende la locomoción colectiva, crea problemas en la Avenida Pedro de Valdivia y San Martín, debido a que el tránsito lo hacen por la parte pavimentada y se paran en la mitad de la calle para la bajada de pasajeros (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1964b, p. 7).

A diferencia de lo que sucede en la actualidad, este problema se presentó en algunos puntos específicos de la ciudad. En la década del cincuenta, la congestión se ubicaba casi en exclusiva en calle Caupolicán y en el centro de la ciudad, a causa de que la construcción de la carretera Panamericana no contempló un *bypass* para la ciudad de Temuco. Es más, su trayecto iría por pleno centro de la ciudad, desde Caupolicán, pasaba

por el centro, cruzaba el puente que conecta a Temuco con la actual comuna de Padre Las Casas y volvía a la carretera. Hubo que esperar hasta el Plan Regulador de 1966 para comenzar a materializar la construcción de un nuevo puente que evitara que la carretera irrumpiera en el centro de la ciudad.

Hacia 1966, la congestión vehicular se agravaba, debido al aumento del parque automotriz local en el eje Montt-avenida Alemania, que conectaba el centro comercial con los sectores residenciales, construido al poniente de la ciudad. Estos obstáculos se trataban en sesiones del Concejo Municipal, en el marco de la elaboración del nuevo Plan Regulador de 1966, cuya solución era, según el arquitecto Enrique Gebhard, la siguiente:

Considero que la solución de este grave problema urbano, es decir la correcta circulación entre el sector oriente de la ciudad (centro comercial) y el sector poniente de la misma (Av. Alemania, Sofo), consistirá fundamentalmente en crear una gran vía de tránsito, amplia, cómoda y de grandes visuales, que relacionará en forma eficiente dos grandes zonas de Temuco en el sentido oriente poniente [...] medidas de esta índole son posibles de aplicar en Temuco, especialmente en el sector de la ciudad que estamos informando, pues aún la ciudad no ha logrado gran desarrollo constructivo, hay muchas viviendas viejas e inapropiadas y hay manzanas que es posible remodelar (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1966b).

El aparato productivo local se había instalado en el sector de Pueblo Nuevo a lo largo de la línea férrea, hasta el puente que unía el centro con Padre Las Casas. La cercanía del sector industrial con el centro comercial y los barrios que se instalaban a un costado de la vía férrea se transformaron en elementos que limitaron el desarrollo de la gran industria y coartaron con ello las posibilidades de progreso y crecimiento económico de la ciudad. Ante este escenario, se volvió necesario reubicar la industria en el interior de Temuco, con la finalidad de lograr su desarrollo adecuado. De este

modo, en sesión municipal de agosto de 1955, se decidió situar a las industrias locales de gran tamaño en la localidad de Padre Las Casas y trasladar el centro industrial de la ciudad desde los sectores de Santa Rosa y San Antonio a la salida sur de Padre Las Casas, que se conectaba con la salida a la carretera Panamericana.

El avance industrial de la ciudad se vinculaba a un problema mayor de larga data, que afectaba de igual manera a la población. Se trataba de la falta de capacidad energética que constituyó una traba para el progreso local, como lo titulaba el diario *Austral* en 1955, en plena época de racionamiento eléctrico, cuando agregaba:

Los círculos privados, como así mismo los industriales y comerciales, han recibido las restricciones de emergencia sugeridas por la compañía general de electricidad industrial no precisamente como algo eventual y transitorio, sino como la consumación de hecho del estancamiento más negativo y pernicioso que podría sufrir Temuco en sus expectativas progresistas (*Austral*, 1955c, p. 8).

En una visita del ministro de Obras Públicas a la ciudad, en 1955, el alcalde aprovechó la oportunidad para plantear algunas preocupaciones sobre el desarrollo urbano de Temuco, entre las cuales destacó la falta de energía eléctrica y de alumbrado eléctrico en algunos sectores, lo que provocaba problemas de seguridad pública en la ciudad, sobre todo en las noches, cuando se cometía mayor número de asaltos y robos. También mencionó la falta de agua potable, de alcantarillado y de desagüe de aguas lluvias, junto con inundaciones de los sectores bajos, que estaban desprotegidos de las crecidas del río Cautín. Las soluciones a tales emergencias se atrasaron por la falta de regularización de los loteos urbanos.

La creciente necesidad de vivienda en la ciudad provocó que muchos habitantes instalaran sus

viviendas en situación irregular, que no se encontraban inscritas en la Dirección de Obras Municipales. Esto implicaba que no se podía emprender en ellas procesos de mejoramiento o habilitación de agua potable, alcantarillado o tendido eléctrico. Este fenómeno se puede evidenciar en la respuesta dada por el alcalde a una petición de los vecinos de Pueblo Nuevo, al expresar:

Esto impide que la municipalidad haga gestiones asociadas a la instalación de alumbrado público como sucedía en calle Nahuelbuta, o agua potable como sucedía con población Manuel Rodríguez, ante estas situaciones el municipio estaba de brazos cruzados, de ahí que urge la regularización de todas aquellas poblaciones que se encuentran en situación irregular, en esta situación irregular se encuentran además la población Pichi-cautín (33 familias), población Inaco (25 familias), población Palacios (123 familias), población Pflaumer, el que estén irregulares significa que no están urbanizadas, no poseen servicios básicos y la municipalidad no puede hacer nada por ellas (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1966a).

La imposibilidad de extender la red de servicios básicos hacia aquellos sectores no regularizados condujo a la falta de salubridad y enfermedades asociadas, como pestes. Esta situación fue descrita por el diario *Austral* de la siguiente manera:

La práctica de loteos de terrenos para la construcción de poblaciones debe exigir en adelante estrictamente las disposiciones que exige la urbanización con los derechos básicos de agua y alumbrado, actitud del reglamento que es razonable hacer respetar inflexiblemente cuando está en marcha el plan de mejoramiento y de ampliación de estos abastecimientos [...]. Tanto el alcalde como el jefe de la oficina de saneamiento, quedaron de acuerdo en exigir a los loteadores, antes de efectuar la venta de terrenos, efectuar los trabajos de urbanización que exige la ley, tales como trazado de calles, pavimentación, luz y agua potable (*Austral*, 1957, p. 5).

Ahora bien, ¿cómo intentaba el municipio solucionar estos problemas? La mayor parte de las

obras de mejoramiento —pavimentación, instalación de alumbrado, agua potable, etc.—, se financiaban por medio de tres fuentes: primero, los recursos de la municipalidad; segundo, los recursos del Estado, canalizados por medio del Ministerio de Obras Públicas; tercero, los recursos reunidos por los pobladores, a quienes se solicitaba un aporte para cubrir una parte importante de los gastos operacionales. El aporte de los pobladores se justificaba por los limitados recursos económicos con los que contaba el municipio. Respecto a esta situación, el alcalde declaró:

Si sumamos los diversos compromisos existentes, es probable que con los 20 millones no alcancemos a hacer ni el 50% de los compromisos que existen. La Universidad de Chile está exigiendo una extensión bastante larga (red eléctrica) y también lo están pidiendo una diversidad de poblaciones; entonces, nosotros tenemos que exigirle a los pobladores un pequeño aporte, para alcanzar a cubrir mayores necesidades (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1963).

Una de las constantes críticas de las autoridades locales era el excesivo centralismo estatal en el desarrollo de la ciudad. En efecto, la solución de los problemas de Temuco pasaba, en buena medida, por las decisiones que tomaban los organismos del Estado; por ello, las autoridades urbanas debían viajar a Santiago para solicitar recursos y sostener reuniones con integrantes del Ministerio de Obras Públicas, institución que concentraba la gestión del desarrollo urbano. Varias publicaciones del diario *Austral* dan cuenta de las reuniones a las que asistían los funcionarios municipales. Luego de uno de estos encuentros, Eusebio Latorre, ingeniero de la Dirección de Servicios Eléctricos de Cautín, explicaba que en “Santiago ignoraban la gravedad del problema eléctrico de Temuco” e indicaba: “En la capital [...] se desconoce la magnitud del problema eléctrico que aqueja a Temuco y la Provincia de Cautín, y se cree que aquí se vive en el mejor de los mundos” (*Austral*, 12 de junio de 1955, p 14).

La municipalidad no solo debía hacer frente a la distancia y al excesivo centralismo con el que se tomaban las decisiones para solucionar los problemas de la ciudad, sino que también estaba supedita a las luchas políticas e ideológicas entre los propios integrantes del Estado. El jefe del Gobierno local expresa:

Hace más de dos años, desde que asumí el poder, que he tratado de hacer algo por beneficio de Cautín y Temuco, especialmente por la ciudad a la que le guardo un extraño afecto, sin embargo, hasta ahora es bien poco lo que se ha podido hacer. Siempre Temuco se queda atrás por los egoísmos que existen, se ponen a pelear entre grupos, lo que dificulta la acción del gobierno en favor de la solución de los problemas que allí existen (*Austral*, 1955a, p. 14).

Las luchas ideológicas del Estado impactaban en la autonomía política que poseían las instituciones locales. Si la municipalidad expresaba opiniones contrarias al Gobierno, era plausible que este último restringiera los recursos para solucionar los problemas de la ciudad. Para contrarrestar esta situación se conformó la Confederación de Municipalidades que, en una columna dirigida al diario el 19 de junio de 1955, explicaba que su objetivo era “defender las ideas fundamentales sobre autonomía y gobierno comunal, amenazados incesantemente por el espíritu centralista de la capital y, más que nada, por la alta burocracia que allí reside” (*Austral*, 19 de junio de 1955, p. 7). En estas palabras reside la esencia de las limitaciones que debían enfrentar el Gobierno local para solucionar los problemas que aquejaban a Temuco: centralismo, burocracia y falta de autonomía.

“Los sin techo”: vivienda económica y tomas de terreno en el Temuco de mediados de siglo

Aunque las dificultades antes revisadas (pavimentación, servicios básicos, electricidad, etc.)

ocupaban una parte importante de la agenda comunal, luego de la catástrofe de 1960 se agudizó un nuevo fenómeno asociado con la habitación y vivienda económica en la ciudad: “los sin techo”.

La migración campo-ciudad a Temuco provocó el arribo de población empobrecida al radio urbano. Estos habitantes contribuyeron al aumento del déficit habitacional de la comuna que, en 1955, se estimaba en 4.000 viviendas (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1955). ¿En dónde se asentaron estas familias? ¿Cómo actuó la institucionalidad en este contexto adverso?

Mientras en la década del cincuenta comenzaba a consolidarse el sector de Avenida Alemania como un espacio de casonas acomodadas, las riberas del río Cautín daban abrigo a los nuevos habitantes empobrecidos que llegaban a la ciudad. Santa Rosa, San Antonio, Santa Elena, Padre Las Casas y, más tarde, Amanecer concentraban la mayor cantidad de población vulnerable en Temuco.

El borde del río es un espacio al que históricamente la ciudad de Temuco le ha dado la espalda. Esta respuesta urbana se explica por el aumento del precio del suelo urbano y de los arriendos dentro de los sectores céntricos, lo que trajo consigo la segregación socioespacial de aquellos fragmentos de espacio situados en la periferia. La mayoría de estos terrenos no estaba inscrita ni regularizada.

Ante la llegada de los nuevos habitantes, los terrenos adyacentes al río fueron subdivididos por sus propios dueños y luego vendidos a particulares. No obstante, todo este proceso se hacía al margen de la Dirección de Obras de la municipalidad, lo que limitaba las posibilidades de acceder a los servicios básicos de agua potable, alcantarillado y luz eléctrica y construía un ambiente caracterizado por la insalubridad, que amenazaba en todo momento a la ciudad con la

propagación de enfermedades y epidemias. El problema de la salubridad no era menor, ya que constituía uno de los elementos que ponía en tensión a la dimensión ambiental local. Las malas condiciones de estas poblaciones ribereñas empeoraban con las inundaciones anuales del río Cautín. Así lo describía Francisco Poblete, regidor municipal en 1964:

La población Juanita Aguirre, ubicada entre la Avenida Caupolicán y el estadio regional, compuesta por más de 100 familias, carecen del servicio de alcantarillado, lo que les está creando un gravísimo problema de orden sanitario. En efecto los pozos negros se construyen cerca de los pozos de agua obligadamente, debido a la estrechez de los patios, y como los terrenos son permeables, se producen filtraciones y conexiones, que infectan las aguas y enferman a las familias (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1964a).

La institución nacional encargada de solucionar el problema habitacional era la Corporación de Vivienda (Corvi). La Corvi surgió en 1953, con el objetivo de racionalizar el uso de los recursos públicos invertidos en materia de vivienda y fusionar la Caja de Habitación Popular y la Corporación de Reconstrucción y Auxilio, instituciones que funcionaban de forma sectorial, lo que traía problemas en la focalización de los recursos (Hidalgo y Arenas, 2003). Entre las labores de la Corvi estaba la erradicación de poblaciones marginales, la operación sitio, que promovía la creación de las “callampas oficializadas” y la entrega de viviendas económicas a los grupos sociales emergentes, viviendas que, por lo general, se construían en la periferia urbana (Hidalgo, 2004).

El accionar de la Corvi no era suficiente para disminuir el déficit habitacional nacional. De ahí que esta institución también fomentara, durante las décadas estudiadas, la autoconstrucción de viviendas estandarizadas. En este proceso, la Corvi, apoyada con fondos estatales, otorgaba los planos y materiales a la población y esta debía

emprender la construcción individual de sus viviendas (Figura 2). Se estimaba que con dos horas de trabajo diarios, más los domingos y festivos, se podía construir una casa en un total de ocho meses. Este plan se extendió hasta 1970 y daba cuenta de la poca eficiencia de los programas estatales para entregar viviendas construidas a las clases más necesitadas.

Figura 2.
Publicidad Corvi durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva



Fuente: Austral (1966)

La Corvi no era la única institución encargada de la tarea de entrega de viviendas a la población local. La municipalidad debía destinar un 5% de su presupuesto para la habilitación de viviendas a sus trabajadores. Así lo establece el Artículo 8 de la Ley Orgánica de Municipalidades, la cual señala que las municipalidades con ingresos superiores a un millón, una vez deducidos los gastos por sueldos y jornales, destinarán a nuevas obras municipales al menos un 20% de presupuesto y un 5% a la construcción de habitaciones para empleados y obreros municipales dentro del radio de la respectiva comuna y no era solo eso. Las municipalidades también podían comprar terrenos a la Corvi para que estas pudieran arrendarlos o venderlos a los obreros municipales. La municipalidad estaba obligada también, por leyes vigentes, a entregar solución habitacional a los obreros que trabajaban en ella.

Al igual que las políticas adoptadas por la Corvi, la inversión municipal en habitaciones para sus obreros no solucionó el déficit de vivienda. Las razones de esta crítica situación eran varias. Primero, existían problemas de acoplamiento institucional entre la municipalidad y la Corvi, ya que el centralismo y la burocracia con los que operaba el acceso a habitaciones, controlado mayoritariamente por el Estado, frenaba el desarrollo de soluciones rápidas, flexibles y adecuadas a los conflictos del contexto local; a ello se sumaba la débil capacidad económica del municipio, que dependía de los presupuestos aprobados desde el escenario central. Segundo, había un problema asociado con el suelo urbano; según los trabajadores, los montos de créditos otorgados por la Corvi para acceder a las viviendas económicas eran muy altos. Además, las casas compradas con préstamos otorgados por la asociación de ahorros y préstamos tenían muy altos dividendos, debido a los intereses de las hipotecas. El señor Poblete, vocal de la Comisión de Urbanismo de Temuco, en la sesión de 1966 del Concejo municipal,

manifestó que compró una casa por medio de este sistema. Para ello, solicitó un préstamo de 2 millones y, producto de los intereses, terminó debiendo un total de seis millones. En resumen:

El problema de la vivienda ha sido más grave a medida que pasa el tiempo, es cierto que la corporación de vivienda ha desarrollado una amplia labor en Temuco, pero las casas que se construyen, de alto valor inicial, reajustables, están fuera de las posibilidades de la gente más modesta, como la que trabaja en obras de construcción, en pequeñas labores agrícolas, en humildes labores de artesanía, lustrabotas, canillitas, etc. (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1963).

Las soluciones otorgadas por la municipalidad tampoco eran suficientes. Muchos obreros municipales no podían acceder a la compra ni al arriendo de viviendas. Los problemas en la entrega de vivienda a los obreros municipales se debían, según Osses, a la excesiva burocracia y al aislamiento con el cual funcionaba el sistema municipal:

Es necesario actuar en conjunto con otras instituciones que trabajan el problema de la vivienda como la CORVI y la caja de seguro social. El problema de la entrega de casa es que el procedimiento de construcción de casas por parte de la municipalidad era muy lento y engorroso (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1955b).

Ahora bien, ¿qué hacer con las poblaciones ribereñas? Las autoridades locales expresan en diferentes documentos oficiales (Plan Regulador de 1966 y actas municipales) el deseo de erradicar la vivienda económica irregular (no loteada) del borde del río Cautín, en especial de tres poblaciones: Los Pinos, Palacios y Pichi-Cautín e indicaron que “estas poblaciones no tienen baño, en un 100% las viviendas de Los Pinos no tienen cocina instalada, en Palacios apenas el 27%, y en la Pichi-Cautín el 70%” (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1966c). Las intenciones de esta erradicación tenían que ver con la pretensión del municipio de construir en aquel sector uno de

los parques más grandes de Chile. La idea era recuperar ese espacio que había sido tomado por la pobreza, reforestarlo y utilizarlo también como balneario. Ante este contexto, se propuso trasladar estas poblaciones hacia el sector de Padre Las Casas. La zona escogida tenía una capacidad de acogida de 50.000 habitantes, estaba cerca de la zona industrial de Padre Las Casas y eran terrenos que, por ser próximos al límite urbano, eran más baratos. El municipio declaró:

Sanear la ribera del río y, en consecuencia, desplazar la vivienda insalubre y las callampas que se encuentran allí emplazadas hacia nuevos sectores residenciales [...] para solucionar este problema e ir al saneamiento progresivo de las viviendas insalubres de la ciudad, se propone la adquisición (por parte de la CORVI) de un amplio terreno incorporado en la ciudad junto a su nuevo límite urbano, que queda al sur del cerro Conun-huenu en Padre Las Casas (Ilustre Municipalidad de Temuco, 1966c).

Esta propuesta se ajustaba a los parámetros de las políticas higienistas que se aplicaron en las grandes ciudades hacia finales del siglo XX, que buscaban, al igual que en el caso de Temuco, transformar por completo aquellos lugares marginales que significaban una amenaza para la salud pública local. La medida también adquirió un carácter funcional, ya que movilizar grupos de obreros a sectores adyacentes a las industrias locales contribuía a reducir los problemas asociados con el transporte urbano. No obstante, más allá de las intenciones, la construcción del parque no ha podido concretarse.

Otro factor relevante en materia del déficit de vivienda fue el terremoto de mayo de 1960, que alcanzó los 9,5 ° Richter y es el de mayor intensidad ocurrido en el país en tiempos modernos. Con el terremoto, las ciudades del sur chileno quedaron destruidas, sobre todo Valdivia y Puerto Montt. La Corvi adoptó dos medidas urgentes: primero, implementó un programa de reconstrucción con apoyo del Banco Estado,

entidad estatal que entregaría créditos a los que pudieran acceder, para reconstruir sus viviendas y, segundo, se promovió, por medio del Ministerio de Tierras, la entrega de títulos de dominio de los terrenos que estaban bajo control estatal. Al respecto, el ministro señaló “que el Ministerio otorgará en la forma más rápida posible los títulos necesarios en todos aquellos terrenos disponibles para que la Corvi desarrolle su programa habitacional extraordinario” (*Austral*, 1960).

Se desarrolló un expedito plan de reconstrucción de las habitaciones, sobre todo por el invierno que se aproximaba. Como relata Pino (1998), aunque la ciudad de Temuco resistió en excelentes condiciones los acontecimientos de mayo de 1960, las zonas más pobres se vieron bastante dañadas. Como consecuencia, surgió la Agrupación de Pobladores de Cautín, que reunía a dirigentes vecinales de los distintos barrios de la ciudad, para discutir los problemas derivados del terremoto y evaluar los planes impulsados por la Corvi. Luis Núñez, su presidente, planteó su disconformidad con las gestiones institucionales para conseguir ayuda estatal. Además, subrayó que el habitacional diseñado por el Gobierno no había funcionado, debido a los altos costos para adquirir una vivienda. En efecto, hacia 1960, el acceso a esta exigía un mínimo de cincuenta cuotas de ahorro, monto difícilmente alcanzable para los obreros, quienes no gozaban de tal capacidad. Por ello, Núñez destaca como única vía “la toma por la fuerza de terrenos fiscales o municipales para levantar allí con sus propias manos el ansiado hogar” (Archivo de la Intendencia, 27 de noviembre de 1960).

En la cuenta entregada por el ministro de Economía a un año de la tragedia, se hacía un balance del proceso de reconstrucción luego del terremoto. La memoria señala que se había invertido un total de 38.615.116,99 escudos en el proceso de reconstrucción que, por lo demás, “no solo

implica la tarea de reponer los bienes materiales destruidos, sino que la recuperación y separación de los niveles de producción y actividad económica de cada una de las provincias” (Ministerio de Economía, 1961). En la misma memoria se especificaba que, en materia de vivienda, la Corvi había gastado un total de 3.164.000 escudos y, en recuperación de la industria, la Corfo había prestado a diferentes industrias de la zona un total de 23.545.394,56. Esto muestra la orientación prioritaria que dio el Gobierno a la recuperación económica sobre la necesidad de vivienda, lo que produjo malestar en la población y motivó la búsqueda de soluciones al margen de la legalidad y abrió paso a procesos de tomas de terrenos.

En el caso de Temuco, las familias sin techo, producto del terremoto, alcanzaban a unas 3.000, de las cuales 1.393 familias pertenecían a la Agrupación de Pobladores de Cautín. En una ocasión, la Agrupación, reunida en conjunto con la Central Única de Trabajadores de la provincia de Cautín, declaró lo siguiente:

Las construcciones efectuadas por la CORVI en Temuco solamente vienen a resolver en una mínima parte el déficit habitacional. Por ejemplo en Las Quilas se entregarían unas 300 casas en más de un año de trabajo, y por la urgencia; si este número de viviendas se efectuara cada año, significaría que en diez años podría completarse el déficit de los sin casa; esto sin tomar en cuenta que el aumento vegetativo de las familias es ascendente (Archivo de Intendencia, 1961).

Las principales tomas efectuadas en la década del sesenta en la ciudad de Temuco fueron tres (Figura 3): la toma de la población Lavandero, que se llama así producto del apoyo del diputado Jorge Lavandero¹ (1962), quien también tuvo una participación destacada en la toma de población Huichahue Sur, realizada en 1970² y la toma de Amanecer en 1965. La primera está localizada en la salida a Nueva Imperial, en la actual intersección de Francisco Salazar con Avenida Caupolicán y fue tomada en el año 1962. La segunda está en Padre Las Casas y la tercera se ubica a un costado del río Cautín, camino a Imperial.

Figura 3.
Tomas de terreno e inundación de villas ribereñas en Temuco



Fuente: *Austral* (s. f.)

1 La vivienda era concebida como un derecho social de toda persona; de ahí que muchos políticos comenzaran a apoyar el proceso de tomas de terrenos. Para profundizar sobre esta situación, se sugiere revisar Espinoza (1988).

2 Chávez (2003) ha reconstruido la historia del campamento Huichahue Sur desde sus inicios hasta el proceso de erradicación realizado en la década del noventa.

Al tratarse de terrenos irregulares, no contaban con los servicios básicos y se volvían a repetir los problemas de salubridad y exclusión. Así sucedía en la toma de Amanecer, cuyos pobladores, en una carta del 8 de febrero de 1968, indicaban al asesor de Educación de la Intendencia de Cautín (Carlos Donoso) los inconvenientes que surgían en este sector. Al respecto, manifestaban que a ese año la población había ido creciendo y alcanzó un total de 2.000 habitantes. Si bien es cierto que la toma ya contaba con calles ripiadas, transporte público, alumbrado y agua potable, gracias a su regularización, continuaban algunos problemas: “Amanecer [...] es una población desconectada de Temuco, semirural, y necesita dotación de por lo menos dos funcionarios policiales” (Archivo Intendencia, 1968). La toma constituyó la salida más rápida para la obtención de la vivienda propia, producto de la falta de atención y respuesta del Estado.

Reflexiones finales: los inicios de la insustentabilidad

La migración poblacional que experimentó la ciudad hacia mediados del siglo XX y que derivó en buena medida de la aplicación del modelo industrializador sentó los pilares para que Temuco se consolidara como uno de los principales centros de desarrollo del sur del país. A la vez, comenzaba a desencadenarse en ella una serie de problemas urbanos como la congestión vehicular, demanda energética, el acceso a servicios básicos y la pavimentación de las calles locales. Sobre todo, el problema urbano que planteó los mayores desafíos para el municipio local fue el suministro de viviendas para la población pobre y rural que se trasladó a Temuco en busca de mejores oportunidades laborales. En la ciudad, los pobres ocupaban sectores periféricos de bajo valor como el borde del río Cautín y, en su mayoría, las propiedades se encontraban en

situación irregular. Estas malas condiciones se agudizaron con el terremoto que afectó al sur de Chile en 1960.

La institucionalidad encargada de regular el crecimiento urbano estaba concentrada funcionalmente en el Estado y territorialmente en Santiago, lo que provocaba respuestas lentas y poco adaptadas a la realidad local. Lo anterior era patente en aquellas poblaciones o viviendas de Temuco, cuyos loteos eran irregulares y no podían recibir con fluidez la inversión de recursos públicos. Por otro lado, el municipio también veía limitado su accionar por la excesiva centralización estatal, ya que los recursos para su funcionamiento dependían de las asignaciones centrales. Los obstáculos económicos limitaban la independencia y autonomía de los Gobiernos locales y precisaron que estos hicieran copartícipes de los planes de mejoramiento a los propios pobladores, mediante aportes en recursos económicos y ayuda en los trabajos de construcción de cualquier tipo.

Frente al problema de la vivienda, la dependencia estructural y mala integración funcional entre las instituciones locales y el Estado, se sumó el persistente aumento del precio del suelo urbano, que derivó de la llegada de nueva población y que supuso una mayor presión por terrenos y viviendas en la ciudad. Estos elementos limitaron aún más la capacidad resolutoria tanto de la Corvi como de la municipalidad. La ineficacia institucional motivó a que los pobladores buscaran soluciones no institucionales e hicieran tomas de terrenos que incluso fueron apoyadas por parlamentarios y políticos de la zona, lo que dio origen a nuevos barrios como la población Lavaderos, Amanecer y Huichahue Sur.

El abanico de problemas que comenzó a experimentar Temuco en el período de 1955 a 1970, debido a su crecimiento poblacional, sumada a

la lenta e ineficiente respuesta institucional, configuró un panorama ideal para el surgimiento de los primeros síntomas de insustentabilidad de la ciudad. En términos económicos, primero, la carencia de energía limitaba la posibilidad de que en la zona se instalaran nuevas industrias que ofrecieran trabajo e impulsaran el desarrollo de la ciudad y, segundo, la congestión vehicular puso en jaque la movilidad de personas y capital dentro de la ciudad. Desde la dimensión social, la necesidad de viviendas se convirtió en un símbolo permanente de desigualdad. La población que poseía menos recursos solo lograba acceder de forma irregular a los suelos de más baja calidad en zonas inundables por el río Cautín. Con ello se dibujó un patrón de segregación residencial que se fue consolidando a medida que pasó el tiempo y constituyó una manifestación espacial de la fractura social de la ciudad. La situación parecía ser contradictoria en la dimensión ambiental; los problemas de salubridad pública, que afectaban sobre todo a las clases marginales y amenazaban con extender enfermedades a toda la ciudad hoy aparentan estar resueltos, gracias al acceso casi universal a los servicios básicos. Sin embargo, el rápido crecimiento poblacional que caracterizó este período significó un aumento de presión sobre el ambiente más próximo a la ciudad y comenzó a engendrar los principales conflictos actuales: la contaminación, producto de la polución de madera empleada en calefacción y la acumulación de basura. Hay que hacer notar, eso sí, que la protección al ambiente, en aquel entonces, fue un tema ausente en la discusión pública local, pero se volvió prioritario en la década del setenta como resultado de políticas ambientales internacionales.

De los temas revisados, solo la falta de pavimentación y el acceso a los servicios básicos han sido resueltos en la actualidad, aunque con un modelo institucional diferente, basado en la acción de la empresa privada sobre la centralización y

excesiva regulación estatal. El resto de los problemas urbanos que comenzaron a cuajar en ese período (1955-1970) continúan latentes y, en buena medida, su resolución está aún pendiente.

En suma, si bien la realidad urbana local luce diferente, en esencia, los problemas que emergieron en el lapso estudiado siguen vigentes y tensionan las distintas de la sustentabilidad de la ciudad.

Bibliografía

Alvarado, L., Cheetham, R. y Rojas, G. (1973). Movilización social en torno al problema de la vivienda. *EURE*, 3(7), 37-70.

Austral. (12 de junio de 1955). Pavimentarán 20.000 mts² de aceras y calzadas en Temuco.

Austral. (19 de junio de 1955). Prerrogativas municipales en el tránsito.

Austral. (27 de junio de 1955). El problema del racionamiento económico afecta a Temuco.

Austral. (8 de febrero de 1957). Municipio de Temuco exige regularizar las viviendas.

Austral. (16 de junio de 1960). La reconstrucción [editorial].

Austral. (9 de junio de 1964). Las obras a desarrollar en Temuco.

Castro, M. (2001). El proceso migratorio de la población mapuche en Chile: su adaptación e integración a la vida urbana. *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, (94). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn-94-19.htm>

Chávez, D. (2003). *Temuco, el campamento Hui-chahue Sur 1970-1983: hacia la enseñanza de la historia a partir del entorno*. (Tesis de pregrado

inédita). Universidad de La Frontera, Temuco, Chile.

De Mattos, C. (2004). De la planificación a la *governance*: implicancias para la gestión territorial y urbana. *Revista Paranaense de desarrollo*, (104), 9-23.

Espinoza, V. (1988). *Para una historia de los pobres en la ciudad*. Santiago: Ediciones Sur.

Gómez, J. (2010). *Política, democracia y ciudadanía en una sociedad neoliberal (Chile: 1990-2010)*. Santiago: Arcis.

Gross, P. (1991). Santiago de Chile (1925-1990). Planificación urbana y modelos políticos. *EURE*, 17(52), 27-52.

Hidalgo, R. (2004). La vivienda social en Santiago de Chile en la segunda mitad del siglo XX: actores relevantes y tendencias espaciales. En C. de Mattos, M. Ducci, A. Rodríguez y G. Yáñez (eds.), *Santiago en la globalización: ¿Una nueva ciudad?* (pp. 219-241). Santiago: Ediciones Sur.

Hidalgo, R. (2005). *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Santiago: Instituto de Geografía.

Hidalgo, R. y Arenas, F. (2003). Vivienda y ciudad para todos. Utopías y realidades de las políticas habitacionales en Chile en la segunda mitad del siglo XX. *Tiempo y espacio*, 10(13), 113-131.

Ilustre Municipalidad de Temuco. (1955). *Acta municipal: la falta de vivienda en la ciudad*, 24 de mayo.

Ilustre Municipalidad de Temuco. (1963). *Acta municipal: peticiones de electrificación*, 23 de mayo.

Ilustre Municipalidad de Temuco. (1964a). *Acta municipal: sobre la salubridad de poblaciones ribereñas*, 15 de octubre.

Ilustre Municipalidad de Temuco. (1964b). *Acta municipal: Atrasos en la pavimentación*, 13 de junio.

Ilustre Municipalidad de Temuco. (1966a). *Acta municipal: mejoras en el sector norte de Temuco*, 15 de julio.

Ilustre Municipalidad de Temuco. (1966b). *Acta municipal: problemas de congestión vehicular*, 20 de noviembre.

Ilustre Municipalidad de Temuco. (1966c). *Plan regulador de la comuna de Temuco*.

Instituto Nacional de Estadística [INE]. (2012). *Compendio estadístico año 2012, Chile*. Santiago: Autor.

Meller, P. (1998). *Un siglo de economía política chilena (1890-1990)*. Santiago: Andrés Bello.

Merrick, W. (1997). La población de América Latina, 1930-1990. En L. Bethell (ed.), *Historia de América Latina. Economía y sociedad desde 1930* (pp. 278-334). Barcelona: Crítica.

Ministerio de Economía. (1961) Balance sobre la reconstrucción. Archivos Intendencia Regional. 30 de mayo.

Pino, E. (1998). *Historia de Temuco. Biografía de la capital de la frontera*. Temuco: Ediciones Universidad de la Frontera.

Pinto, J. y Órdenes, M. (2012). *Chile, una economía regional en el siglo XX. La Araucanía, 1900-1960*. Temuco: Ediciones Universidad de la Frontera.

Raczynski, D. (1974). Urbanización, migración y oportunidades ocupacionales en Chile. *EURE*, 4(10), 23-39.

Raffestin, C. (1993). *Por una geografía do poder*. São Paulo: Ática.

Salazar, G. y Pinto, J. (2010). *Historia contemporánea de Chile III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores*. Santiago: LOM.

Sánchez, R. (2003). Sustentabilidad urbana, descentralización y gestión local. *Confluências Revista Interdisciplinar de Sociologia e Direito*, 2(1), 20-31.

Sepúlveda, D. (2004). Chile: movimientos urbanos y demográficos del siglo XX. En *DITEC. Chile, un siglo de políticas de vivienda y barrio*. Santiago: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Terán, F. D. (1982). *El problema urbano*. Barcelona: Salvat Editores.