

Territorio y poder: el territorio de la carretera y el territorio de la Chimba*

Teresa Cáceres

Estudiante del Doctorado IDES/UNGS en Ciencias Sociales
teresacace@gmail.com

Introducción

Las palabras son construcciones de poder. Aun así, no todas las palabras tienen el mismo protagonismo. Hay "palabras claves" al decir de Raymond Williams, que cobran relevancia y son centrales en determinados momentos. Son dinámicas en el tiempo ya que la palabra de hoy no significara lo mismo mañana, mejor dicho, no "se sentirá" de la misma forma. Las palabras claves movilizan sentimientos epocales, por lo que las luchas y las pugnas por llenar de sentido estas palabras son centrales. Son palabras vivientes.

Territorio es una de ellas. Define espacio, actores en ese espacio, relaciones de poder. La palabra territorio tiene en su centro la noción explícita del poder "ejercido". El territorio tiene agencia. Sus límites son difusos. ¿El territorio se define (limita) a sí mismo? ¿Es definido desde fuera?

En el presente artículo se presentan en un territorio específico la pugna por el establecimiento del territorio (o territorio tal y como cada grupo de actores lo define), en la zona conocida antiguamente como La Chimba, "al otro lado del río Mapocho" en Santiago de Chile, ante el proceso de construcción de una vía rápida: la Costanera Norte. Actores enfrentados se deslegitimaron como ordenadores del territorio y se niegan mutuamente el derecho a colocar límites al mismo.

Pugnaron por la definición misma de la unidad territorial: la zona impactada ¿era una "zona divisible", parte de una unidad mayor? ¿O era un territorio con identidad propia? El sentido dado al territorio

específico y a la ciudad de Santiago en general se ven reflejados en discursos públicos, estrategias de acción, y lo que es más relevante para los efectos de este artículo: la co-creación de un territorio a partir de retazos de temporalidades y de escalas espaciales diversas.

La Costanera Norte es...

El Ministerio de Obras Públicas chileno reflató en el año 1994 un proyecto vial que hacía treinta años estaba considerado en el Plan Regulador Metropolitano. Ese proyecto se convirtió en el plan de una carretera de alta velocidad que uniría los sectores Oriente y Poniente de Santiago en la ribera norte del Río Mapocho. Para el Ministerio de Obras Públicas, esta obra vial era necesaria debido al crecimiento acelerado del parque automotor de Santiago y representaba costos menores para el Estado ya que su ejecución y mantenimiento fueron licitados a empresas privadas.

Ya en 1995 los habitantes de la zona que sería impactada, primero recopilaron información y luego, en 1996, dieron el vamos a una acción conjunta de repudio a la construcción de la carretera que, con el transcurso del tiempo, abarcó múltiples repertorios de acción.

La decisión de construir la carretera era una prerrogativa del Ejecutivo pero se vio entorpecida por algunos gobiernos

municipales,¹ particularmente el de la comuna de Providencia, de tendencia opositora al gobierno de la Concertación.²

En 1997 se abrió la licitación para adjudicar la obra, licitación que debió ser suspendida y retrasada en varias ocasiones, en un principio por la presión de la ciudadanía, y luego por la acción de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, CONAMA, que en el Estudio de Impacto Ambiental, obligatorio para obras de envergadura, debía incorporar el componente de participación ciudadana. En este caso dicho componente cobró relevancia dado que la comunidad estaba altamente movilizadada, organizada y contaba entre sus miembros profesionales que podían dialogar de igual a igual, en términos técnicos, con los planificadores del proyecto.

Pese a lo anterior, la modalidad de participación que propugnó CONAMA, no fue satisfactoria para muchas de las organizaciones debido a que les impedía actuar como un solo grupo de interés, restándoles fuerzas, según sus propias declaraciones. El área geográfica que sería impactada por la carretera fue dividida en tres sectores. En cada uno de ellos se realizaron conversaciones paralelas para discutir el proyecto. Cada sector incluía las comunas que, según el Estado tenían similitudes, en tanto intereses y especificidades del proyecto constructivo. Las comunas de Providencia, Las Condes y Lo Barnechea (sector medio alto y alto) se incluían en un sector. Luego Independencia y Recoleta (sector medio), y por último Pudahuel y Renca (sector medio bajo). Pareció inadecuado este sistema,

particularmente para las organizaciones de Bellavista, barrio que se encuentra repartido en dos comunas; Recoleta (Bellavista Recoleta) y Providencia (Pedro de Valdivia Norte), quienes tenían mayor afinidad de intereses con el sector Independencia y Recoleta que con el sector Las Condes y Lo Barnechea, y donde se aglutinaba parte importante de los referentes que se negaban a la construcción de la carretera.

La estrategia de los vecinos para enfrentar esta sectorialización fue acelerar un proceso que ya estaba en camino: la creación y consolidación de la Coordinadora No a la Costanera Norte. Hacia julio de 1997 la Coordinadora elaboró una declaración acerca de la participación ciudadana en la que señalaban su inconformidad con las garantías del proceso: el documento denunciaba que la información poco transparente, los recursos desiguales, el ambiente poco propicio al diálogo. Estas condiciones hicieron afirmar a los miembros de la Coordinadora, que si bien participarían en el proceso, "guardamos el derecho de seguir la defensa de nuestras comunidades, la salud y la calidad de vida de Santiago en general, por todas las vías que la democracia nos garantice" (Coordinadora No a la Costanera Norte, 1997). La Coordinadora agrupa entonces a 25 organizaciones.

El Estudio de Impacto Ambiental finalmente fue favorable a la construcción de la carretera, pero fue impugnado por la Coordinadora la que siguiendo diversos repertorios de acción (vía judicial, deliberación técnica, marchas y movilizaciones, entre otras) presionó a la Comisión Regional del Medio Ambiente, COREMA, encargada técnica de la realización del Estudio de Impacto Ambiental para revisar las conclusiones del estudio.

El 4 de noviembre el consejo consultivo de la COREMA retrasa nuevamente la licitación, lo que es celebrado como una victoria por la Coordinadora. Pocos días después el Presidente Frei aplaza la licitación para después del 28 de abril del siguiente año, 1998.

Durante ese tiempo, la Coordinadora se dedicó a hacer campañas nacionales e internacionales buscando apoyo. Por su parte el Ministerio de Obras Públicas reformulaba el proyecto de acuerdo al Estudio de Impacto Ambiental y dialogaba con distintos actores

* Parte del trabajo de campo en que se basa este artículo fue levantado en el marco del Proyecto de Gobernanza Urbana. Investigación y promoción de participación urbana en el Barrio Bellavista. Realizado por SUR Profesionales de Santiago de Chile/ GURI, Universidad de Toronto, Canadá conducido por la economista Lucy Winchester.

¹ La división político administrativa de Chile, estado unitario, lo divide en 13 regiones (administradas cada una por un intendente nombrado por el presidente); cada región se divide en provincias (administradas por gobernadores también nombrados por el ejecutivo) y estas a su vez en comunas, cuya expresión administrativa es el municipio (su alcalde y consejo municipal son elegidos en votación directa por los y las votantes inscritos en la circunscripción municipal).

² Alianza política de centro y centro izquierda que gobierna a Chile desde 1990, tras el retorno a la democracia.

para hacer posible la construcción de la carretera.

El nuevo Estudio de Impacto Ambiental fue favorable a la construcción de la carretera, pero aún así la licitación debió suspenderse. En noviembre de 1998 se volvió a postergar la licitación, y la Coordinadora informa en sus boletines que, diversas organizaciones que la integran, habían presentado una "lluvia de querellas" en contra de la construcción de la obra vial lo que, auguraban, retrasaría aún más la licitación.

En agosto de 1999 la Corte Suprema en fallo unánime rechaza la apelación al recurso de protección presentado por las organizaciones, lo que permitía la licitación por la Costanera Norte. Como se verá los atrasos a la licitación ya habían sido bastantes.

En el año 2000 se licita definitivamente la Costanera Norte. Sin embargo el trazado final reflejó el proceso de negociaciones con los diversos actores, involucrados; desde los actores por separado, luego articulados en la Coordinadora No a la Costanera Norte, y posteriormente en la organización que, a esa altura estaba iniciando su proceso, Ciudad Viva.³ Esta última comenzó conversaciones con la empresa adjudicada dando a conocer su punto de vista para seguir negociando, ya a estas alturas, un trazado que impactara lo menos posible la vida del territorio. Como lo reconoce un artículo de prensa publicado el 2001 por *La Tercera* "a la manera habitual de las organizaciones norteamericanas o europeas, basan (Ciudad Viva) su protesta en estudios documentados y son apoyados por especialistas de prestigio immaculado. Y consiguen éxitos. Porque aunque el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y el consorcio que se adjudicó la licitación no lo reconocen explícitamente, el trazado original que el MOP licitó a comienzos del año pasado y que desataba las iras de las 25 entidades comunitarias de Ciudad Viva se ha transformado en un proyecto que recoge las principales reivindicaciones de los vecinos afectados" (*La Tercera*, 2001).

³ Organización que fue creada sobre las bases de la Coordinadora No a la Costanera Norte, una vez observado el aprendizaje y el capital acumulado en lo referente a acción colectiva. Se profundizará posteriormente en el texto.

Ello no impide que sigan realizándose manifestaciones contra la construcción de la carretera. El 16 de agosto, un día antes que terminara el período legal de participación en la evaluación ambiental, se llamó a una toma simbólica del Río Mapocho para manifestar el rechazo al proyecto.

En los nuevos boletines que emite Ciudad Viva –denominados "*La Chimba*"– aparecen ejemplos de distintos proyectos en el mundo que describen el resultado negativo de la construcción de carreteras, y que muestran una visión de ciudad integral: sustentable, priorizando al residente, con espacios para la gente que se moviliza en transporte público, etc.

En suma, el proceso de negociación con los habitantes de la zona a impactar duró mucho más de lo presupuestado por el gobierno, el cual debió incorporar importantes cambios hasta poder llegar a concesionar la carretera, lo que ocurrió en el 2000. El primer tramo de la carretera fue abierto en el 2005.

Territorio, territorialidad: la pugna de poder

Según Sack (1986), territorialidad es ejercicio de poder sobre un área geográfica. El poder, no obstante no se "ejerce" sólo sobre la tierra delimitada, sino sobre las personas y las relaciones que se suceden allí. Cuando el Estado chileno intentaba construir una carretera "al otro lado del río" intentaba establecer un orden social específico que privilegiaba la circulación por sobre la habitación, la velocidad por sobre el pasaje tranquilo; el futuro (entendido como expansión automotriz, como velocidad de desplazamiento entre sectores básicamente habitacionales a sectores básicamente industriales y comerciales) por sobre el pasado (entendido no en términos negativos, según las entrevistas realizadas a personeros del proyecto Costanera Norte, sino como inviable. Una ciudad sin vías rápidas sólo es posible con concentraciones humanas bajas, y con extensiones geográficas reducidas. Una ciudad de hoy sin vías rápidas, es una ciudad de embotellamientos y de pérdida de tiempo productivo por un lado, de pérdida de calidad de vida por otro).

Cuando la Coordinadora No a la Costanera Norte se oponía a dicha construcción quería a su vez preservar un orden específico. Intereses disímiles⁴ confluían, no sin conflictos internos, en pos de un objetivo común. La preservación del orden estuvo asociado al mantenimiento de un estilo de vida "de a pie": habitar o trabajar en un espacio tranquilo, con reminiscencias de un pasado que se materializaba en la imagen de la Chimba. Para dar cuenta de este pasado, nos detendremos en el imaginario de la Chimba a partir de las reflexiones del texto de Winchester, *et. al.* (2001) en los siguientes párrafos.

Con la denominación "la Chimba",⁵ se llamaba a las tierras ubicadas en la ribera norte del río Mapocho desde los tiempos de la colonia (siglo XVII). La ciudad fue construida en la ribera sur del mismo río dejándolo en un principio como una suerte de frontera natural. Esto se veía potenciado por las frecuentes crecidas del Mapocho, que dejaban aislado el sector chimbero. Esa marca del aislamiento es mantenida hasta hoy en el imaginario santiaguino; así mientras la diferenciación oriente / poniente marca la distribución de los ingresos (hacia el oriente, "arriba", habitan los ricos. Hacia el poniente, "abajo", los pobres), la diferenciación norte / sur, particularmente en el centro de la capital también marca una marginalidad antigua, entre la ciudad propiamente tal, y la ciudad a medias, sin planificación de origen. Es otra de las marcas (no tan poderosa como la de oriente / poniente) de la tensión entre inclusión y exclusión en Santiago. Por cierto, una de las críticas a la Costanera Norte (enclavada en la ribera norte, pero tendiente a unir oriente y poniente de la capital) consistía en hacer explícito que la obra privilegiaba a aquellos con más recursos, dado que los costos de tarificación sólo serían cubiertos por personas adineradas.

⁴ Económicos como los que representa la organización de Comerciantes en la periferia de la Vega; residenciales como los de diversas Juntas de Vecinos o asociaciones de arrendatarios; ambientales como los del Comité de Defensa del Parque Metropolitano o el Comité Ecológico de Bellavista; culturales como el de la Corporación Cultural de Bellavista, todas estas organizaciones, entre otras agrupadas en la Coordinadora.

⁵ Palabra de origen quechua que significa barrio o localidad situada al otro lado del río.

La Chimba entonces se constituyó como proveedor alimenticio de la ciudad "oficial", manteniendo de esa forma una impronta mixta entre lo rural y lo urbano: La Chimba estaba lo suficientemente cerca, en términos funcionales como para proveer de verduras y hortalizas al sector constituido como Santiago, y lo suficientemente lejos, en términos identitarios, como para mantener una distancia epocal: la Chimba ancla en el "pasado" pre-moderno. De esta realidad queda como heredera la Vega Central, hasta el día de hoy uno de los puntos típicos de la ciudad y centro de abastecimiento de frutas y hortalizas para comerciantes, vecinos y consumidores que hasta hoy tienen la costumbre de viajar, a veces distancias considerables para comprar sus alimentos frescos. En un principio se instalaron además en la Chimba los indios libertos trabajando como artesanos. Se producía entonces una realidad popular que contribuía a esta diferenciación con la ribera sur del río Mapocho, que unía menor planificación y mayor desenfreno, en espacios como las casas de remolienda, especie de burdel de la época que funcionaba como lugar de encuentro y disfrute entre clientes, muchos de ellos notables personajes históricos.

Así la identidad chimbera aparece como motor de impulso en la preservación de una especie de aislamiento, de un disfrute lento de la vida, en la que no cabe una vía rápida. Sin embargo, la *preservación* de un orden va dando paso en el transcurso del proceso de lucha ciudadana a un proceso de *construcción* de un orden: una identidad chimbera remite al pasado y a poco andar la acción colectiva va mostrando la construcción de un proyecto futuro, con elementos de ese pasado idealizado (y utilizado en términos estratégicos para adherir simpatías). El proyecto futuro se concretiza cuando la Coordinadora da un paso y se refunda en la organización Ciudad Viva.

En el proceso, las organizaciones fueron descubriendo que, si bien sus intereses eran distintos, tenían puntos en común y estilos de trabajo que se articulaban bien, que era agradable trabajar en conjunto y que había otros temas que ameritaban seguir participando por el desarrollo de los barrios. Reconocen en la diversidad de sus miembros gran parte de su potencial para establecer espacios fuertes y flexibles de

negociación en diversos temas. Recogen y potencian un tipo de trabajo que han venido realizando en el transcurso de esta movilización: la generación de planes alternativos a la Costanera Norte y más en general, planes que tiendan a un nuevo tipo de ciudad. Reconocen tres áreas prioritarias: Planes reguladores, basura y transporte. Ahora Ciudad Viva se focaliza en el futuro, lo que se ve plasmado en el título de un libro lanzado por ellos: *"La ciudad que queremos"*.

El Ministerio de Obras Públicas pugna por un tipo de orden. La Coordinadora y luego Ciudad Viva por otro. En la misma área geográfica, tanto los intereses representados por el Ministerio, como los intereses representados por las organizaciones, pugnan por constituir territorialidad. Y es que el territorio, entendido como construcción social no existe en el vacío: "No existe ningún territorio en sí, sólo existe un territorio para alguien, que puede ser un actor social tanto individual como colectivo (Desde la familia hasta el Estado y la organización supra-nacional)". (Monnet, 1999: 111)

"La noción misma de territorio remite a varios parámetros, a la vez objetivos y subjetivos" (Provansal y Molina, 1992: 57). Provansal y Molina señalan, entre los objetivos, prácticas culturales de explotación y transformación; las prácticas sociales y las políticas de apropiación y de gestión; y las prácticas de comunicación que pueden ser internas al espacio así configurado, o externas y orientadas hacia espacios vecinos. Estos elementos, que relacionan el espacio con el "hacer" cultural sobre él, lo conforman en términos compartidos y es en ese sentido que hablamos de su objetivación. Por otro lado, está la subjetividad de los individuos que habitan el territorio, que se comparte de generación en generación, la apropiación específica que individuos o grupos hacen del territorio. Esta relación entre condiciones objetivas y subjetivas hace del territorio una entidad estable y dinámica a su vez.

La noción de territorio que tuvieron quienes se organizaron en la zona impactada por la Carretera era la noción del "habitante", es decir, de quien construye en donde está, sea éste residente o trabajador. "Se habita lo que es propio, lo que ratifica nuestro ser" (Cohen, 2006: 60). El entorno (como aquel espacio fuera del territorio, o como territorio más débil más lejano,

"ciudad" o "país") era comprendido desde esa perspectiva: la reflexión mayor ponía en cuestión "la ciudad que queremos" con nociones de calidad de vida que priorizaban el menor desplazamiento, la vida de ciudad-barrio: vivir cerca del trabajo, movilizarse en medios públicos y eficientes, priorizar la efectividad descansada, más que la rapidez ineficiente. Los personeros del Estado por su parte, se posicionaban desde el rol de "ordenador externo" que implicaba privilegiar una ciudad como unidad, no barrios particulares. Esta visión además consideraba que el aumento en la calidad de vida ciudadina requería la mejora en la circulación, una priorización por la rapidez y el desplazamiento: las escalas urbanas de hoy sólo privilegiarían el estilo de "ciudad/habitable" para elites.

Es interesante considerar que, entre las mutuas críticas vertidas, la noción de que cada interés era un "interés de elite" aparecía constantemente: que la carretera sólo beneficiaba a quienes se trasladaban de oriente a poniente para administrar sus empresas; que los intereses de la Chimba, eran los de una elite intelectual que se negaba al progreso para toda la capital por mantener un estilo de vida inviable y perjudicar el avance de la mayoría. Las críticas fueron muchas en un proceso arduo y largo.

Otro de los puntos en disputa en el conflicto Costanera fue la diferenciación entre "un territorio" y "varios territorios". Para el Estado, Costanera Norte pasa por territorios muy diferentes en lo social, por ello la discusión del proceso de construcción de la carretera se sectorizó. El sector oriente comprende las comunas más pudientes de la capital: Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea y Providencia. El sector centro comprende las comunas de Recoleta e Independencia, de extracción media y el sector poniente comprende las comunas de Renca y Pudahuel, más populares. Para los grupos que luchaban por su no construcción, la división era otra: el sector centro y el Poniente pertenecían a La Chimba, como ya dijimos, un sector aislado, más "desordenado", más caótico y, en algún sentido, más libre. Estado y Sociedad Civil focalizan en distintas escalas, no en forma inocente, sino en forma claramente estratégica.

La separación por sectores socioeconómicos, altos, medios y bajos, es claramente funcional al Estado. Dividiendo al sector movilizado y poniendo de relieve sus diferencias de interés la acción colectiva se ve mermada. La separación histórica-cultural, potencia al sector movilizado y le da una identidad que posibilita las alianzas con otros sectores ajenos a la frontera geográfica del conflicto que, por distintas razones ideológicas o culturales se sienten cercanos a una imagen amable como la de la Chimba.

Para este caso la noción de Corboz de doble exposición parece ser ideal: "la misma extensión geográfica es reivindicada por grupos incompatibles, que elaboran proyectos contradictorios" (Corboz, 2001: 21).

Acción colectiva sobre el territorio

Desde la perspectiva específica de la sociedad civil, en el documento "La ciudad que queremos" se reconocen cinco formas de acción que configuraron una estrategia múltiple respecto a la Costanera Norte:

- "La Vía Judicial
- El Sistema de Evaluación Ambiental
- La Movilización
- La Presión Política
- La información a través de los medios masivos y nuestros propios medios" (Sagaris y Araya, 1998: 8)

A estas formas el acontecer de los hechos permite agregar dos vías estratégicas de acción.

- La formación de redes de distinto tipo
- La autoformación

Respecto al tema de los medios propios, cabe recalcar la multiplicidad de folletos enviados a los vecinos y a las redes que poco a poco fueron aumentando. Primero, el *Diario Mural* del Comité Ecológico, después *La Voz* de Bellavista. Una vez establecida la Coordinadora No a la Costanera Norte, ésta siguió sacando un

boletín, de manera independiente a los otros. En los últimos años con la formación de la organización Ciudad Viva, se creó el boletín "La Chimba" que aparece en formato impreso y en la página web, además de ser enviado por correo electrónico.

En 1988, la Coordinadora editó el libro "No a La Costanera Norte", que incluía una propuesta de trabajo, revelando el carácter proactivo y la intención de construir una nueva forma de ciudad. En esta nueva etapa se desarrolla información continua que ha contribuido a fortalecer redes de apoyo y a la autoformación: experiencias como las de Portland, que en 1970 desincentivó el uso del automóvil, o la experiencia de Toronto respecto a la Spadina Express way, proyecto de carretera que fue frenado por un movimiento ciudadano que triunfó y que convirtió el proyecto en un tren ligero de impacto positivo para la comunidad, fueron estudiados y difundidos en y por las organizaciones.

Se comenzaron a formular proyectos buscando financiamientos que les dieran sustentabilidad. Hubo proyectos municipales que fueron llevados a cabo, especialmente en lo referente a control de basuras. Ganaron un premio Andrés Bello, entregado en Colombia por la experiencia del barrio Bellavista y aún consideran que queda mucho por hacer.

La acción colectiva que se inició con la lucha por el "No a la Costanera Norte" ha ampliado los horizontes del movimiento pero siempre con una noción específica de territorio. Respecto al por qué ha funcionado y se mantiene el trabajo en un espacio local, que partió focalizado en la movilización contra la Costanera Norte y que hoy amplía los objetivos a otros puntos de desarrollo, Lake Sagaris, una de las líderes de este movimiento relata: "(Tenemos) la suerte de tener identidad fuerte y flexible, que implica estrategias, medios, contactos. El día que nos olvidamos de nosotros y tratamos de hacer lo que funcionó para otros, morimos".

Como grupo, las acciones que han realizado han cambiado de escala, por un lado, han profundizado y complejizado su noción de territorio haciendo un doble juego: por un lado siguen "territorializados": trabajan en las áreas geográficas en que siempre "han habitado", y están ahí sus principales banderas de lucha, ahora ligadas a la sostenibilidad y al ambientalismo. Pero

se han abstraído y han generado una discusión macro respecto al territorio que los

lleva más allá del mismo y que les facilita la reactualización de su gestión territorial.

Bibliografía

- Cohen, Ester (2006), *Los Narradores de Auschwitz*. Ediciones Fineo Lilmod, México.
- Coordinadora No a la Costanera Norte (1997), *Declaración acerca de la participación ciudadana*. Documento interno, Santiago.
- Corboz, André (2001) "El territorio como palimpsesto", mimeo.
- La Tercera (2001), "La Batalla de la Costanera Norte", 4 de febrero de 2001; Reportajes, obtenidos desde <http://www.latercera.cl/medio/articulo/0,0,3255_5714_523501,00.html>, consultado el 25-09-2007.
- Monnet, Jérôme (1999): "Las escalas de la representación y el manejo del territorio", en Beatriz Nates (comp.), *Primer seminario internacional sobre territorio y cultura en Manizales, Colombia*, Ediciones Abya-Yala, Quito, pp. 109-121.
- Provansal, Danielle y Pedro Molina (1992): "Territorio, política medioambiental e identidad", en *Historia y Fuente Oral*, N° 8, Invención y Realidad. Publicacions Universitat de Barcelona Andalucía, pp. 55-60.
- Sack, R. D. (1986), *Human Territoriality: Its Theory and History*, University Press, Cambridge.
- Sagaris, Lake y Araya, Ricardo (1998), *La Ciudad que Queremos. Observatorio de Conflictos Ambientales*, Ciudad Viva, Santiago.
- Winchester, Lucy; Cáceres, Teresa; Rodríguez, Alfredo (2001), "Bellavista: la defensa de un barrio. Activismo político local", en *Proposiciones*, vol. 28, Ediciones SUR Santiago de Chile, obtenido desde <<http://www.sitiosur.cl/r.asp?id=423>>, consultado el 26-9-2007.