



**PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y PROYECTO URBANO:
Compatibilidad y articulación en las propuestas de Duhart para Arica
(1968-71)**

REGIONAL PLANNING AND URBAN DESIGN:
*Compatibility and articulation in the proposals by Duhart for Arica
(1968-71)*

Horacio Torrent

*Fondecyt 1221316. Escuela de Arquitectura. Pontificia Universidad Católica de Chile
htorrent@uc.cl*

RESUMEN

La ponencia explica cómo se compatibilizaron y asumieron en el proceso de planificación, los diferentes niveles -regional, urbana y seccional-, en una pretendida direccionalidad común y eficacia del sistema. Se asume un caso excepcional de la acción en los tres niveles diferentes, bajo un mismo profesional -Emilio Duhart- y en una misma localización, -Arica, Chile-. Se presenta en el nivel de la planificación regional el Estudio Pre-inversional para la provincia de 1968, la propuesta de Plan Regulador para la ciudad de 1969 y el Plan Seccional del área central, de 1970-71. Se analizan las claves de los estudios preinversionales, del plan regulador y del plan seccional para el centro de la ciudad, verificando el sostenimiento de acciones a implementar en los tres niveles y su coherencia, compatibilidad y desarrollo proyectual.

Palabras clave: proyecto urbano, planificación urbana, planificación regional, Arica, Chile

Bloque temático: 1. Ciudad y Proyecto;

Temas: Morfología urbana; Diseño urbano y espacio público; Planificación, políticas y gobernanza

ABSTRACT

The paper explains how the different levels -regional, urban, and sectional- were made compatible and assumed in the planning process in an alleged common directionality and efficiency of the system. An exceptional case of action is assumed at three levels, under the same professional -Emilio Duhart- and in the exact location, -Arica, Chile-. The Pre-investment Study for the province of 1968 at the level of regional planning, the proposed Urban Plan for the city of 1969, and the Sectional Plan for the central area of 1970-71 are presented. The keys of the pre-investment studies, the regulatory plan, and the sectional plan for the city center are analyzed, verifying the sustainability of actions to be implemented at the three levels and their coherence, compatibility, and project development.

Keywords: urban design, urban planning, regional planning, Arica, Chile

Thematic clusters: 1. City and Project

Topic: Urban morphology; Urban design and public space; Planning, policies and governance

Introducción

Las recientes argumentaciones político-administrativas para la implementación de una planificación urbana integrada, que suponga principalmente un sistema virtuoso de coordinación de política, así como la reivindicación de la planificación como una condición para una vida mejor, interpelan a la disciplina para que sea capaz de abordar en ese marco, las propuestas de desarrollo sostenible. La reflexión sobre las posibilidades de implementación en América Latina parece sustancial.

En Chile, la definición de la institucionalidad de la planificación tuvo en ese tiempo un momento de avance sustantivo. En 1965 se creó el Ministerio de Vivienda y Urbanismo que puso de relieve la importancia del ordenamiento territorial y la gestión de los recursos de la política de vivienda. En 1965 se formó también la Oficina Nacional de Planificación, ODEPLAN que inicialmente se ocupó del estudio de las características económicas del país y propuso el establecimiento de diez regiones, con sus correspondientes polos de crecimiento y desarrollo. En el seno del Minvu se organizó la Oficina de Estudios Pre-Inversionales, que definió los lineamientos para los estudios y propuestas asociadas a esos polos de desarrollo. La Corporación de Mejoramiento Urbano - CORMU se creó también en 1965 con mayor independencia y presupuesto y desde 1967 inició la gestión y definición de planes seccionales que permitieran paliar la demora de las transformaciones de los planes reguladores, así como una mayor definición morfológica aplicada a zonas o ámbitos urbanos particulares que permitieran una acción inmediata, o una programación operativa más activa.

Arica muestra de manera clara las alternativas, operativas e instrumentales de este derrotero institucional (TORRENT,2021). ODEPLAN (1973) había fijado el destino de la ciudad como polo de desarrollo del norte del país, en relación con su condición fronteriza con Bolivia y Perú (BOISIER, 1972). El Estudio Pre-Inversional (DUHART, SUAREZ, 1968), fue encargado por el MINVU y la Junta de Adelanto de Arica y ratificó esa propuesta analizando las alternativas regionales y urbanas de su implementación. Fue un estudio comprensivo que incluyó diversos aspectos para determinar la posición de la ciudad en el marco nacional y regional. Pero también analizó el sistema de centros poblados históricamente relegados, así como el análisis del polo urbano, sus tendencias de crecimiento y sus características en valores de suelo, funciones urbanas, vivienda, trabajo y equipamiento entre otros. Además, detalló una serie de propuestas tanto a nivel regional como urbano. El Plan Regulador propuesto para 1969 (DUHART, 1969) fue encargado por la CORMU, y propuso -entre otras medidas- la ampliación del límite urbano, y un sistema vial capaz de asumir las dinámicas del futuro y de asociar claramente el puerto a la estructura industrial propuesta. El Plan Seccional (DUHART, 1971) fue encargado por la Sección Arica de la CORMU y por la Junta de Adelanto para que desarrollara particularmente la relación entre el Puerto y el centro de la ciudad; en un nivel de diseño urbano que muestra coherencia con el resto.

Los aportes de Emilio Duhart a la arquitectura moderna en Chile han sido resaltados, pero tan solo algunos estudios sobre sus propuestas para el centro de Santiago (BERRIOS,2013) y sobre sus aportes al proyecto urbano como relación entre arquitectura y ciudad (TORRENT,2017), abordan las correlaciones entre planificación, urbanismo y arquitectura que permanecen inexploradas. La creación de su oficina de urbanismo, el DUR (Desarrollo Urbano y Rural), reunió un importante grupo interdisciplinario, promoviendo un tipo de acción poco revisada. Las relaciones con la Junta de Adelanto de Arica, y con la CORMU, propusieron la oportunidad de desarrollo y aplicación de estas nuevas formas de concebir la planificación del desarrollo urbano.

Este caso, puede mostrar o negar la eficacia de un sistema en búsqueda de la ansiada interacción entre niveles, dimensiones y escalas de la planificación territorial, así como la vigencia de los componentes analíticos e instrumentos propuestos en esos diferentes niveles. Portas (1998) expuso notablemente como los instrumentos de la planificación territorial deben ser discutidos y objeto de transformaciones de sus propias lógicas para adaptarse a los nuevos contextos. Este trabajo se propone ser un aporte en tal sentido, trayendo a discusión un caso en que al menos la autoría pudo proponer en decisiones operativas, la coherencia y la coordinación instrumental necesaria a una planificación integrada.

El objetivo principal de este trabajo consiste en mostrar como hacia el final de los años sesenta y principios del setenta, en Chile, se aproximaron niveles, dimensiones y escalas de la planificación regional del desarrollo, de la urbana con el plan regulador- y del proyecto urbano, con el plan seccional que incorporó la dimensión del edificio y el espacio público.

Arica, ciudad y región.

La ciudad de Arica fue fundada en la costa del Pacífico durante el siglo XVI, su trazado asumió las características de las ciudades de la colonización española en América, es decir una estructura de manzanas en cuadrícula. Habiendo formado parte del Perú, con posterioridad a la Guerra del Pacífico, en 1883, pasó a ser administrada por Chile. No obstante, su estratégica posición fronteriza, tanto con relación al Perú como a Bolivia, recibió pocas inversiones a partir de su integración definitiva al territorio chileno con el tratado de 1929. Tal vez las más significativas fueron la construcción las infraestructuras que dominan la ciudad, tanto el Puerto, como las líneas ferroviarias a Tacna y a La Paz, ambas producto de los acuerdos internacionales. En 1953, a los inicios del proceso que convoca nuestro interés, tenía unos 23.000 habitantes. Ese año se propuso un proyecto que intentaba alejar su destino aletargado y transformar su base económica: la liberalización del puerto. El régimen de Puerto Libre, coincidente con su configuración como puerto de Tacna y de La Paz, estableció una serie de franquicias tributarias para la región, promoviendo una zona franca y un área para la promoción del asentamiento industrial. Frente a los pocos efectos que el régimen tuvo en sus primeros años se estableció en 1958 una nueva estrategia: la creación de un organismo de carácter descentralizado regional que administraría los recursos portuarios y los reinvertiría en la ciudad y la región para promover su desarrollo.

La Junta de Adelanto de Arica, JAA, lideraría desde 1959 el proceso de desarrollo regional y principalmente urbano. Frente a las expectativas generadas por el impulso al desarrollo, se produjo una importante migración que duplicó la población en los ocho años inmediatos, lo que se repitió nuevamente en la década siguiente. Como se ha afirmado, la población urbana paso de 23.033 habitantes en 1952 a 46.686 en 1960, y a 87.726 habitantes en 1970. (Ruz, Galdames, Díaz Araya, 2015)

Este proceso produjo un crecimiento expansivo de la planta urbana; del núcleo inicial de 260 hectáreas en 1953, se amplió a más de 580 ha. para 1960, de allí a más de 820 ha. en 1970. Si bien el proceso de crecimiento expansivo parece haber ido de la mano con la población, el primer gran aumento –entre el 53 y el 60- se debió a la incorporación de una gran área industrial. Posteriormente es claro que fue la demanda de vivienda la que protagonizó la expansión, sobre todo porque se contaba con mucho suelo disponible –una extensión plana de desierto, mayormente de propiedad estatal. El factor fundamental de la promoción del crecimiento fue el estado ya que, por la ausencia de mercado inmobiliario, la limitación de las posibilidades de autoconstrucción por la posición de la ciudad en el desierto, la ausencia de un mercado de materiales había muy pocas posibilidades de llevar adelante grandes inversiones en vivienda por parte de los habitantes.

La migración y el crecimiento poblacional acelerado pusieron en alerta a las administraciones públicas que llamaron reiteradamente la atención sobre el problema. Durante la década de 1950, la construcción de viviendas fue llevada a cabo por la Corporación de la Vivienda -de nivel nacional- y la Sociedad Modernizadora de Arica, creada por la Corporación Nacional de Inversiones como un ente descentralizado que pudo trazar algunas definiciones propias respecto a la forma de operar en relación con la vivienda. Desde 1958, la labor estuvo a cargo de la Junta de Adelanto en coordinación con corporaciones y entes estatales, como las EMPART, la CORVI y la CORMU, entre otras.

La JAA promovió la planificación urbana, la realización de obras viales y de infraestructura, los principales equipamientos públicos –educacionales, hospitalarios, de seguridad, de recreación- los parques y paseos, así como los conjuntos de vivienda, todos con una fuerte impronta del urbanismo moderno y una identidad formal basada en la arquitectura moderna. (Torrent, Ruz, Morán, 2018)

El proceso de planificación tuvo también una correspondencia con el nivel nacional, y como se verá fueron diversos los estudios y planes desarrollados en diferentes niveles que fueron promovidos, propendiendo a una mayor coordinación entre ellos.

El nivel regional: El estudio pre-inversional.

Arica era considerada en 1968, como una de las “pocas ciudades chilenas que tiene características que la ligaban a la vez a una problemática nacional y a las potencialidades representadas por una excepcional situación geográfica y por la implementación del Plan de integración económica multinacional de la Región Andina” propusieron Suarez y Duhart en el Estudio Pre-Inversional de 1968. Para aquel tiempo, tanto las elaboraciones teóricas de la planificación como las posibilidades prácticas habían cambiado frente a las figuras del Puerto Libre o de la JAA. Las formas de pensar el desarrollo regional variaron tanto en los aportes teóricos de la idea de polos de crecimiento como en el cambio sustancial en el enfoque regional; y el entrecruzamiento de ambas vertientes - en torno a la segunda mitad de la década del 60- en la teoría de los polos de desarrollo que nucleaba la regeneración económica con los efectos espaciales.

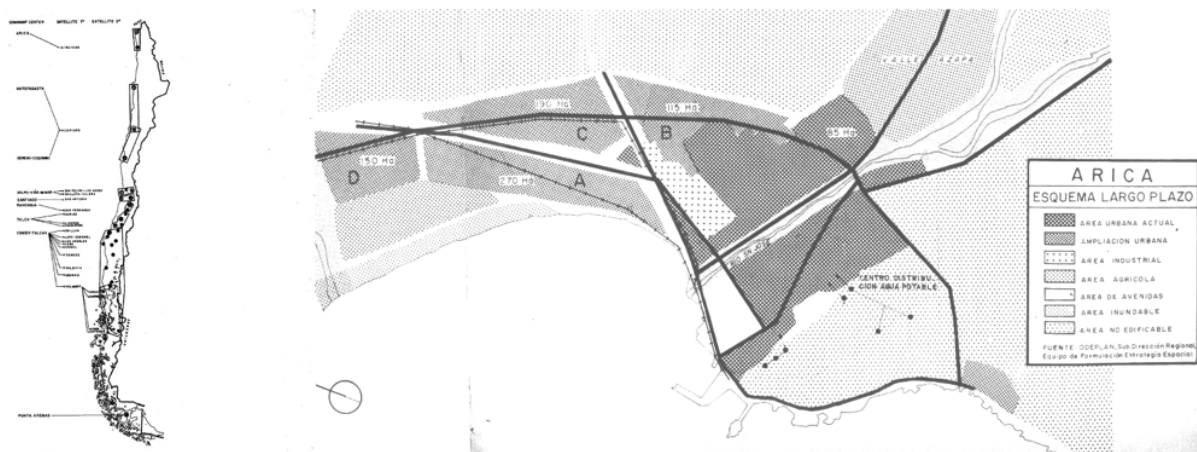


Fig. 01 ODEPLAN. Oficina de Planificación Nacional. Esquema de largo plazo de Arica. Estrategia territorial de desarrollo de largo plazo. Centros Poblados Santiago, 1973.

La Oficina de Planificación Nacional (ODEPLAN, 1973) propuso una estructura nacional en base a polos de desarrollo, logrando que la corporación regional estuviera en sintonía con las políticas trazadas a nivel central tanto por la vía de la aprobación de los presupuestos —establecida en la ley— como por el suministro de secretarías técnicas para la orientación de sus políticas (Friedmann 1969:73). Las orientaciones de la planificación para el desarrollo darían un nuevo impulso a la región.

En la programación nacional de desarrollo realizada por ODEPLAN, Arica debía asumir un tipo de desarrollo diferenciado. El sector favorecido fue el de la industria, particularmente eléctrica, electrónica y metalmecánica; y para afianzar el desarrollo, la descentralización de los servicios, y el fomento de las exportaciones y el turismo tenían un papel principal. Así, “ODEPLAN estableció que en Arica debería existir un área de desarrollo fronterizo, conjugada con un polo de desarrollo regional, papel que le correspondería a la ciudad misma” (Suarez y Duhart 1968:90).

La JAA era la única corporación regional autónoma preexistente a la introducción de la política nacional de desarrollo regional, una excepcionalidad destacada por Friedmann (1969:73), no obstante se incorporó plenamente adecuando sus propuestas, por medio de estudios los preinversionales y la aprobación de sus presupuestos. En ese encuadre, la Junta había recurrido a la asesoría de ODEPLAN para la formulación de una estrategia de desarrollo. Esta estuvo orientada hacia las actividades generadoras de empleo, así como de nuevos ingresos para la propia JAA, para hacer sustentable su operación. (Suarez y Duhart, 1968:89).

No obstante su buena posición geográfica, el aislamiento respecto al resto del continente aparecía como un problema. La integración territorial por medio del Ferrocarril a La Paz, la carretera panamericana que la unía ya con Perú y con el resto del país, no parecía suficiente. Las expectativas generadas por la construcción de la carretera de Arica a Bolivia, suponían la posibilidad de quebrar definitivamente el aislamiento. Esa infraestructura permitiría la conexión del puerto con las extensas áreas altiplánicas, para la entrada y salida de productos. El informe culminaba su diagnóstico con la advertencia: “Conviene recordar, finalmente, que siendo la ciudad de Arica la mayor agrupación poblacional de la región, casi todos los planes de desarrollo inciden principalmente en Arica- Ciudad, dejando de lado al resto del Departamento. Ello implica preocuparse para que los beneficios recibidos ayuden también al desarrollo integral de la mencionada micro-región. (Suarez y Duhart 1968:95).

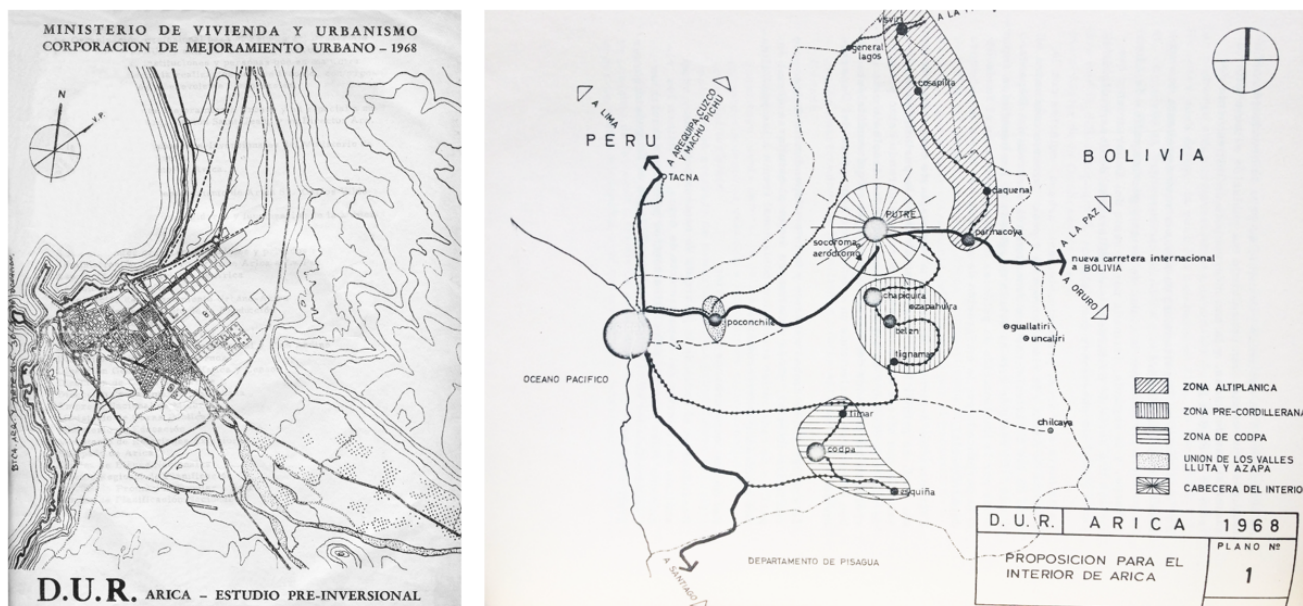


Fig. 02 D.U.R., Emilio Duhart, proposición para el interior de Arica, 1968. Focos urbanos para el interior del Departamento de Arica.:Fuente: DUHART, E., SUAREZ, H. (1968). Arica. Estudio Pre-inversional, Ministerio de Vivienda y Urbanismo Corporación de Mejoramiento Urbano. Santiago: DUR. CORMU. Estrategia General de Desarrollo y Proposiciones, pp. 11.

El Estudio proponía una estructura regional con centro en Arica, un subcentro en Putre –como cabecera interior-, y cuatro áreas menores, una en torno a Poconchile, otra en torno a Codpa, y dos mejor jerarquizadas integradas una por Belén, Tignamar y Chapiquiña, y la otra en la zona altiplánica integrada por Visviri, Cosapilla, Caquena y Parinacota.

Era claro que la concepción de la ciudad como un polo de desarrollo se había visto tempranamente confirmada porque Arica se convirtió paulatinamente en un lugar clave en la estructura territorial local y en la estructuración regional internacional (Boisier, 1972), pero, por el contrario, las posibilidades de los asentamientos menores eran claramente desfavorables para el desarrollo sostenido, tanto por su tamaño, como por su aislamiento. Por otra parte, la dualidad inherente al modelo alertaba sobre problemas que podrían empeorar las condiciones.

Pero la estructura regional de los asentamientos parecía muy débil, con muy poca población en el interior. La división en pueblos pre-cordilleranos y altiplánicos, era más bien geográfica, porque las dificultades de la propia estructura demográfica eran más o menos la misma en las subregiones. Los precordilleranos, Putre, Belén y Codpa, algo más grandes, pero en el altiplano existían, para 1968, “sólo 15 poblados de más de 100 personas, no llegando ninguno a los 500 y el resto lo constituían poco más que agrupaciones familiares dispersas en el interior” (Suarez y Duhart 1968:98).

Las políticas de desarrollo anotadas en el pre-inversional proponían: el reemplazo de la economía de subsistencia por una que signifique mejorar las condiciones de vida e ingresos de la población del interior; crear nuevas fuentes de trabajo; fortalecer las comunidades de la pre-cordillera y del altiplano en lugares tales que

signifiquen escalones de subida y bajada para la población proveniente del altiplano; dotar de equipamiento básico a esas comunidades para facilitar el arraigamiento de sus pobladores; y otorgar representatividad a dichas comunidades en organismos como la JAA y la Municipalidad (Suarez y Duhart 1968:43).

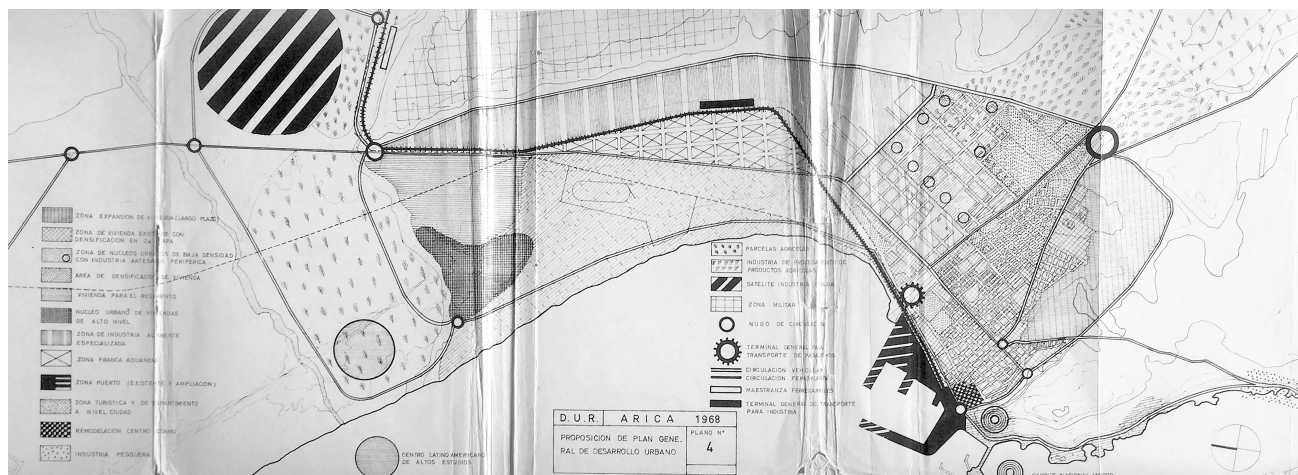


Fig. 03 D.U.R., Emilio Duhart, proposición de Plan General de Desarrollo Urbano, 1968. Fuente: DUHART, E., SUAREZ, H. (1968). Arica. Estudio Pre-inversional, Ministerio de Vivienda y Urbanismo Corporación de Mejoramiento Urbano. Santiago: DUR. CORMU.

El estudio destacaba también las grandes diferencias entre los niveles económicos, sociales y culturales: uno que monopolizaba el Polo Urbano de Arica y que era parte de un sistema de vida moderno, en tanto el otro, correspondiente al interior mantenía formas de vida totalmente diferentes, asociadas a la vida ancestral. De tal manera que las posibilidades de establecer una estructura polarizada solo era posible por medio del desarrollo turístico. La mayoría de los estudios coincidían en valorizar al turismo como parte de la estrategia de desarrollo, aunque el interior quedaba a veces algo desmerecido, pero una actividad como esa permitiría el crecimiento económico orientado de modo que el área y el centro se influenciaran mutuamente.

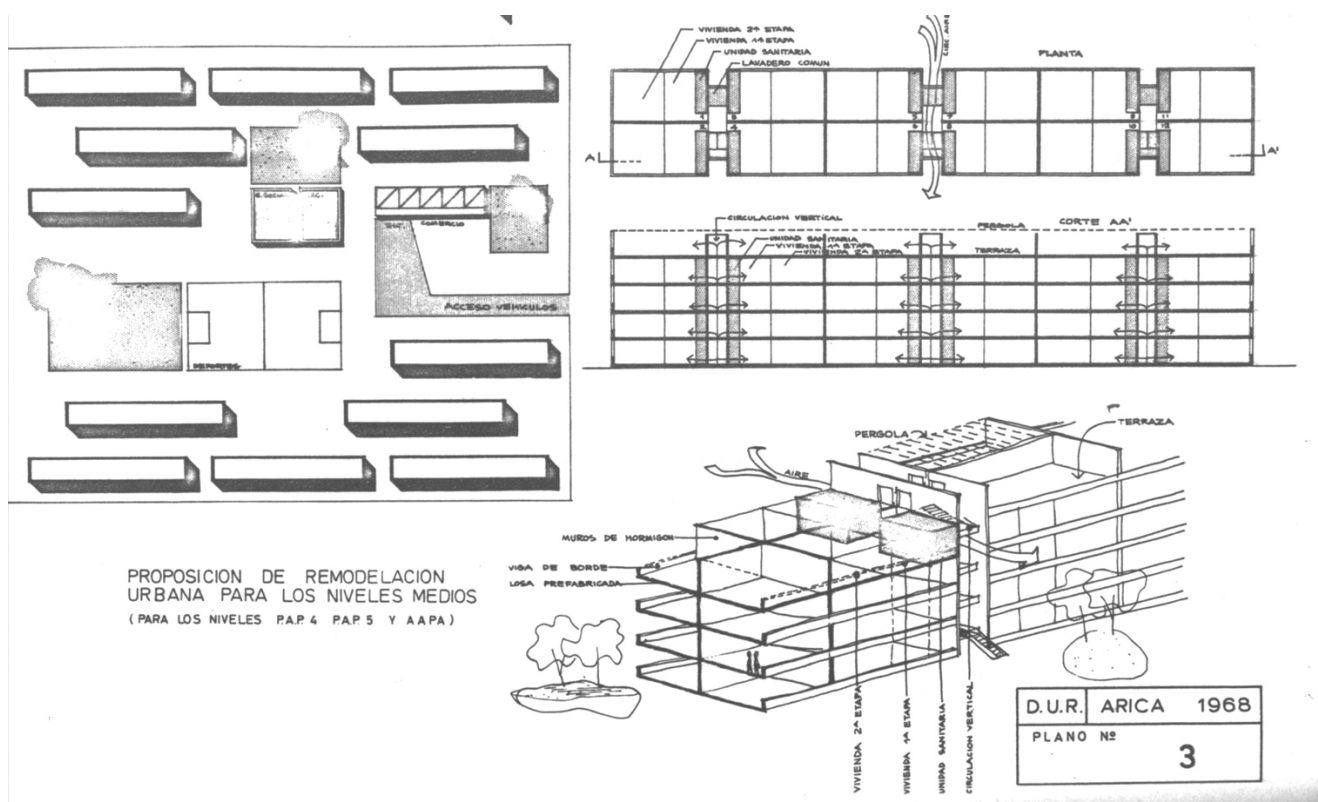


Fig. 04 D.U.R., Emilio Duhart, detalle de proposición de remodelación urbana para niveles medios. Fuente: DUHART, E., SUAREZ, H. (1968). Arica. Estudio Pre-inversional, Ministerio de Vivienda y Urbanismo Corporación de Mejoramiento Urbano. Santiago: DUR. CORMU.

El Estudio Pre-Inversional propuso una idea de base de plan regulador para la ciudad que sería también tomado como base para el “Esquema de largo plazo de Arica” que apareció integrado en la Estrategia territorial de desarrollo de largo plazo. Emilio Duhart avanzó en la concepción de un plan que expandiera las previsiones de crecimiento de la planta urbana hacia el norte. Es sintomático que avanzara incluso en este nivel en concepciones arquitectónicas para prevenir el crecimiento expansivo, asumiendo incluso un nivel proyectual muy definido con la propuesta de un superbloque para los sectores medios de la población.

El nivel urbano: El Plan Regulador para la CORMU.

El plan Regulador fue encargado por la Corporación de Mejoramiento Urbano a la oficina (Duhart, 1969) quien lo desarrolló en su taller de urbanismo, la sección del estudio dedicada a los problemas urbanos. El plan asumió en gran parte los diagnósticos que se habían trazado en el estudio pre-inversional, proponiendo una gran expansión de la planta urbana que superara la ya tradicional asimetría que existía entre la realidad del crecimiento urbano y las previsiones de la planificación (Torrent, 2021).

En términos generales, la proposición tuvo una extrema claridad en los trazados de la vialidad primaria y de las expansiones periféricas. Asumió in extremis el conflicto ya claramente palpable entre la trama vial de la ciudad y el acceso al puerto. El puerto era el motor urbano por excelencia, claramente demostrado en las políticas a nivel nacional y en las condiciones regionales, básicamente en relación con Tacna en Perú y con La Paz en Bolivia. Ambos países eran además propietarios de extensas fracciones de la planta urbana que eran utilizadas para logística y combustibles.

Establecía nuevos límites para la extensión urbana: el área industrial y su vivienda desde el límite urbano preexistente hasta el río Lluta; preveía un área de destino turístico, equipamiento habitacional y reserva entre la carretera y el mar hasta el sector de Gallinazos por el norte.

Más allá del área urbanizada, se preveía un área satélite en la orilla sur del río Lluta, un área de reserva al norte de este para absorber crecimiento habitacional de equipamiento o servicios (nuevo centro de altos estudios y el regimiento), así como un área para industria pesada ya en el valle del río. Confirmaba así el nuevo rol productivo de la ciudad y sus previsiones de crecimiento en relación con él. Reconocía también las condiciones de la ciudad antigua y le asignaba un carácter preponderante de servicios, y proponiendo crecimientos solo por conjuntos armónicos.

El plan afirmaba la configuración de los barrios inmediatos al centro, manteniendo condiciones de alta densidad, y los más lejanos con densidad media y baja según la distancia al centro. Proponía también algunas condiciones particulares para el crecimiento en los faldeos del Morro y en La Lisera como viviendas escalonadas de tres pisos. Algunos sectores especiales asumían combinatorias de densidades, con algunas referencias tipológicas indirectas. Asimismo, proponía el reconocimiento del Morro como monumento histórico y disponía en el centro histórico un eje cívico.

Sin embargo, el trazado de la continuidad del anillo perimetral de la ciudad en los faldeos del Morro y el paso elevado propuesto para el acceso al puerto, situaron el debate en torno al plan en una zona caliente, que terminó por desestimarlo. Sin embargo, gran parte de sus consideraciones -podría decirse que casi todas con excepción de la que provocó su desestimación fueron asumidas en el plan de 1971, que se desarrolló en la CORMU de Arica por un equipo integrado por Patricio Arancibia, Anselmo Trepiana, Pedro Salas, Sergio Román, Nelson Berthelon y que contó con Jorge Elton y Karin von Buch como arquitectos colaboradores. Este plan de 1971 reconoció la preexistencia de los planes seccionales que la propia CORMU principalmente había realizado frente a la ausencia de previsión y a la demanda de transformación localizada (Torrent, 2021) y logró su aprobación y vigencia por más de una década.

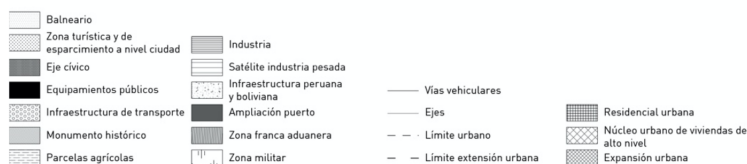


Fig. 05 Emilio Duhart, propuesta de Plan Regulador, 1969. Fuente: Proyecto FONDECYT 1181290, redibujo a partir de material de archivo MINVU

El nivel del diseño urbano: El Plan Seccional del Área Central de Arica.

Fue también la CORMU de Arica la que encargó a Emilio Duhart el desarrollo de una aproximación clara de diseño urbano que considerara la relación entre el área central y el puerto, probablemente porque ese había sido el piedra de toque del Plan Regulador. Desestimada ya la conexión aérea del puerto con la autopista a pie del Morro, las relaciones entre el centro y el puerto adquirirían nuevas condiciones.

El proyecto que desarrolló consistió en la ampliación del espacio de la plaza central y la constitución de un eje cívico que se conformaba en un ámbito de grandes edificios modernos (Duhart, 1971). Un sector importante del área central demolida y sustituida por amplios espacios configurados según bloques autónomos que seguían el trazado tradicional. Incorporaba a la vez los edificios proyectados de los Servicios Públicos y de la

Aduana y Administración de Puertos. La plaza duplicaba su espacio y se orientaba principalmente en el sentido de la antigua Catedral de San Marcos (una estructura prefabricada de autoría de las empresas Eiffel de 1876) En su entorno y fijando los límites de la plaza, se disponían una serie de edificios en línea y uno cilíndrico que articulaban el espacio. La plaza era configurada por una serie de gradientes en desnivel que iban marcando los accesos a los diferentes edificios y que articulaban también un paso elevado peatonal con destino a la rambla pública que se desplegaba en el puerto y frente al mar. El proyecto insistía en la resolución de la vialidad que había sido motivo de debate con el plan regulador.

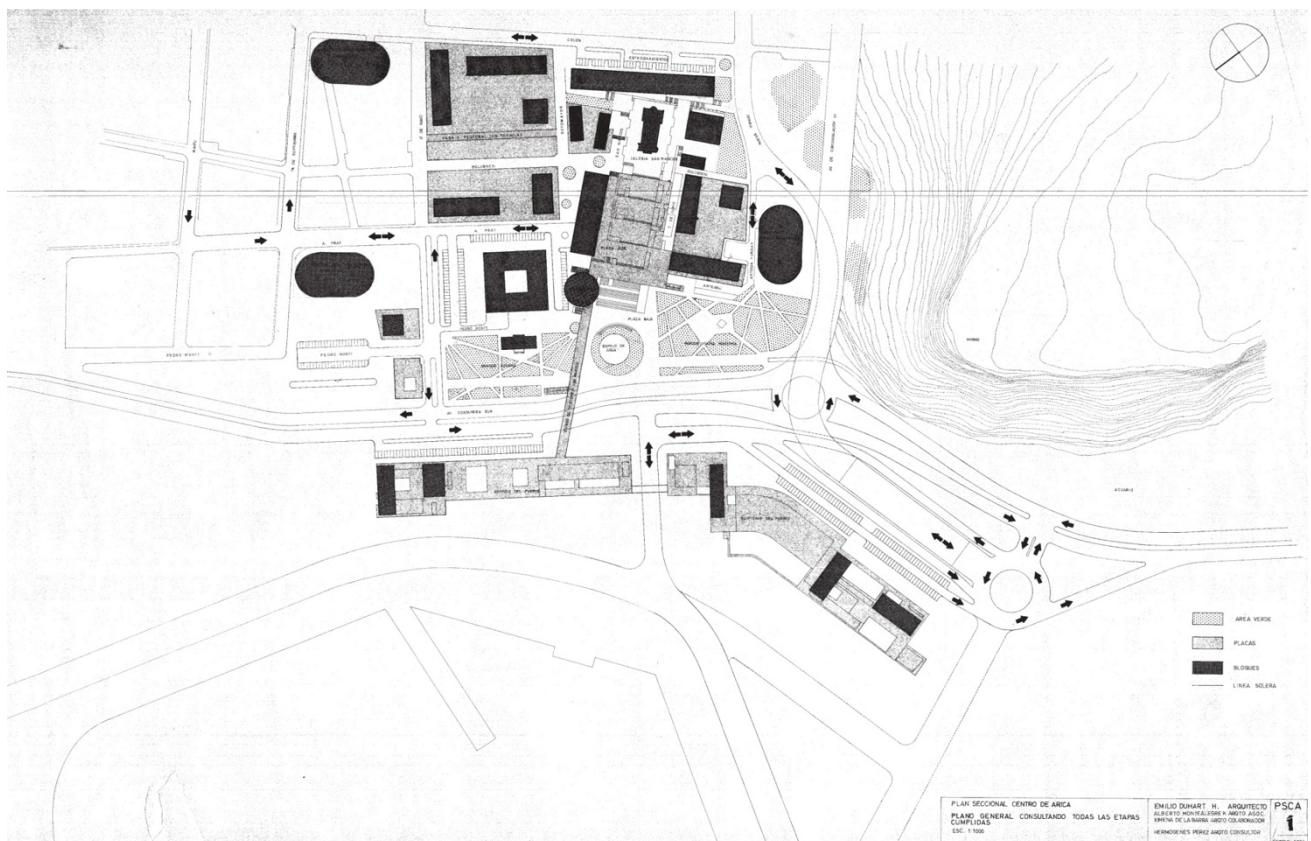


Fig. 06 Emilio Duhart. Plan Seccional Centro de Arica 1970-1971 Corporación de Mejoramiento Urbano. Colección Particular Balby Morán

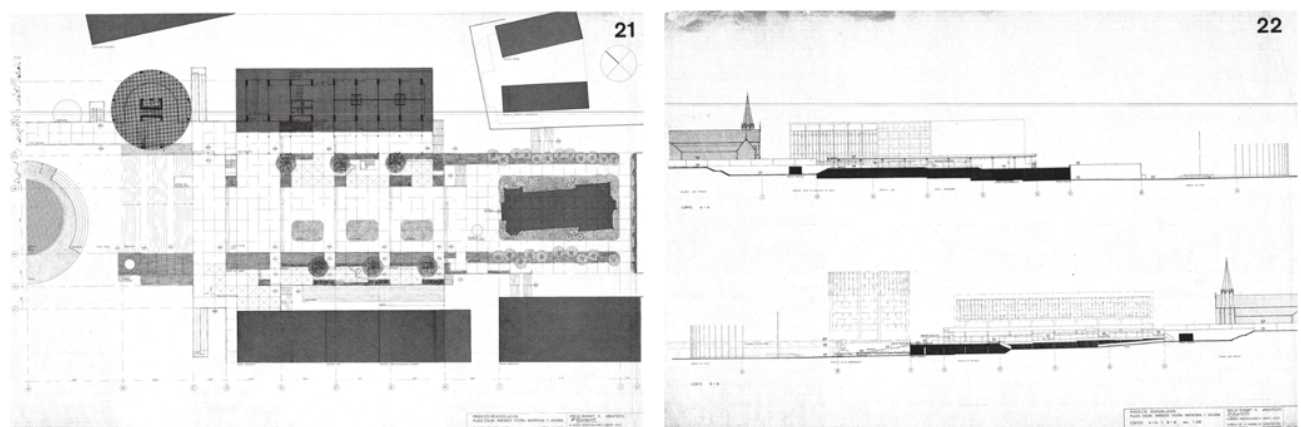


Fig. 07 Emilio Duhart. Plan Seccional Centro de Arica 1970-1971 Corporación de Mejoramiento Urbano. Colección Particular Balby Morán

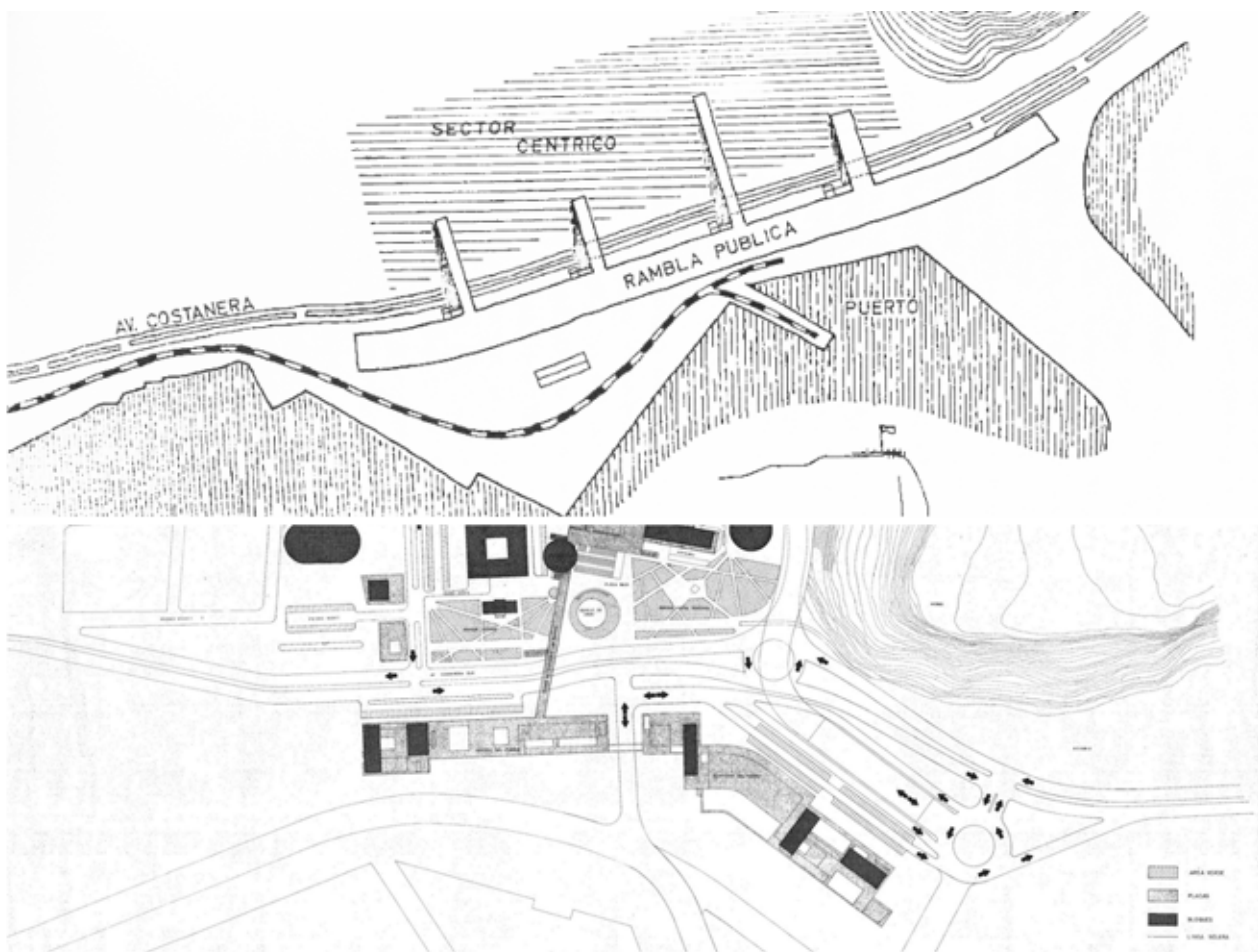


Fig. 08 Emilio Duhart, propuesta del acceso al puerto y la relación con la ciudad. Comparación entre la propuesta del Estudio Pre-Inversional y del Seccional del Centro de Arica. Fuente: DUHART, E., SUAREZ, H. (1968). Arica. Estudio Pre-inversional, Ministerio de Vivienda y Urbanismo Corporación de Mejoramiento Urbano. Santiago: DUR. CORMU. Emilio Duhart. Plan Seccional Centro de Arica 1970-1971 Corporación de Mejoramiento Urbano. Colección Particular Balby Morán

Conclusiones:

Los tres niveles de la planificación tuvieron a nivel instrumental una coordinación aparentemente compenetrada para llevar a cabo un proceso de desarrollo regional y local. En este caso además se verifica la claridad de los objetivos de la planificación a nivel nacional en el proceso regional. Los organismos oficiales -que para ese tiempo tenían poco andar en el recorrido institucional- establecieron posibilidades de consultoría que generaran conocimiento para la acción en los tres niveles de la planificación, y ello al menos propone una aproximación particularmente integrada.

Así, las políticas a nivel nacional tendrían al menos un correlato regional, y la ciudad encontraría sus formas de organización y control acorde al crecimiento previsto en las políticas generales. Esto era algo que particularmente Arica había sufrido, en tanto la ausencia de correspondencia había provocado sucesivas crisis tanto de vivienda como de infraestructura vial y sobre todo en la relación entre la ciudad y el puerto. La contratación de diferentes equipos guiados por un mismo coordinador, que a la vez era un notable arquitecto y un planificador urbano con una conciencia espacial superlativa parecía augurar una plena coincidencia entre los diferentes niveles de actuación. Y así lo fue, al menos en el nivel de las propuestas; Duhart sostuvo una clara y definitiva congruencia entre los diferentes instrumentos con los que planeo el futuro urbano y regional. La desestimación de las propuestas urbanas por una diferencia clave respecto del futuro urbano, el acceso elevado al puerto por el faldeo del Morro, fue la determinación clave de la ausencia de coordinación. Sin embargo, el problema del acceso al puerto aún subsiste. La eficacia de las interacciones entre niveles de lam

planificación, su compatibilidad instrumental, y la articulación en el nivel del proyecto quedaron expuestas y no obstante sus resultados pueden aún estar en debate, su relevancia como hecho disciplinar es innegable.

Nota: Este trabajo sido realizado como parte del proyecto Fondecyt 1221316: Arquitectura moderna y ciudad: el proyecto urbano ante el desafío del desarrollo. Chile 1930-1980, del cual el autor es investigador responsable. Se agradece a Fondecyt el apoyo otorgado.

Bibliografía:

BERRIOS, C. (2013b) "Emilio Duhart : Seminario del Gran Santiago -1957 Precisiones del proyecto urbano". Arquitecturas del Sur 44, p. 6-19

BOISIER, Sergio.(1972) Polos de desarrollo : hipótesis y políticas : estudio de Bolivia, Chile, Perú. Ginebra : Instituto de Investigaciones de las Naciones Unidas para el Desarrollo Social. Informe 72.1, 1972.

DUHART, E. (1969) Propuesta de plan regulador de Arica, CORMU- Corporación de Mejoramiento Urbano. Centro de Documentación MINVU, Ministerior de Vivienda y Urbanismo, Chile.

DUHART, E. (1971) Plan Seccional Centro de Arica 1970-1971 CORMU. Corporación de Mejoramiento Urbano. Archivo Colección Particular Morán.

DUHART, E., SUAREZ, H. (1968). Arica. Estudio Pre-inversional, Ministerio de Vivienda y Urbanismo Corporación de Mejoramiento Urbano. Santiago: DUR. CORMU.

FRIEDMANN, J (1969) *Políticas urbanas y Regionales para el desarrollo nacional en Chile: El desafío de la próxima década*. 3-52 pp. En: Friedmann, J Ed. (1969) *Chile: la década del 70: contribuciones a las políticas urbana, regional y habitacional*. Fundación Ford. Santiago, Chile. 260 pp.

ODEPLAN. (1973) Esquema de largo plazo de Arica. Estrategia territorial de desarrollo de largo plazo: Centros Poblados. Oficina de Planificación Nacional: Santiago.

RUZ, R; GALDAMES, L; DÍAZ ARAYA, A. (2015) Junta de Adelanto de Arica (1958-1976). Experiencia, Documentos e Historia Regional. Arica: Ediciones Universidad de Tarapacá.

PORTAS, N. (1998) "L'Emergenza del progetto" En: *Urbanística* 110. Reproducido como: "Da estrategia ao projecto". En A. V. Milheiro & J. Afonso, Nuno Portas Prémio Sir Patrick Abercrombie - Prize - UIA 2005 Lisboa:Caleidoscópio. 2006. pp. 54–63.

TORRENT, H. (2015) El patrimonio moderno en la construcción del país urbano: Dialécticas entre arquitectura y ciudad en Chile 1930-1970, *AUS* (Valdivia), 17,11-17.

TORRENT, H. (2016) Ciudad Duhart, La arquitectura de la gran ciudad en la obra de Emilio Duhart (1941-1970). Catálogo Exposición. PUC: Santiago.

TORRENT, H.; RUZ, R.; MORÁN B. (2018) Arquitecturas para la institucionalización del desarrollo: tres dimensiones en la obra de la Junta de Adelanto de Arica. En TORRENT, BARRÍA et al. (eds.), *Patrimonio Moderno y sustentabilidad: de la ciudad al territorio*, (124–128.) Valdivia: Docomomo Chile - Universidad Austral.

TORRENT, H. (2021) Minor cities and development. Correlations between morphology and urban planning in Arica between 1950 and 1980. En: Allegri, A., Benatti Alvim, A., Abascal, E.H., Sabaté, J., Costa, J.P., & Schicchi, M.C. (Eds.). (2021). *Research Tracks in Urbanism: Dynamics, Planning, and Design in Contemporary Urban Territories* (1st ed.). CRC Press. <https://doi.org/10.1201/9781003220855>