

EXPLOSIÓN INMOBILIARIA EN ESTACIÓN CENTRAL Y PROYECTO NUEVA ALAMEDA PROVIDENCIA: *posibilidades de contribución al espacio público*

Cristobal Díaz

Licenciado en Historia y Ciencias Sociales y Profesor de Estado de Universidad de Santiago de Chile. Magister en Desarrollo Urbano de Pontificia Universidad Católica de Chile

RESUMEN

El trabajo surge como resultado de reflexiones tras la realización del curso de pregrado “Planificación territorial y desarrollo sostenible” impartido en 2016-2017 en Universidad de Santiago de Chile. Durante la asignatura, los estudiantes participaron de instancias consultivas del proyecto Nueva Alameda Providencia (NAP), trabajaron en salidas a terreno y estudios de caso sobre problemas urbanos en Santiago. La experiencia docente y las particularidades identificadas en la comuna de Estación Central son los insumos principales que motivaron el análisis de las posibilidades de NAP para contribuir a un espacio público particularmente deteriorado, y en ocasiones inexistente en el eje de mayor desarrollo inmobiliario de Estación Central. Se plantea que la visibilización del problema de densificación en altura en la comuna, sin retribución en accesos, espacios públicos y áreas verdes, ofrece un desafío al proyecto NAP en términos de su integración con las nuevas viviendas, los cuales deben ser abordados a través de una coordinación comunal-metropolitana, y considerando los diagnósticos, análisis y críticas propositivas que se realizan desde el mundo académico y ciudadano.

Palabras clave: *densificación, espacio público, instrumentos de planificación territorial*

ABSTRACT

The present work arises as reflections after the completion of the undergraduate course “Territorial planning and sustainable development”, during 2016-2017 in Universidad de Santiago de Chile, in which students participated in consultative instances of Nueva Alameda Providencia Project (NAP), field work and case studies on urban problems in Santiago. The teaching experience and conflicts identified in the district of Estacion Central are the main inputs that motivated the analysis of the possibilities that NAP has, to contribute to a particularly deteriorated public space, sometimes nonexistent on the new residential axis of Estacion Central. It is proposed that the problem of densification in the district, without contribution in accesses, public spaces and green areas, presents a challenge to the NAP project in terms of its integration with the new dwellings, which must be approached through a local-metropolitan coordination, and considering the diagnostics, analysis and propositive critics that are made from the academics and citizens.

Keywords: *densification, public space, district regulatory planning.*

INTRODUCCIÓN

El proyecto Nueva Alameda Providencia (NAP) se constituye como la estrategia de renovación más importante de este siglo para el principal eje vial y cívico de Santiago, que cruza de poniente a oriente, las comunas de Lo Prado, Estación Central, Santiago y Providencia. El proyecto ganador del concurso para el diseño de la remodelación pertenece a la oficina de arquitectos Lyon/Bosch, quienes han planteado en instancias de presentación del proyecto, que la experiencia urbana que buscan construir tendrá como protagonista al espacio público, el cual subordinará y reordenará a los diferentes medios de transporte. Las jornadas de participación ciudadana llevadas a cabo durante 2016, a pesar de no ser vinculantes, apuntan al objetivo principal, ya que se han orientado a la discusión sobre nuevos espacios públicos y peatonales, sobre todo en Providencia y Santiago.

Sin embargo, la intervención del proyecto en Estación Central presenta mayores complejidades, debido a que la comuna ha experimentado un rápido crecimiento poblacional, el cual se concentra en las edificaciones en altura que se han construido desde la década 2000. Lo anterior, en ausencia de un Plan Regulador Comunal, principal instrumento de planificación territorial con carácter normativo. El crecimiento concentrado y denso, en torno a la Alameda entre Las Rejas y General Velásquez, ha sido objeto de polémicas durante 2017, tras ser erróneamente definido como “guetos verticales” por parte del Intendente de la Región Metropolitana, y recibir las quejas de los vecinos de Estación Central por los perjuicios a su calidad de vida.

El objetivo del trabajo es analizar los elementos que, desde el proyecto NAP tienen el potencial de enfrentar el conflicto urbano desatado por la densificación residencial en Estación Central, favorecida por una normativa urbana débil a nivel comunal, y cuyos problemas pueden ser, en parte, abordados por este proyecto de escala intercomunal. Las posibilidades de entregar espacios públicos y áreas verdes, acceso a servicios de transporte y seguridad en el nuevo eje residencial son limitadas, ya que existen 44.000 departamentos con permiso de edificación y que aún no tienen residentes (Teletrece, 2017). Dichas posibilidades dependerán de la capacidad de trabajo coordinado de autoridades para contener el proceso vía normativa urbana, de la coordinación de las demandas de los habitantes del eje, y de las críticas propositivas desde el mundo académico y político, con el objetivo de evitar la conflictividad social y mejorar la calidad de vida, en un período de profundas transformaciones para Santiago.

PROBLEMA COMUNAL Y PROYECTO METROPOLITANO

A partir de la observación del eje de densificación residencial, y de la planimetría proyectada para NAP, es posible comprobar que ambos espacios comparten la Alameda como vía estructurante, la cual es el principal atractivo de los proyectos inmobiliarios por su cercanía a estaciones de metro (Ecuador, San Alberto Hurtado), paraderos de Transantiago y servicios.

El eje de densificación residencial se localiza en las veredas norte-sur de la Alameda entre Avenida Las Rejas y General Velásquez, donde se han

construido numerosos edificios de departamentos que superan los 20 pisos, y que ha significado que Estación Central concentre el 6% del crecimiento del parque residencial a nivel nacional (DF, 2015). De hecho, sólo en el período julio de 2014-junio de 2015, se aprobó la construcción de 8.000 viviendas, el doble que en las comunas que le siguen en cantidad de proyectos, como Antofagasta y San Miguel (DF, 2015), lo que evidencia la crisis de sobrepoblación que ha sido ampliamente debatida en los medios.

Una mirada al eje de densificación, como el que expresa la Figura 1, revela inmediatamente la concentración de edificios en altura en Estación Central, cuya altura proyecta zonas de sombra sobre viviendas de menor tamaño, como sólo uno de los efectos en la calidad de vida de sus habitantes tradicionales. La falta de espacios públicos y áreas verdes también es notoria, aunque la cercanía a servicios como supermercados, farmacias y sobre todo de transporte, es innegable.

La concentración excesiva de vivienda en el eje identificado en la Figura 2, impide que sus habitantes cuenten con espacios recreativos, lo que se agudiza considerando que Estación Central cuenta sólo con dos parques urbanos, Lo Errázuriz, en el límite sur de la comuna, y Bernardo Leighton, este último a 1.5km del eje. Sin zonas rurales, atravesada por autopistas urbanas y otras comunas pericentrales, la vocación histórica de la comuna nodal, concentradora (Lynch, 1960) y de paso para la población flotante de la ciudad de Santiago, no

se ha reorientado hacia una mejora en la calidad de vida residencial.

El problema de la densificación se expresa a escala comunal, ya que el debate sobre la vivienda, desde inicios de la década 2000 ha transitado desde la materialidad hacia consideraciones de entorno y barrio (Rodríguez y Sugranyes, 2004), los que están ausentes de los proyectos en el eje identificado. Valores estéticos, paisajísticos y calidad de vida, expresados, por ejemplo, en espacios públicos, no se encuentran en un espacio en que los edificios hacen sombra entre ellos mismos, afectando también a las viviendas tradicionales alledañas (cuando no las hacen desaparecer), amenazando la conservación de la identidad comunitaria tradicional. De hecho, la agrupación Defensa Barrio Estación Central, liderada por Alejandro Verdugo, busca detener la construcción de nuevos edificios en el eje y anular nuevos permisos de construcción entregados, por los perjuicios a la calidad de vida que han identificado (Emol, 2017).

Para enfrentar el conflicto existen caminos asociados a la promulgación de normativa más exigente en términos de constructibilidad, sobre todo en comunas centrales donde el suelo escasea. Sin embargo, cuando la voluntad política no existe, como en el caso del municipio de Estación Central, o cuando las potestades no alcanzan, como ocurre con la Intendencia Metropolitana de Santiago, las soluciones pueden provenir desde los nuevos proyectos urbanos.

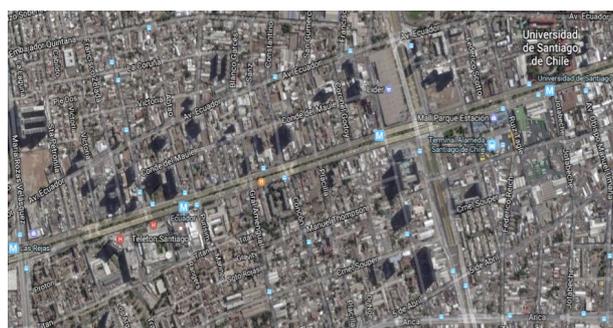


Figura 1. Eje de densificación en Estación Central, Año 2014.

Fuente: Google Maps

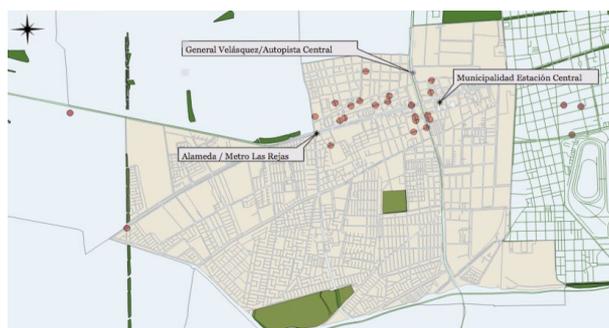


Figura 2. Proyectos en construcción en Estación Central en marzo de 2016 .

Fuente: Elaboración propia (con base a datos MINVU, 2016)

Al observar la planimetría del proyecto NAP para el eje de densificación en la Figura 3, es posible identificar que tanto la Alameda como la Avenida Ecuador son objeto de transformación relevante, no sólo a través de arborización, sino que, por medio de la reestructuración de sus vías y espacios, hasta hoy, subutilizados. Sin embargo, lo que se grafica como puntos verdes sobre General Velásquez y puntos azules frente al municipio de Estación Central (fuente de agua), no ha sido objeto de debate con la comunidad para proponer mejoras, ni se han iniciado las obras.

El plano general de NAP evidencia un notorio mejoramiento y transformaciones en la organización del transporte, arborización y nuevos hitos cívico-peatonales a construirse en torno a las estaciones de metro Pajaritos, Estación Central, así como alrededor del Palacio de La Moneda, Plaza Baquedano, Avenida Providencia y Tobalaba. Sin embargo, el eje de densificación en Estación Central carece de una intervención orientada a los nuevos conjuntos habitacionales que se han construido.

Lo anterior, producto de que el gobierno regional de Santiago, que coordina el proyecto en conjunto con los municipios, no cuenta con todas las herramientas normativas para transformar las zonas adyacentes a la avenida principal. Esta in-

capacidad se suma a la falta de actualización de instrumentos de planificación territorial (IPT) normativos en Estación Central, tales como Plan Regulador Comunal (PRC) o un Plan Seccional particular para el eje, que permita complementar el proyecto NAP en la comuna, atendiendo a las necesidades de espacios públicos y áreas verdes tan urgentes para los nuevos residentes. A pesar de lo anterior, recientemente el Concejo Municipal aprobó regular las alturas máximas en el eje (Emol, 2017), a la espera de un decreto municipal en esta materia.

Si bien desde el gobierno regional se ha reiterado que la potestad para intervenir las zonas aledañas a las avenidas Alameda y Providencia no supera los 100 metros al norte y al sur de cada calzada, el proyecto NAP ha complementado su plan de remodelación del eje con la inclusión de vías paralelas que estarán destinadas principalmente a automóviles particulares. En el eje de densificación, tal como se evidencia en la planimetría (Figura 3, sector Avenida Ecuador), se abren posibilidades para construir parques y espacios de encuentro para los nuevos habitantes.

La responsabilidad recae principalmente en el municipio, el cual, si bien ha participado en instancias consultivas y de diálogo con el gobierno regional, no se ha pronunciado ni tomado iniciativa en cuanto a propuestas o modificaciones normativas

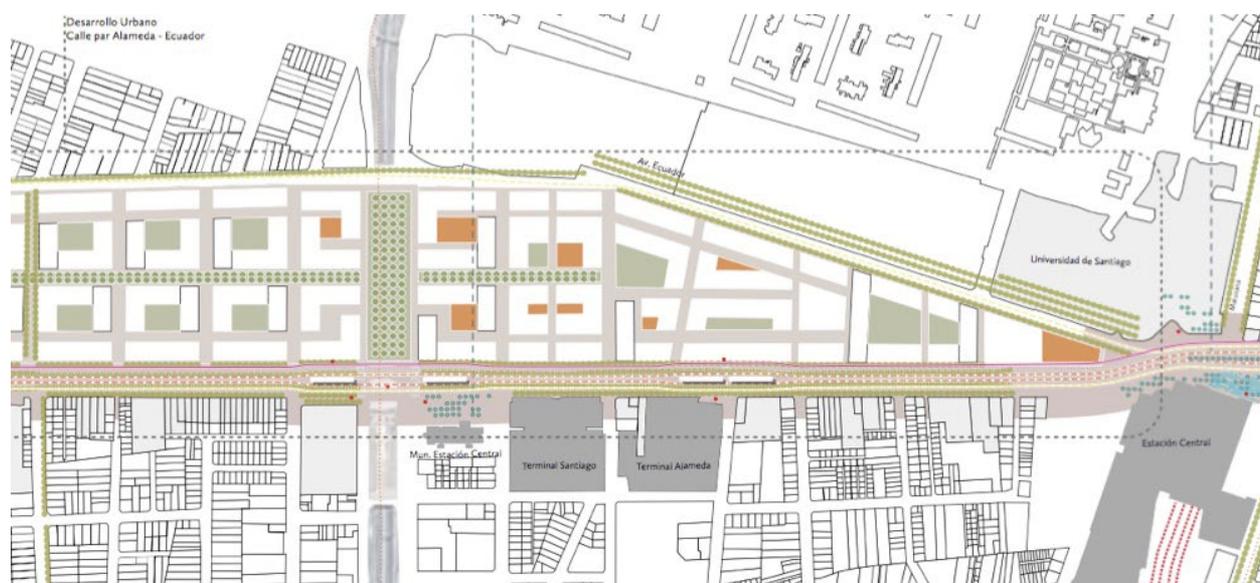


Figura 3. Estación Central en proyecto NAP

Fuente: Bosch, Lyon, 2016



Figura 4. Panorámica del eje de densificación en 2017
Fuente: Fotografía de Karla Solar

para acompañar el proceso que inicia el proyecto NAP. Esto se contrapone a la situación de las comunas de Providencia y Santiago, que poseen conocimiento y han propiciado acciones para mejorar tanto la participación ciudadana en sus comunas, como la remodelación de las avenidas Alameda y Providencia y sus espacios adyacentes a partir del proyecto. Además, a diferencia de Estación Central, estas comunas no han sufrido un crecimiento residencial tan explosivo, concentrado y visible en su paisaje urbano en la última década, lo que ratifica el problema que significa el eje de densificación. La transformación del paisaje urbano de Estación Central se evidencia en la Figura 4, sector Alameda con General Velásquez hacia el poniente, y muestra un proceso aún en desarrollo.

El nuevo perfil urbano de la comuna ratifica la necesidad de normar y contener la densificación. Para el eje ya construido, es vital intervenirlo a través de un plan de acción que interactúe con los objetivos de NAP. El proyecto tiene como fin mejorar el transporte (enfocado en un sistema *Bus Rapid Transit*, o BRT) y embellecer la arteria principal incorporando árboles, fuentes, veredas amplias y ciclovías, que al menos en la proyección se ven como mejoras. Sin embargo, no busca construir espacios públicos u otro tipo de equipamiento que, de todas formas, corresponde al municipio ejecutar en conjunto con MINVU / SERVIU, para mejorar la calidad de vida.

“El nuevo perfil urbano de la comuna ratifica la necesidad de normar y contener la densificación.”

Ante los problemas identificados ¿Cómo es posible superar el carácter funcional del eje Alameda-General Velásquez en relación al transporte, que se mantiene a través del proyecto NAP? ¿De qué forma se puede complementar el proyecto NAP con una intervención sobre el eje de densificación de la comuna, orientado hacia una mejora la calidad de vida urbana?

PROTESTAS Y PROPUESTAS

La falta de vinculación entre el proyecto y los barrios adyacentes, y la escasa capacidad de las autoridades para responder a las necesidades de los habitantes de Estación Central, expresan una deuda frente a las nuevas tendencias de proyectos urbanos integrales (Moris, 2017). Bajo la perspectiva de diseño urbano que enmarca al proyecto NAP, centrada en la eficiencia y rapidez del transporte, no es posible dar respuesta a requerimientos de tipo comunal, como acceso a espacios públicos y deportivos, bienes culturales, etc.

Estación Central se encuentra en el lugar 79 de las 92 comunas rankeadas en el Índice de Calidad de Vida Urbana (Orellana, 2017), y una de sus principales falencias la constituyen las condiciones socioculturales, el acceso de sus habitantes a parques y plazas. Esto se agrava al constatar la subutilización de espacios en el eje de densificación, como el de la Figura 5, con características de

bandejón peatonal, pero sin uso público, posibles de apreciar como no-lugares (Augé, 2000), espacios que en el mejor de los casos tienen un uso de tránsito, sin apropiación o identidad.

A pesar de esta situación, no se ha generado una organización de los habitantes del eje para la recuperación del espacio público. En barrios como Las Rejas, sus habitantes protestaron contra la posible expropiación de viviendas para el desarrollo del proyecto NAP, evitando la enajenación de estas y forzando el rediseño de parte del trazado (La Tercera, 2017). En este sentido, las acciones que el municipio debe tomar pueden ser orientadas desde el levantamiento de necesidades de los propios habitantes, que pueden contribuir a recuperar el bandejón de General Velásquez, la Avenida Ecuador como eje peatonal, u otros espacios. Esto, ya que NAP destaca la explanada que se espera construir en torno a la Estación Central de trenes, y la remodelación del eje Matucana-Alameda. Además, *“otro de los elementos claves que caracteriza a esta intersección es la posibilidad de desviar los vehículos privados en dirección a Pajaritos por Avenida Ecuador, integrando los usos comerciales y habitacionales entre Ecuador y Alameda. También se lograrán áreas peatonales más generosas en el tramo poniente hasta Pajaritos”* (ARQ, 2016).



Figura 5. Espacio Subutilizado: General Velásquez entre Alameda y Ecuador
Fuente: Elaboración propia, 2017

Sin embargo, esta remodelación de Ecuador abre un nuevo flanco de desarrollo inmobiliario que profundizaría la financiarización del espacio comunal (Rolnik, 2017). La hiperdensificación del sector podría agravar la falta de áreas verdes y espacios públicos para los nuevos habitantes, si se siguen entregando permisos en torno a esta avenida. Lo anterior ratifica la necesidad de contar con una organización social que participe activamente de las decisiones que desde el municipio se tomen, respecto a las intervenciones a realizarse desde NAP.

La falta de espacios públicos, sin embargo, no solo afecta a los residentes, sino a quienes comienzan a trabajar en el eje de densificación, que comienza a abrir locales de comida, bancos y oficinas. ¿Cómo se responderá a las necesidades de los trabajadores de los nuevos edificios? Es evidente que la mera arborización o remodelación de un zócalo frente al municipio no basta más que para mejorar el entorno del tránsito peatonal. ¿Cómo se pueden tender puentes entre el proyecto y el municipio, para abordar la presencia insostenible de los terminales de buses que colindan con el eje y que aumentan la congestión vehicular?, y ¿de qué forma se puede evitar que se perpetúe el colapso vial, en una zona con cada vez más habitantes y usuarios?

Desde la Dirección de Asesoría Urbana del municipio se ha argumentado que la densificación es positiva para dar oportunidades de vivir en el centro, a habitantes que tradicionalmente no pueden acceder a vivienda bien localizada. Asesoría Urbana comprende el crecimiento inmobiliario como un esfuerzo de equilibrar las distintas actividades en la comuna, por lo que la actividad residencial es deseada y se ve con buenos ojos (Mazzarello, 2016). Sin embargo, las obras de mitigación y retribución a través de áreas verdes o espacios públicos son nulas, y el espacio corre el riesgo de precarizarse en el corto plazo, y consolidarse como una zona de relegación territorial (Wacquant, 2007). El impacto de la financiarización de la ciudad y operaciones inmobiliarias sin regulación, orientadas a producir

renta en base a viviendas precarias no deja espacio para equipamiento urbano de calidad. Sin embargo, la precarización del espacio a partir de operaciones inmobiliarias en zonas centrales como el eje de densificación, se alejan del concepto “gueto” como espacios de exclusión racial y conflictividad que se produce en Estados Unidos, según el mismo Wacquant. Lo más preocupante del caso abordado es que los habitantes de la ciudad se enfrentan a nuevas formas de marginación, a propósito de un bien muy demandado, como lo es la vivienda en comunas pericentrales de Santiago.

Para superar la vocación histórica nodal de Estación Central, y el futuro del eje Alameda-General Velásquez como mero corredor de transporte público, es necesario que desde el municipio se autorice la intervención por parte del proyecto NAP, de una zona mayor a los 100m a cada lado de la calzada, si no vía modificación del PRC, a través de un seccional que de manera excepcional contribuya a resolver el problema de equipamiento urbano para los nuevos espacios residenciales. Las modificaciones normativas son indispensables, ya que las ideas presentes en iniciativas como PLADECO nunca pasan de ser buenas intenciones, y sin normativa pueden aparecer nuevos usos perjudiciales.

A pesar de que desde el municipio se ve con buenos ojos la transformación que ofrece NAP, las necesidades de una comuna de aproximadamente 140.000 habitantes (BCN, 2015), que en 2020 serán cerca de 180.000, con un crecimiento casi exclusivamente concentrado en el eje de densificación, demuestran la urgencia de realizar cambios a los usos y vocación de la comuna, desde lo nodal hacia lo residencial, con la urgencia de contar con equipamiento urbano de nivel metropolitano, como grandes parques, plazas y servicios como jardines infantiles, escuelas públicas y espacios deportivos. Algunas de estas nuevas necesidades pueden ser ensayadas por parte de la comunidad a través de experiencias de urbanismo táctico, para extender el uso peatonal desde la avenida principal, rediseñando calles de menor afluencia como woonerf o

calles de uso compartido entre ciclistas y peatones, con reducción de velocidad para automóviles (Lydon, Garcia, 2015).

Por otra parte, para mejorar la calidad de vida urbana tanto del eje de densificación, como de la comuna, es fundamental relocalizar el Terminal Alameda, problema adicional que provoca contaminación acústica, atmosférica, congestión vehicular y excesiva concentración de personas, además de daño al pavimento, veredas y aparición de microbasurales. Estos problemas comunales son de escala metropolitana por lo que para dar mayor uso residencial y disponer de espacios para el encuentro, es obligatorio descongestionar la comuna. Una actividad tan relevante como un terminal de buses necesita de mayor espacio, mejores accesos y rapidez, por lo que podría reubicarse esta actividad en comunas de la zona pericentral o sur de Santiago que cuenten con accesos al centro.

Desde el municipio se ha reconocido que tanto la Intendencia como SERVIU han intervenido en la comuna y el impacto de las nuevas actividades, pero aun así el poder inmobiliario es más rápido que las instituciones. Juan Carlos Mazzarello señala que en la última década se ha trabajado más en planes seccionales para vivienda social, terrenos en disputa y mejora de barrios, etc. La inercia durante la década de 1990 en materia de PRC impactó en la dificultad de responder a los cambios en la década 2000 a través de IPT (Mazzarello, 2016). Sin embargo, el alcalde Rodrigo Delgado se encuentra a cargo del municipio desde 2008, y no ha realizado gestiones para un PRC, lo que evidencia falta de interés en normar las actividades de la comuna. Sin embargo, en 2017 se aprobó la Ley 20.958, que exige a los proyectos inmobiliarios que provocan externalidades, aportar con espacios públicos a las comunidades que se vean afectadas. La ley comenzará a regir en 2018, y entrega una oportunidad de mejorar el entorno del eje de densificación.

Por último, el proyecto NAP puede complementarse con una intervención sobre el eje de densificación de la comuna a través de ordenanzas locales que regulen tanto el espacio público (co-

mercio, plazas, boulevard), como los usos de calles interiores del eje, creando zonas 30, promoviendo usos públicos y actividades que permitan construir comunidad, así como iluminando e instalando mobiliario público. De lo contrario, los problemas de seguridad en las calles comenzarán a aparecer por falta de apropiación del espacio.

CONSIDERACIONES FINALES

Desde el municipio de Estación Central se ha argumentado que es necesario que exista una asesoría directa de parte del gobierno para definir los IPT más adecuados para la comuna, que no demore en estudios de años. Sin embargo, las acciones mencionadas anteriormente (ordenanzas, planes seccionales, actividades de reconocimiento comunitario), son potestad del municipio y pueden ser impulsadas sólo con voluntad política. Todo lo anterior, sin mencionar la urgencia de un PRC como principal IPT para Estación Central, y la correcta aplicación de la nueva Ley de aportes al espacio público. El municipio debe renunciar a la producción privada del espacio residencial y público de sus habitantes, y la comunidad puede exigir participación, en tanto estos sostienen un negocio que ha dejado millonarios recursos por permisos de construcción, y de los que se desconoce su uso.

El proyecto NAP es una oportunidad que no debe desaprovecharse, ya que tiene el potencial de involucrar a las nuevas familias que llegan a la comuna. Las necesidades de la niñez, la tercera edad, trabajadores y usuarios de los ejes de transporte deben confluir en un espacio que aún tiene opciones de ser rescatado, siempre y cuando los nuevos usos sean de tipo público.

No es sostenible para la ciudad construir edificios de estacionamientos para los automóviles que lleguen a edificios de oficinas, ya que sería perpetuar la lógica del uso privado y agudizar la congestión. Del mismo modo, no basta con rediseñar la estación de metro San Alberto Hurtado, o crear nuevos accesos al supermercado Líder de Alameda con General Velásquez, ya que los problemas superan el acceso a servicios, tienen que ver con

la comunidad, los vecinos y las familias que merecen una vida no condicionada por su capacidad de consumir ciudad de calidad.

Las condiciones de precariedad habitacional que se expresan en torniquetes de ingreso a los edificios, filas para utilizar los ascensores, y departamentos desde 20m² son suficientemente duras como para agregar un entorno urbano hostil. Las presiones inmobiliarias no pueden gobernar las comunas de Chile, el municipio debe responsabilizarse y enfrentar los desafíos que su localización central le ofrece, pensando en el derecho de sus habitantes a vivir en una ciudad justa, principio que debe permear toda normativa bajo los principios y prácticas de democracia, diversidad y equidad (Fainstein, 2013). Por último, no sólo la comunidad tiene la responsabilidad de visibilizar sus necesidades, sino que es misión de la totalidad del mundo académico interesado en discusiones urbanas quienes deben contribuir a la denuncia, generación de propuestas y participación a través de un urbanismo militante, comprometido y consciente del daño que el capital provoca en las ciudades cuando no hay normas estrictas, y los intereses mezquinos y corruptos invaden nuestros municipios.¶

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Augé, M. (2000). Los no lugares, espacios del anonimato: una antropología de la sobre modernidad. Editorial Gedisa, Barcelona, Cataluña.
- Bosch, A. y Lyon, A. (2016) Paseo cívico metropolitano. Rediseño del eje Alameda-Providencia. Revista ARQ, Número 92, p.38-49
- Diario Financiero (2015). Boom inmobiliario: Estación Central y San Miguel concentrarán 9% de nuevas viviendas en Chile, publicado el jueves 08 de octubre. Recuperado el 01-10-2017 de <https://www.df.cl/noticias/empresas/infraestructura-inmobiliaria/boom-inmobiliario-estacion-central-y-san-miguel-concentraran-9-de-2015-10-07/213834.html>
- Emol(2017)“Guetos verticales”: Vecinos interponen recurso de protección para detener su construcción en Estación Central. Recuperado el 15-11-2017 de: <http://www.emol.com/noticias/Nacional/2017/11/11/882912/Guetos-verticales-Vecinos-interponen-recurso-de-proteccion-para-detener-su-construccion-en-Estacion-Central.html>
- Entrevista a Juan Carlos Mazzarello, Dirección de Asesoría Urbana de Estación Central, realizada por estudiantes de Pedagogía en Historia en junio de 2016.
- Fainstein, S. (2013). Planificación, Justicia y Ciudad. Urban, N° 506, pp. 7-20.
- La Tercera (2017). La campaña que evitó expropiar a vecinos de Estación Central. Recuperado el 05-10-2017 de: <http://www.latercera.com/noticia/la-campana-evito-expropiar-vecinos-estacion-central/>
- Lydon, M. y García, A. (2015) Tactical urbanism. Short-term action for long-term change. Island Press, Washington DC, USA.
- Lynch, K. (1960). La imagen de la ciudad. MIT, Cambridge, Massachusetts, USA.
- Moris, R. (2017). De Santiago para ti. ¿Santiago como ciudad está respondiendo adecuadamente a sus ciudadanos? Presentación en DO! Smart City 2017, Santiago de Chile.
- Orellana, A. (2017) Presentación Índice de Calidad de Vida Urbana Comunas y Ciudades de Chile, Santiago, 9 de mayo de 2017, IEUT, PUC, CChC.
- Reportes comunales Biblioteca del Congreso Nacional (2015). Datos comunales Estación Central. En http://reportescomunales.bcn.cl/2015/index.php/Estación_Central
- Rodríguez, A., y Sugranyes, A. (2004). El problema de vivienda de los “con techo”. Revista EURE (Santiago), 30 (91), pp. 53-65. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612004009100004>
- Rolnik, R. (2017). La guerra de los lugares. La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas. LOM, Santiago de Chile.
- Teletrece, (2017). Reportaje a los guetos verticales de Estación Central, emitido el 16 de abril en noticiario central.
- Wacquant, L. (2007). Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y Estado. Siglo XXI.