

Un caso de modernización e infraestructura deportiva. El velódromo del estadio nacional en la ciudad de Santiago, Chile (1964-1967)¹

A case of modernization and sports infrastructure. The Velodrome of the National Stadium in the city of Santiago, Chile (1964-1967)

Daniel Briones Molina
CEH, Universidad Bernardo O'Higgins
daniel.briones@ug.uchile.cl
<http://orcid.org/0000-0003-4711-9351>

Oscar Riquelme Gálvez
Universidad de Chile
oscarriquelme@ug.uchile.cl
<https://orcid.org/0000-0003-1741-072X>

¹ Recibido: 26 de diciembre de 2023. Aceptado: 23 de agosto de 2024

Cómo citar este artículo: Briones Molina, D. y Riquelme Gálvez, O. (2024). Un caso de modernización e infraestructura deportiva. El Velódromo del Estadio Nacional en la ciudad de Santiago, Chile (1964-1967). *Revista 180*, (54), (172-195). [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.\(2024\).art-1452](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.(2024).art-1452)

DOI: [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.\(2024\).art-1452](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.(2024).art-1452)

Resumen

El artículo propone el análisis de la construcción del velódromo del Estadio Nacional entre 1964 y 1967, en un contexto de modernización urbana en la ciudad de Santiago. En tal sentido, el gobierno de Eduardo Frei Montalva generó inversión en la infraestructura deportiva como parte de su agenda política, proceso incluido dentro de las políticas de modernización general del período. Para la investigación propuesta, se postula que el velódromo del Estadio Nacional respondió a un proceso de modernización de infraestructura deportiva que favorecía la masividad de la práctica deportiva y física de la sociedad, además entregaba al país la posibilidad de organizar eventos internacionales que fueron entendidos como vitrina de prestigio y valoración política. Su proceso constructivo también fue un reflejo de las condiciones del sector económico de ese entonces. En términos metodológicos, se ofrece la revisión del fondo del Ministerio de Obras Públicas del Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), relacionados con el velódromo, y las revistas deportivas *Estadio* y *Gol y Gol* en la hemeroteca de la Biblioteca Nacional.

Palabras clave

Ciclismo, Estadio Nacional, infraestructura deportiva, velódromo

Abstract

The article proposes the analysis of the construction of the Velodrome at the National Stadium between 1964 and 1967, within the context of urban modernization in the city of Santiago. In this regard, the government of Eduardo Frei Montalva generated investment in sports infrastructure as part of its political agenda, a process included within the overall modernization policies of the period. For the proposed research, it is postulated that the Velodrome at the National Stadium was a response to a modernization process of sports infrastructure that favored the mass participation in sports and physical activities in society. Additionally, it provided the country with the opportunity to organize international events, which were perceived as a showcase of prestige and political value. Its construction process also reflected the conditions of the economic sector at that time. Methodologically, the article offers a review of the records from the Ministry of Public Works in the ARNAD, related to the Velodrome, and sports magazines *Estadio* and *Gol y Gol* in the National Library of Chile.

Keywords

Cycling, National Stadium, sport infrastructure, velodrome

INTRODUCCIÓN

En el transcurso de la década de 1960, el desarrollo de infraestructura deportiva para la competencia profesional ocupó de manera intensiva la atención del Estado. Desde la adjudicación del mundial de fútbol en Chile en 1956 (Briones, 2023a), hubo un fomento al desarrollo de estadios y el mejoramiento de sus instalaciones a lo largo del país (Briones y Riquelme, 2023). Así, ciudades como Arica, La Serena, Valparaíso, Concepción y Santiago concentraron diversos proyectos que involucraron una modernización urbana y una fuerte inyección de recursos para la construcción de equipamiento deportivo.

En el marco de un plan de mejoramiento urbano, la ciudad de Santiago fue beneficiada por una cantidad significativa de inversión en remodelación de edificios públicos, ensanchamientos de calles y programas habitacionales en múltiples escenarios de la capital. En otras palabras, la década de 1960, y más específicamente, durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva (1964-1970), se constató la aplicación de programas de inversión y fomento deportivo, mejoramiento urbano y un aumento en el crecimiento de programas habitacionales (De Ramón, 1990; Hidalgo, 2019; Riquelme, 2023a), como parte de una agenda urbana modernizadora con rasgos inclusivos para con las ciudades y de una mayor intervención del Estado en el plano económico y social (Magasich 2020; Murphy, 2021; Pinto, 2016). Esto también se enmarca en un proceso mayor de embellecimiento, modernización y expansión urbana de las metrópolis de Latinoamérica (Almandoz, 2018; Romero, 2013).

En el contexto citado, se encuentra la construcción del velódromo de Santiago en el Estadio Nacional entre 1964 y 1967. Infraestructura que contó con una serie de especificaciones técnicas y problemas en términos de gestión que se envuelven en un contexto particular, tanto para el desarrollo deportivo como para el proceso de modernización urbana (Andreoli & Moreira, 2015). Por un lado, la actividad del ciclismo profesional, que se venía desarrollando de manera ininterrumpida desde las primeras décadas del siglo XX, alcanzó un punto álgido con la participación en competencias internacionales y, precisamente en ese punto, la organización del X Campeonato Americano a disputarse en territorio chileno durante el mes de diciembre de 1965 se transformó en un aliciente para contar con un recinto para la competición. Sin embargo, es en el transcurso de la década de 1960 que la actividad deportiva en general se tomó las agendas de gobierno con planes de inversión, alcanzando un punto cúlmine en el gobierno de Salvador Allende (Briones y Riquelme 2023).

Como ha planteado Brown (2021), la actividad del ciclismo y su práctica en América Latina ha despertado una baja atención de la historiografía.

Su desarrollo para el caso chileno es incierto, a diferencia de otras latitudes, como el caso de Brasil (Días y Salgado, 2020). En el caso específico de Chile, desde principios del siglo XX surgieron una serie de clubes destinados a múltiples prácticas deportivas (Else, 2011; Nadel, 2014). Sin embargo, es notable destacar que el deporte de pedal se encontró entre las actividades que más atención obtuvo en la sociedad, junto con el box y el fútbol (Ovalle y Briones, 2024). En su largo tránsito a lo largo del siglo XX, la actividad pedatera fue tomando dos caminos importantes. Por un lado, se transformó en uno de los principales medios de transporte urbano al margen de la locomoción colectiva, permitiendo una proliferación de la bicicleta como un medio alternativo para el traslado dentro de la ciudad; pero, por otro lado, se constituyó como una actividad de competición incluida en los deportes olímpicos y con la necesidad de un entrenamiento focalizado y especializado, con federación y asociaciones organizadas y personalidad jurídica. Es decir, el ciclismo se cultivó desde un público que validó la bicicleta como un medio de transporte y, a su vez, fomentó el desarrollo del *pistard* como un atleta destinado a la competición de velocidad y la consecuente profesionalización.

Con la creación del Estadio Nacional en 1938 (Millán, 2018), el ciclismo fue incluido de manera superficial en la creación de infraestructura deportiva. Si bien es cierto que desde los primeros años del siglo XX ya se contaba con velódromos y espacios para la práctica de la velocidad, con el transcurrir los años, los equipamientos fueron quedando en desuso o peor aún, simplemente no contaban con los parámetros mínimos para potenciar a los *pistards* como deportistas de alta competición². Durante los años de la década de 1940 se usaron las dependencias del Club Ferroviarios y el velódromo de San Eugenio (Rojas et al., 2015), junto con la pista alledaña a la pista atlética del Estadio Nacional. Sin embargo, en la capital no existió un velódromo en condiciones de competición como sí disponían ciudades como Talca y Viña del Mar. En ese sentido, para el ciclismo y para los deportistas santiaguinos, la demanda de un velódromo en condiciones modernas pasó parte del repertorio histórico de sus necesidades y, entendida a su vez, como una deuda con la promoción del deporte pedatero.

El presente artículo tiene como propósito el contribuir con ampliar la mirada historiográfica que cubren estudios que, en apariencias, se reconocen como superficiales, pero en lo medular son significativos para comprender la historia del deporte, la cultura popular y el proceso de expansión y

² En 1896 se inaugura el velódromo de Combier, que tuvo una corta vida útil. Para 1902 el Club Ciclista Internacional Cóndor construyó su propio velódromo, que pasó a manos del Club Barcelona. Para 1920 ya se contaba con velódromos de Santa Laura (vinculado con las colonias españolas) y dentro del Campo de Sports (en la comuna de Ñuñoa, donde actualmente se emplaza el Estadio Nacional).

modernización de la infraestructura urbana chilena. Asimismo, considerar el proceso constructivo de la infraestructura deportiva, a través de nuevas miradas a la documentación institucional. Pero también, para subsanar un enorme vacío de estudios que centran en su eje de análisis el ciclismo y su historia. Para el presente estudio, se postula que con el impulso del mundial de fútbol y la necesidad de incorporar el deporte como parte del repertorio de políticas públicas, la década de 1960 fue un período prolífico para la inversión estatal en materia de infraestructura y equipamiento deportivo. Dentro de ese proceso, la construcción del velódromo del Estadio Nacional contribuye a potenciar la actividad del ciclismo (que se consideraba dentro de las más representativas) y fue vista como una oportunidad para vincular las gestiones políticas con torneos y competencias internacionales, generando una especie de vitrina política-económica de la realidad chilena.

Sobre la base del contexto descrito, la necesidad de contar con un velódromo también se comprendió como un punto de transición a la modernización urbana y al desarrollo de equipamiento deportivo de primer nivel. Desde el mundial de fútbol disputado en Chile, el deporte significó una carta de presentación de carácter internacional del desarrollo económico y social del país (Marín, 1995; Santa Cruz y Santa Cruz, 2005). En ese sentido, el éxito deportivo sirvió para validar en términos discursivos una imagen de triunfo de la política y sus actores, además de ser considerado como una especie de termómetro sobre el grado de avance en políticas públicas capaces de representar una gestión de gobierno en particular y de la clase dirigente en su espectro general. Así, desde el gobierno de Jorge Alessandri (1958-1964), Eduardo Frei (1964-1970) y Salvador Allende (1970-1973), el deporte pasó a integrarse en la agenda modernizadora y también inclusiva de los programas públicos centrados en lo popular de las administraciones de turno en el período. Con base en ese escenario, no es de extrañar que la disposición al financiamiento de infraestructura deportiva que estuvo en carpeta de la agenda política y el compromiso de inversión deportiva por parte del Estado desde hacía décadas, despertara un inusual interés por concretarse en el período.

El impulso del mundial de fútbol y la construcción de estadios en el país a lo largo del decenio de 1960 incentivó a diversas federaciones y organizaciones deportivas de múltiples disciplinas a exigir al Estado la disposición de infraestructura necesaria para su práctica. El caso del ciclismo fue representativo de ese proceso. Con una demanda pujante del sector deportivo, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) respondió a la voluntad de la construcción del velódromo y contribuir a dotar al país y los capitalinos del equipamiento de primerísimo nivel para la práctica de *pistards*.

En términos metodológicos se propone la revisión de notas, columnas de opinión y entrevistas publicadas en las principales revistas deportivas

del período. La revista *Estadio y Gol y gol*, asumieron roles protagónicos en defender las demandas de la federación de ciclistas y reconocer las necesidades que presentaban los pedaleros profesionales sobre la falta de un 'espacio' digno para la práctica de velocidad. Así también, se revisaron los oficios y acuerdos encontrados en el Fondo del Ministerio de Obras Públicas (MOP) del Archivo Nacional de la Administración (ARNAD), que establecen los contratos y detalles técnicos de la construcción del recinto de velocidad. El análisis contempla un cruce entre información periodística sobre la cobertura de la agenda deportiva relacionada con el deporte del pedal e información institucional sobre los procesos, técnicas, presupuestos y partidas sobre el velódromo del Estadio Nacional en todo su proceso de construcción.

EL VELÓDROMO DEL ESTADIO NACIONAL: ENTRE LOS DESAFÍOS DEPORTIVOS Y SUS ASPECTOS TÉCNICOS

El ciclismo capitalino demostró ser una actividad masiva y predominante en el campo de los deportes a lo largo del siglo XX. En ese marco, durante mucho tiempo se presionó a las autoridades políticas y dirigentes deportivos con el fin de financiar la construcción de una pista de velocidad con características modernas y de alta competición. Desde la década de 1940, el velódromo de San Eugenio se había transformado en el único recinto para su práctica regular, aunque a juicio de los columnistas deportivos de revista *Estadio*: "El velódromo de San Eugenio es el único que disponen los 'pistards' metropolitanos, no atrae, no estimula a los corredores, y tampoco permite, por ser de tierra, marcas de jerarquía" (*En la pista*, 1962, p. 79).

A pesar de la existencia de una mirada lapidaria sobre el velódromo de San Eugenio, en recinto en cuestión permitió la proliferación y el ascenso de los *pistards* durante los años posteriores. Con el anuncio de la realización del mundial de fútbol en 1962, se comenzaron las obras para la expansión de las tribunas del Estadio Nacional con el fin de albergar un mayor aforo. Esta situación agravó las pretensiones para el velódromo, pues las ampliaciones incluían inhabilitar parte de la pista atlética circundante al estadio, espacio donde se situaban las pistas que eran usadas de manera usual por los ciclistas.

Tras la fiebre mundialera y una década marcada porque la agenda deportiva se tomó la política de gobierno, en 1963 se anunció el inicio de la construcción del velódromo "de primer nivel para Santiago con una inversión inicial de 20 millones para el inicio de las obras" (*El pago de una deuda*, 1963, p. 1963). En la Figura 1, se observa el inicio de las construcciones y la primera imagen publicada por la revista *Gol y gol* sobre el velódromo, titulada "Una bella realidad".

Figura 1

Construcción del velódromo de Santiago (1965)

Nota. (Una bella realidad, 1965, p. 4)



La noticia fue recibida con entusiasmo por la comunidad pistera. Las revistas deportivas relevaron la importancia de la decisión de la construcción del nuevo velódromo y su contribución para el fomento del deporte (*La lucha por un ciclismo más integral*, 1965, p. 30). Una columna publicada en febrero de 1964 establecía: “después de 26 años construirán velódromo en el Estadio Nacional” (*Después de 26 años*, 1964, p. 31). En la nota se explicaba la aprobación del MOP y la necesidad de contar un espacio para la competición que venían reclamando los ciclistas desde la misma inauguración del Estadio Nacional en 1938 (*Después de 26 años*, 1964, p. 31). Otra nota, sobre el balance deportivo del año 1964, fue más explícita aún: “Se puso mano a las obras que han de solucionar grandes problemas de nuestro deporte: el Estadio Chile y el velódromo del Estadio Nacional” (1964, 1964, p. 1). La situación cobró particular importancia para el fomento y desarrollo de los deportes en Chile.

Durante 1964, en los múltiples campeonatos de ciclismo fueron deportistas capitalinos quienes lograron ganar los primeros lugares, sin embargo, esto se contrastaba con la penosa realidad de no contar con un velódromo para la práctica y ejercitación regular. Ya en 1965, y en pleno proceso de construcción del recinto, se profundizó en la idea de que el velódromo traía consigo beneficios para el desarrollo del ciclismo, comparando la construcción de la infraestructura con la realidad europea: “más que nunca se hace necesario tener un velódromo en la capital como lo tienen los países que se han preocupado del ciclismo” (*Más que regalo, un desafío*, 1965, p. 15).

Además, la noticia de la construcción del velódromo en el estadio fue acompañada con el compromiso de organizar el X Campeonato Americano, evento que recayó en la Federación de Ciclismo y que contó con el apoyo

Figura 2

Plan Regulador Comunal y etapas históricas de incorporación urbana del suelo de Ñuñoa, 1970

Nota. DOM, Municipalidad de Ñuñoa.

del gobierno de Eduardo Frei (*Cuando paran los pedales*, 1965, p. 2).

Durante un tiempo relativamente acotado, Chile se había transformado en un escenario constante de organización de eventos deportivos (Briones, 2023a, p. 257). En 1959 el mundial de básquetbol, en 1962 el mundial de fútbol y en 1964 la competición americana de ciclismo.

La competencia en cuestión se recargó de discursos que caracterizaron a Chile como país anfitrión y organizador de grandes eventos deportivos. La situación, en parte contribuyó a presionar al gobierno y al MOP para destinar los recursos necesarios para contar con el recinto antes del mes de diciembre de 1965. En efecto, durante febrero de 1964 se hizo frecuente alusión a la necesidad de preparar ciclistas velocistas para el campeonato a disputarse en la parte final del año (*Hablemos de ciclismo*, 1965, p. 31). En ese contexto, la comuna de Ñuñoa experimentó un proceso de mudanzas urbanas, en la cual av. Grecia se posicionó como un eje articulador. En la Figura 2 se examina el Plan Regulador Comunal que levantó la comuna de Ñuñoa en 1970 (Dirección de Obras Municipales (DOM Ñuñoa, 1970) y que actualizó los planes comunales de 1960, lo que permitió que el Estado hiciera ambiciosos proyectos como el velódromo del Estadio Nacional que planificó el MOP y el conjunto habitacional villa Presidente Frei que planeó el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu) a través de la Corporación de la Vivienda (CORVI) (Vol. 1218, CORVI, ARNAD, 1969).



EL PROYECTO Y CONTRATO DE OBRAS DEL VELÓDROMO DEL ESTADIO NACIONAL

En el marco de la proliferación de proyectos que engrandecieron y valoraron la práctica de la bicicleta, en Santiago, el 23 de noviembre de 1964, el

Tabla 1

Propuestas de empresas constructoras del velódromo del Estadio Nacional (1964)

Nota. Elaboración propia sobre datos MOP.

MOP abrió la propuesta pública a serie de precios unitarios con inscripción especial para la construcción del velódromo, con un presupuesto oficial de E° 1.635.164,55 (N.° DA 194r., Vol. 6879, FMOP, ARNAD, 4/02/1965). Esta propuesta se benefició del rendimiento económico que experimentaba el sector constructor en ese entonces, lo que facilitó que el Estado abriera licitaciones para obras no habitacionales y habitacionales de gran envergadura (Riquelme, 2023a). Con la aprobación del presupuesto inicial para la construcción, el MOP licitó la construcción en que se presentaron a concurso tres proyectos (ver Tabla 1).

Firma constructora	Propuesta de licitación (en Escudos de 1964)	Adjudicado por el MOP
Carvallo, Molina y Cía. Ltda.	E° 1.535.193,13	Sí
Allende, Cousiño, Ugarte Ltda.	E° 1.571.476,01	No
Ábalos y González Ltda.	E° 1.803.332,61	No

De las tres propuestas, la más baja y conveniente para el fisco fue la presentada por la firma Carvallo, Molina y Cía. Ltda., que corregidos los errores aritméticos dio un valor de E°1.535.193,13. Es decir, un 6,11 % más bajo que el presupuesto oficial. El plazo de entrega para la terminación total y satisfactoria de las obras se fijó para el 30 de septiembre de 1965 (N.° DA 194r., Vol. 6879, FMOP, ARNAD, 4/02/1965). Sin embargo, a partir de un análisis inmediato de las propuestas, se observa que la diferencia entre la oferta de Carvallo, Molina y Cía. Ltda. y la de Allende, Cousiño, Ugarte Ltda. fue de E° 36.282,88 y entre la propuesta adjudicada y la de Ábalos y González Ltda. fue de E° 268.139,48. En otras palabras, el MOP privilegió los costos de la propuesta, por encima de otras variables (Propuesta N.° 89, Vol. 6879, FMOP, ARNAD, 23/11/1964). En ese aspecto, el presupuesto oficial para la construcción del velódromo del Estadio Nacional de Santiago, que consideró originalmente E° 1.635.164,55 estuvo integrado por las partidas del resumen, detalladas en la Tabla 2.

Partidas	Monto en escudos
Obra gruesa	E° 1.049.384,15
Terminaciones	E° 443.259,30
Instalaciones:	E° 142.522
a) Alcantarillado	a) E° 25.864
b) Agua potable	b) E° 87.376,40
c) Gas corriente	c) E° 2.734,60
d) Artefactos sanitarios	d) E° 26.250
e) Artefactos anexos	e) E° 297
Presupuesto Total	E° 1.635.164,55

Tabla 2

Presupuesto oficial de obras para la ejecución del velódromo del Estadio Nacional

Nota. Propuesta N.° 89, Vol. 6879, FMOP, ARNAD, 23/11/1964.

El presupuesto, que se detalla en la Tabla 2, considera tres partidas donde la obra gruesa representa la mayor inversión (E° 1.049.384,15). Las terminaciones incluyen el segundo mayor gasto de inversión (E° 443.259,30) y se reservó una parte final para financiar las obras restantes, de instalaciones.

La obra gruesa incluyó el mayor gasto, puesto que significó financiar las principales obras de faena (Solminihac y Thenoux, 2017). El movimiento de tierras, las excavaciones y las obras de albañilería con ladrillos y hormigón componen la parte principal de esta etapa (ver Tabla 3).

El presupuesto consideró una partida de terminaciones, que complementaba y daba estética a la infraestructura dejada por las obras en la faena. Como parte de las terminaciones, incluyeron la instalación de las gradearías, las puertas de acceso, las ventanas, los revestimientos exteriores, los asientos, la pavimentación, la reja olímpica y la pintura del recinto (ver Tabla 4).

Especificación de las obras	Unidad	Cantidad	Precios	Totales
Movimiento de tierras: a) Excavaciones en terreno vegetal. Incluye carguío, transporte, descarga y esparcimiento hasta 500 m. b) Excavaciones en terreno fino, 1,20 m. c) Excavaciones en terreno ripioso hasta 4,70 m.	M³	a) 4.300 b) 21.500 c) 24.200	a) 6,00 b) 3,20 c) 5,00	a) E° 25.800 b) E° 68.800 c) E° 121.000
Se reparte en: a) Terraplenes compactos. Incluye colocación de material en capas de 0,30 cm de espesor. b) Plataforma de contorno. c) Exceso de depósitos, gasto fijo. d) Exceso de depósitos, transporte batadero hasta 1.000 m de distancia. e) Acopio bolones. f) Subbase estabilizada de 0,20 cm. g) Perfiladora de pisos.	a) M³ b) M³ c) M³ d) M³ e) M³ f) M g) M²	a) 30.000 b) 12.000 c) 8.000 d) 8.000 e) 1.000 f) 7.600 g) 333	a) 5 b) 3 c) 2 d) 0,60 e) 3 f) 0,80 g) 2,50	a) E° 150.000 b) E° 36.000 c) E° 16.000 d) E° 4.800 e) E° 3.000 f) E° 6.080 g) E° 832,50
Excavaciones (incluye emplantillado de hormigón, fundaciones de hormigón y sobrecimientos).	M³	530	5,50	E° 2.915
Drenaje: a) Tubos C.C. 4. b) Cama ripio.	a) M b) M³	a) 355 b) 43	a) 2,50 b) 5	a) 887,50 b) 215
Muros de contención en pista: a) Polietileno 0,04. b) Pavimento.	M²	7.600	1	E° 7.600
Hormigón: a) Tipo 170 kc/M³ b) Tipo B. c) Tipo C. d) Tipo D. e) Tipo E.	M³	a) 190 b) 424 c) 800 d) 1.250 e) 490	a) 70 b) 110 c) 120 d) 85 e) 100	a) E°13.300 b) E°46.640 c) E°96.000 d) 106.250 e) 49.000
Fierro redondo A 56-37 H.	Kg	116.500	1,20	E° 139.800
Malla C.M.A. 188	M²	7.600	12	E° 91.200
Albañilería ladrillo: a) de 0,20 m. b) de 0,15 m.	M²	a) 630 b) 60	a) 9 b) 8	a) E° 5.670 B) E° 480
Subtotal	E°	1.049.384,15		

Tabla 3

Obra gruesa o instalación de faenas, en cubicaciones de obra gruesa, velódromo para la ciudad de Santiago, de la propuesta de la firma Cavallo, Molina y Cía. Ltda.

Nota. N.° DA 194r., Vol. 6879, FMOP, ARNAD, 4/02/1965.

Especificación de las obras	Unidad	Cantidad	Precios	Totales
Rellenos aislantes	M³	262	60	E° 15.720
Cubierta (impermeabilización)	M²	1.700	12	E° 20.400
Hojalatería: a) Rodones. b) Canales estucadas.	M M	a) 471 b) 120	a) 4 b) 7	a) E° 1.884 b) E° 840
Graderías (incluyendo contrapiso)	M²	4.200	12	E° 50.400
Revestimientos exteriores: a) Hormigón a la vista. b) Muros de piedra. c) Estucos exteriores. d) Est. baranda superior de graderías.	M²	a) 626 b) 375 c) 295 d) 710	a) 20 b) 16 c) 7 d) 6	a) E° 12.520 b) E° 6.000 c) E° 2.065 d) E° 4.260
Revestimientos interiores: a) Túneles (muros y cielos). b) Estuco grano perdido. c) Estuco peinado.	M²	a) 1.018 b) 1.540 c) 519	a) 1,5 b) 3,5 c) 3,5	a) E° 1.527 b) E° 5.390 c) E° 1.816,50
Cielos (hormigón a la vista)	M²	2.215	1,5	E° 3.325,50
Impermeabilización	M²	37	15	E° 555
Pavimentos: a) Baldosas. b) Superflexit (incluye estuco a grano perdido). c) Cemento (camarines, boleterías y buffet). d) Rampas de público, circulaciones, rampa y acceso a camarines.	M²	a) 719 b) 510 c) 420,40 d) 7.953	a) 10 b) 18 c) 6 d) 4,5	a) E° 7.190 b) E° 9.180 c) E° 2.522,40 d) E° 35.788,5
Guardapolvos: a) Baldosas. b) Madera. c) Cemento (cantería).	M	a) 272 b) 215,60 c) 440	a) 2 b) 1,5 c) 1,5	a) 544 b) 323,40 c) 660
Escaleras: a) Esc. caseta radio. b) Escalinatas.	M	a) 25 b) 390	a) 12 b) 5	a) E° 300 b) E° 1.950
Barandas: a) Escotillas tipo A. b) Escotillas tipo B. c) Baranda superior de graderías.	M	a) 40 b) 52 c) 273	a) 15 b) 18 c) 25	a) E° 600 b) E° 936 c) E° 6.825
Zócalos azulejos	M²	519	22	E° 11.418
Urinarios murales	M	18	70	E° 3.360
Paneles caseta radio: a) Tipo A. b) Tipo B. c) Tipo C. d) Aislante en cielos.	M²	a) 15 b) 85 c) 40 d) 105	a) 60 b) 55 c) 55 d) 30	a) E° 900 b) E° 4.675 c) E° 2.200 d) E° 3.150

Tabla 4

Terminaciones, en cubicaciones de obra gruesa, velódromo para la ciudad de Santiago, de la propuesta de la firma Cavallo, Molina y Cía. Ltda.

Nota. N.° DA 194r., Vol. 6879, FMOP, ARNAD, 4/02/1965.

Especificación de las obras	Unidad	Cantidad	Precios	Totales
Divisiones W.C.	M ²	310	35	E° 10.850
Puertas: a) Madera. b) Rejas. c) Vidrieras.	M ²	a) 54 b) 9 c) 30	a) 65 b) 80 c) 70	a) E° 3.510 b) E° 720 c) E° 2.100
Cortinas metálicas	M ²	91	60	E° 5.460
Puertas de acceso	M ²	105	100	E° 10.500
Ventanas: a) Ventanas. b) Rejas boleterías.	M ²	a) 210,50 b) 5	a) 55 b) 35	a) E° 11.577,5 b) E° 175
Vidrios: a) Vitrea. b) Fantasía medium. c) Triple.	M ²	a) 154 b) 55 c) 34	a) 48 b) 30 c) 35	a) E° 7.392 b) E° 1.650 c) E° 1.190
Quincallería: a) Ventanas. b) Puertas de reja y acceso. c) Puertas de madera.	C1			a) E° 22.000 b) E° 11.000 c) E° 1.500
Topes de goma	N.°	32	1,5	E° 48
Reja Olímpica	M ²	600	35	E° 21.000
Enchape taludes	M ²	1.870	4	E° 7.480
Asientos: a) Butacas. b) Asientos con respaldo. c) Asientos corridos.	M	a) 380 b) 1.670 c) 1.490	a) 20 b) 15 c) 8	a) E° 7.600 b) E° 25.050 c) E° 11.920
Pinturas: a) Ferrolasto. b) Latex exteriores. c) Latex interiores. d) Oleo. e) Aceitado.	M ²	a) 2.129 b) 1.631 c) 4.773 d) 2.612 e) 2.612	a) 3,50 b) 3,20 c) 2,80 d) 3,50 e) 1,20	a) E° 7.451,50 b) E° 5.219,20 c) E° 13.364,4 d) E° 9.142 e) E° 3.134,4
Pozos captación de aguas lluvias.	N.°	6	3.000	E° 18.000
Aseo general.	C1			E° 5.000
Subtotal	E° 443.259,30			

Tabla 5
Instalaciones,
velódromo para la
ciudad de Santiago,
de la propuesta de la
firma Cavallo, Molina
y Cía. Ltda.

Nota. N.° DA 194r.,
Vol. 6879, FMOP,
ARNAD, 4/02/1965.

Sumado a lo anterior, se concibió un presupuesto para las obras finales de instalaciones, que le dieron asistencia urbana al recinto. Es decir, obras de alcantarillado, instalación de red de agua potable y gas corriente, entre otros (ver Tabla 5). Este tipo de partida, dentro de una construcción mayor, en términos globales, fue la responsable de generar retrasos en la terminación y entrega del proyecto, lo que afectó el cumplimiento correcto del contrato pactado entre el Estado y la entidad privada (Riquelme, 2023b)³.

Especificación de las obras	Unidad	Cantidad	Precios	Totales
Alcantarillado: a) Uniones domiciliarias. b) Cámaras de inspección. c) Cañería cemento comprimido 4. d) Cañería de rocalit 3. e) Cañería de rocalit 2. f) Piletas de baño 8x4. g) Piletas de baño 6x4. h) Cañería de hierro fundido 4. i) Cañería de hierro fundido 3. j) Cañería de hierro fundido 2. k) Colocación de artefactos. l) Confecciones de uniones.	a) ml b) N.° c) ml d) ml e) ml f) N.° g) N.° h) ml i) ml j) ml k) N.° l) N.°	a) - b) 23 c) 720 d) 30 e) 61 f) 10 g) 26 h) 12 i) 40 j) 5 k) 162 l) 4	a) - b) 225 c) 16 d) 22 e) 17 f) 19 g) 16 h) 30 i) 26 j) 20 k) 33 l) 5	a) - b) E° 5.175 c) E° 11.520 d) E° 660 e) E° 1.037 f) E° 190 g) E° 416 h) E° 360 i) E° 1.040 j) E° 100 k) E° 5.346 l) E° 20 Total: E° 25.864
Agua potable: a) Cañería Cu 4. b) Cañería Cu 3. c) Cañería Cu 2 ½. d) Cañería Cu 2. e) Cañería Cu 1 ½. f) Cañería Cu. 1 ¼. g) Cañería Cu. 1. h) Cañería Cu. ¾. i) Cañería Cu ½. j) Cañería Cu ⅓.	ml	a) 452 b) 588 c) 386 d) 256 e) 74 f) 78 g) 134 h) 174 i) 12 j) 86	a) 64,20 b) 51,70 c) 36 d) 25,20 e) 18,90 f) 16 g) 15,30 h) 13,10 i) 9,20 j) 6,10	a) E° 29.018,40 b) E° 30.399,60 c) E° 13.896 d) E° 6.451,20 e) E° 1.398,60 f) E° 1.248 g) E° 2.050,20 h) E° 2.079,40 i) E° 110,40 j) E° 524,60 Total: E° 87.376,40
Gas corriente: a) Cañería hierro negro 2 ½. b) Cañería hierro negro 2. c) Cañería hierro negro 1 ½. d) Cañería hierro negro 1 ¼. e) Cañería hierro negro 1. f) Califonts. g) Ventilaciones rocalit 4. h) Medidor.	a) ml b) ml c) ml d) ml e) ml f) N.° g) N.° h) N.°	a) 14 b) 8 c) 24 d) 17 e) 22 f) 6 g) 6 h) 1	a) 28,80 b) 20,10 c) 15,10 d) 12,80 e) 12,30 f) 35 g) 110 h) 450	a) E° 403,20 b) E° 160,8 c) E° 362,40 d) E° 217,60 e) E° 270,60 f) E° 210 g) E° 660 h) E° 450 Total: E° 2.734,60

³ Esto también es causa común en los incumplimientos contractuales en el sector habitacional. Es decir, responde a un problema estructural del sector constructor.

Especificación de las obras	Unidad	Cantidad	Precios	Totales
Artefactos sanitarios:				
a) W.C. tipo Tocopilla en toilettes de las casetas de radio y de tribuna oficial.	a) N.º	a) 10	a) 220	a) E° 2.200
b) W.C. taza Tomé con estanque "Avon" o similar en camarines y talleres de público.	b) N.º	b) 60	b) 103	b) E° 6.180
c) Lavaplatos doble tipo Centinela con todos sus fittings cromados y sus respectivos desgrasadores.	c) N.º	c) 2	c) 250	c) E° 500
d) Urinarios mural.	d) ml	d) 48	d) 80	d) E° 3.840
e) Lavatorio tipo Pisagua en toilettes.	e) N.º	e) 14	e) 145	e) E° 2.030
f) Lavacopas Reñaca en camarines y toilettes.	f) N.º	f) 70	f) 130	f) E° 9.100
g) Chayas para duchas cromadas de brazo móvil.	g) N.º	g) 24	g) 35	g) E° 840
h) Calefones para gas corriente colocados en los camarines.	h) N.º	h) 6	h) 260	h) E° 1.560
				Total: E° 26.250
Artefactos anexos:				
a) Porta rollos de loza en toilettes.	N.º	a) 22	a) 6,60	a) E° 145,20
b) Jaboneras de loza en duchas de camarines.		b) 24	b) 5,20	b) E° 124,80
c) Ganchos de loza, tres por cada camarín.		c) 18	c) 1,50	c) E° 27
				Total: E° 297

De esta manera, la propuesta de la construcción del velódromo del Estadio Nacional finalizó el 4 de febrero de 1965 cuando fue aprobada por la Dirección de Arquitectura del MOP, con decreto N.º 198. En el oficio N.º 194 se establecieron los principales acuerdos alcanzados con la firma Carvalho, Molina y Cía. Ltda. en que se aceptaba el presupuesto constructivo, la fecha de inicio de las construcciones y el plazo para la ejecución de las obras con fecha de término para el 30 de septiembre de 1965 (Referencia 1-172-6, decreto N.º 198, Vol. 6879, Fondo MOP, ARNAD, 16/02/1965). Además, el documento establecía las multas que debía pagar la empresa en caso de atrasos y las responsabilidades que debían aceptar los representantes de la empresa constructora y del MOP.

EL VELÓDROMO Y EL RETRASO DE LA OBRA

Si bien el contrato inicial de la construcción del velódromo fijó como fecha límite de entrega en septiembre de 1965, el plazo no se cumplió. En función de los compromisos adquiridos por la federación, el velódromo debía estar disponible en el mes de noviembre (*Hablemos de ciclismo*, 1965, p. 31). No obstante, a poco de iniciar las obras del proyecto, las crónicas, columnas de opinión y notas periodísticas, acusaron un estancamiento en la construcción y una relativización en el avance de la edificación. En mayo de 1965, un titular sentenciaba "Desde lejos se ve que las obras avanzan

Figura 3
Avances en la construcción del velódromo del Estadio Nacional (1965)
Nota. Sillines y cadenas(b), 1965, p. 31.



aceleradamente, aunque sin bulla" (*Sillines y cadenas*, 1965, p. 31). En la Figura 3 se observan los avances de construcción para el mes de junio.

En junio de 1965, una nota alarmaba del retraso de la construcción del velódromo: "Las obras se ven atrasadas, pero el Arquitecto Provincial del Ministerio de Obras Públicas (Rigoberto Gómez) ha dicho que está terminada para el Campeonato Americano. La verdad es que por lo que muestra el grabado, es difícil imaginar un velódromo..." (*Sillines y cadenas* (b), 1965, p. 31). En cierta medida, la nota tuvo las características de un presagió, puesto que la empresa Carvalho, Molina y Cía Ltda. entregó la pista de competición a escasos días de la celebración de los X Campeonato Americano, durante la segunda mitad del mes de diciembre, dejando varios detalles a terminar para después de la competición. El retraso generó problemas en otros ámbitos, por ejemplo, todavía en el mes de octubre la federación presentaba dudas sobre la selección del equipo competidor en los juegos (*Se pedaleó con escasa regularidad*, 1965, p. 23).

A escasas semanas de la inauguración del evento, se entrevistó al campeón nacional Manuel González, en la noticia se daba cuenta de su clasificación en el escalafón nacional y sus participaciones en diversos campeonatos del país. En la entrevista, González se refería sobre el velódromo: "un viejo campeón me ha dicho que debo entrenar con desarrollo liviano, para hacer piques cortos, hacer pista. Por eso tengo hambre de que esté listo el velódromo del Estadio Nacional. Ahí podré practicar, ser un *pistard* y un *rutero* con mejor final" (*Por sobre todo, fuerza*, 1965, p. 4). Para las revistas deportivas en general, la inauguración de los X Juegos también era a su vez, un examen al deporte nacional (*Un ciclismo democrático*, 1965, p. 30).



Figura 4

Velódromo del Estadio Nacional, en X Juegos Americanos (1965)

Nota. Editorial, 1965, p. 1.

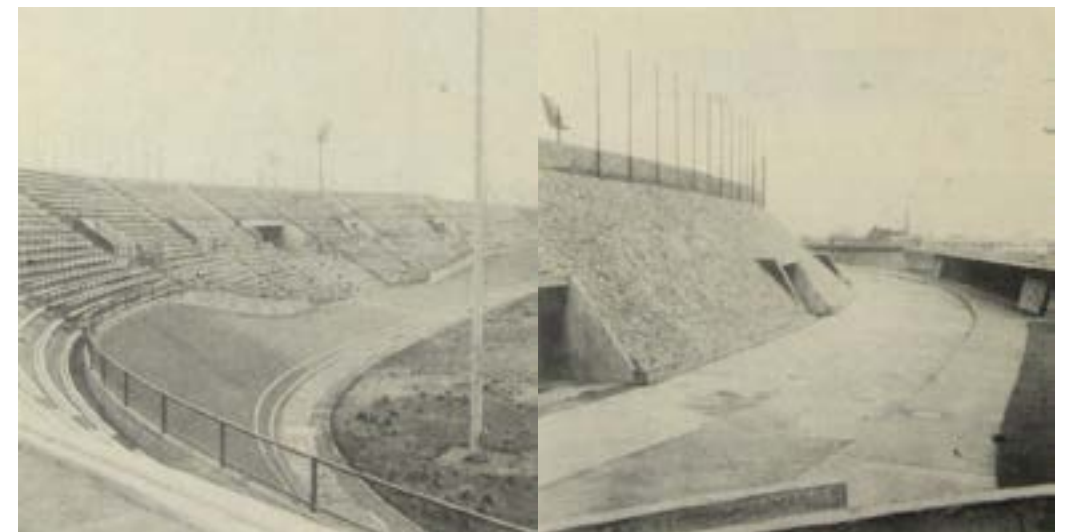
Figuras 5 y 6

Obra terminada del Velódromo del Estadio Nacional de Santiago, arquitecto Jorge Patiño G., ingeniero Santiago Arias.

Nota. Revista AUCA, N°32, 1977, p. 54

Una vez entregada las obras —al menos para la competición fijada para el mes de diciembre— se publicó una extensa editorial que alabó los resultados del ciclismo a nivel nacional y acompañó el escrito con material gráfico de la competencia (*Apuntes en el americano*, 1965, p. 2). En la editorial se hizo un profundo balance del estado del ciclismo y se exploró los beneficios que acarrearía el velódromo para el desarrollo del deporte del pedal en Chile. En la Figura 5 se observa una imagen publicada sobre el evento desarrollado en el velódromo.

Pasada la competición y el receso de las celebraciones de fin de año, en el mes de febrero de 1966, se auguraba que el velódromo se convertiría en “un verdadero crisol para que se forjen nuevas generaciones de ciclistas” (*Un alto en el camino, una rodada en la pista*, 1966, p. 24). Sin embargo, transcurrido algunos meses de la competencia, las obras se reanudaron de manera lenta, con detalles confusos y dejaron en una situación de incertidumbre a la Federación de Ciclismo y a los deportistas capitalinos que buscaron utilizar las dependencias del nuevo velódromo. Las críticas se acentuaron, puesto que, transcurridos cinco meses de la entrega del recinto, todavía no se podían usar sus dependencias (*Pista sin pista*, 1966, p. 31). Al término de 1966, una nota intitulada “Una luz en las tinieblas”, dejaba ver la mirada de penumbra sobre el tema del velódromo: “Hemos escrito mucho, pero tendremos que seguir escribiendo, del famoso velódromo del Estadio, la pista que se abrió, se usó y se cerró. Se ha sido cruel con los ciclistas” (*Los grandes hombres y los grandes duelos*, 1966, p. 86). La situación continuó, y para 1967 las publicaciones de queja de los deportistas eran más recurrentes sobre la frustrada “entrega del velódromo del estadio” (*Chile en los americanos*, 1967, p. 11).



A lo largo del año 1967, las obras constructivas sobre el velódromo estaban totalmente terminadas. Si bien la entrega para diciembre de 1965 no se pudo concretar porque en esa ocasión había quedaron 'detalles pendientes'. Durante todo 1966 se lograron terminar de manera correcta. No obstante, la situación particular del atraso no quedó resuelta. Sin embargo, es posible suponer que la causa probable del aplazamiento de la entrega final, fueron los diversos y complejos detalles que disponía la instalación (ver Tabla 5). También se debe considerar que el caso del retraso de la entrega y la habilitación del velódromo para el uso cotidiano de los deportistas se debía más por inercia e incapacidad políticas que por las condiciones de construcción, que en términos de obra gruesa lograron ser terminadas para diciembre de 1965. Ya en noviembre de 1967, se elaboró un balance bastante certero sobre la situación del ciclismo en Santiago: "carreras de rutas suspendidas a última hora por falta de autorización o de oportuno contacto con la Dirección de Tránsito, e inercia prácticamente del ciclismo de pista, por indisponibilidad, ¡todavía!, del velódromo del Estadio Nacional" (*Pedal chileno toca fondo*, 1967, pp. 34-35). En las Figuras 5 y 6 se muestra la obra terminada del velódromo, como parte del complejo deportivo del Estadio Nacional de Ñuñoa, que fue construido a un costado entre las avenidas Pedro de Valdivia y Guillermo Mann.

Las notas y publicaciones referidas al tema a lo largo de los años posteriores dejan entrever que la Federación de Ciclistas capitalinos y los deportistas pudieron disponer de sus dependencias para beneficiarse de la práctica regular en las nuevas instalaciones del velódromo. No obstante, es importante mencionar que el ciclismo gozó de una vida saludable bastante precoz. Para diciembre de 1973, las dependencias del Estadio Nacional pasaron a ser usadas como un centro de reclusión política, tortura y detención arbitraria al amparo de la dictadura cívico militar instalada en Chile (Opazo, 2021).

CONCLUSIÓN

La investigación propuesta buscó explorar las formas en que el Estado chileno respondió a la demanda de infraestructura deportiva durante la década de 1960. En un contexto sociopolítico en que el deporte fue incorporado a la agenda de los diferentes gobiernos, son pocas las investigaciones que han revisado este fenómeno y han problematizado sobre su contexto de producción y relación con el proceso histórico. Asimismo, la historia del ciclismo nacional, sus identidades e historia, todavía aparecen como un tema ignorado por la historiografía. A pesar de que existe un creciente interés, desde la sociedad civil como de las autoridades políticas, en promover medios de transporte sustentables o generar hábitos saludables en la población.

El desarrollo de eventos de carácter internacional, que ponen la actividad deportiva en primer nivel noticioso, el ciclismo destaca dentro de los deportes que regularmente adquieren la atención mediática. Sin embargo, la historia de la evolución del deporte o incluso, los procesos que se han desarrollado para la construcción de infraestructura relacionada con la actividad cobran poca atención de los estudios y la academia en particular. El velódromo en todo su proceso de construcción evidenció una voluntad política por aplicar programas y políticas que fomentaron la actividad deportiva.

A pesar de que los estudios del deporte se han ido incorporando de manera creciente en la atención historiográfica (Briones, 2023b), aún queda un largo camino por recorrer. La prensa y revistas deportivas surgidas a principios de siglo XX están colmadas de noticias, columnas y crónicas en que se constata la práctica regular de la bicicleta y el lugar que esta nueva práctica comenzó a ocupar en la vida cotidiana de los chilenos (Acuña, 2021). Incluso, con el desarrollo y el aumento considerable de la prensa deportiva, la actividad de la bicicleta ha pasado a un plano secundario por comprender otros fenómenos que han estado igualmente ignorados, como el deporte en general o incluso con una atención mayor, pero marginal, como el caso del fútbol.

Desde los estudios urbanos, la atención por la expansión de la ciudad ha utilizado la infraestructura deportiva como un dato o respuesta a procesos globales, por sobre un estudio centrado en sus fenómenos específicos. En ese sentido, el estudio del proceso de construcción del velódromo en el Estadio Nacional adquiere una atención especial. No solo porque se inscribe dentro de los procesos de modernización urbana que experimentó la ciudad de Santiago durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva, sino también, porque permite dimensionar las formas en que operó la política, las demandas sociales y los planes modernizadores de la época. Igualmente, el estudio de la propuesta de obras visibiliza la dimensión de lo público, los agentes constructores y las posibilidades que tuvo el proyecto de ser materializado en un corto período de tiempo, pero también, las dificultades y atrasos que este experimentó. Por ello, los escasos estudios sobre la infraestructura deportiva abren una nueva dimensión de interpretación de cómo se pensó la ciudad y de qué forma se aplicaron programas orientados a subsanar dichas demandas. Si bien, la investigación expuesta en los acápite anteriores genera más preguntas que respuestas, la comprensión del fenómeno analizado propone contribuir y entregar una arista más en el complejo entramado social, cultural y urbano, de un período lleno de cambios.

En la actualidad, el ciclismo ha tomado una relevancia particular. Quizás comprender las causas de inversión que facilitaron su desarrollo como actividad profesional, contribuya a entregar algunos antecedentes históricos a una discusión que está en la agenda de la aplicación de políticas públicas y en las demandas de la sociedad sobre la materia.

- REFERENCIAS** 1964. (11 de febrero de 1965). *Estadio*, p. 1.
- Acuña, P. (2021). *Deporte, masculinidades y cultura de masas. Historia de las revistas deportivas chilenas, 1899-1958*. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Almandoz, A. (2018). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. RIL Editores.
- Andreoli, M., & Moreira, T. (2015). Uma Análise histórico conceitual dos megaeventos esportivos e seus desdobramentos na cidade contemporânea. *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 41(123), 289-307. <https://doi.org/10.7764/714>
- Apuntes en el Americano. (23 de diciembre de 1965). *Estadio*, p. 2-3.
- Briones, D. (2023a). Carnaval deportivo y cultura popular. Un análisis cultural al mundial de futbol en Chile. *Notas Históricas y Geográficas*, 2(31), 252-275.
- Briones, D. (2023b). Balance historiográfico sobre el fútbol en Chile. Análisis, miradas y nuevas perspectivas. Siglo XX y XXI. *Cuadernos de Historia*, (58), 147-172. <https://doi.org/10.5354/0719-1243.2023.70719>
- Briones, D. y Riquelme, O. (2023). Un ciclo de urbanización equilibrada con rasgos incluyentes. La producción de infraestructura deportiva en la Unidad Popular, 1971-1973. *Historia*, 56(2).
- Brown, M. (2021). Cycling in South America, 1880-1920. *Anuario Colombiano de la Historia Social y la Cultura*, 48(1), 287-325. <https://doi.org/10.15446/achsc.v48n1.91552>
- Chile en los americanos. (19 de enero de 1967). *Estadio*, p. 11.
- Cuando paran los pedales. (24 de marzo de 1965). *Gol y Gol*, p. 2
- De Ramón, A. (1990). La población informal. Poblamiento de la periferia de Santiago de Chile. 1920-1970, *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 16(50), 5-17. <https://doi.org/10.7764/1049>
- Después de 26 años. (13 de febrero de 1964). *Estadio*, p. 31.
- Días, C. y Salgado, E. (2020). Ciclismo e comércio em Manaus, 1898-1907. *Revista de História Regional*, 25(2), 459-487. <https://doi.org/10.5212/Rev.Hist.Reg.v.25i2.0010>
- Editorial. (23 de diciembre de 1965). *Estadio*, p.1.
- El pago de una deuda. (19 de septiembre de 1963). *Estadio*, p. 31.

- Elsy, B. (2011). *Citizens and Sportsmen, Fútbol and Politics in Twentieth-Century Chile*. University of Texas Press.
- En la pista. (18 de enero de 1962). *Estadio*, p. 79
- Hablemos de ciclismo. (4 de febrero de 1965). *Estadio*, p. 31.
- Hidalgo, R. (2019). *La vivienda social en Chile. Y la Construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. RIL Editores.
- La lucha por un ciclismo más integral. (13 de enero de 1965). *Gol y Gol*, p. 30.
- Los grandes hombres y los grandes duelos. (15 de diciembre de 1966). *Estadio*, p. 86.
- Magasich, J. (2020). *Historia de la Unidad Popular. Tiempos de preparación: de los orígenes al 3 de septiembre de 1970*. Lom.
- Marín, D. (1995). *Centenario. Historia total del fútbol chileno 1895-1995*. EME SA.
- Más que regalo, un desafío. (9 de diciembre de 1965). *Estadio*, p. 15.
- Millán, R. (2018). Sports urbanization and modernization of public habits: Santiago during the first years of the Los Sports magazine (1923). En Freire-Medeiro B. y O'Donnell, J. (Eds). *Urban Latin America. Images, Flows and the built environment* (pp. 108-124). Routledge.
- Murphy, E. (2021). *Por un hogar digno. El derecho a la vivienda en los márgenes del Chile urbano. 1960-2010*. Lom.
- Nadel, J. (2014). *Futbol! Why soccer matters in Latin America*. University Press of Florida.
- Opazo, D. (2021). Reconstituir lo público: espacios de organización a escala local bajo la dictadura. (p. 32-47). En D. Talesnik (Ed.), *Santiago 1977-1990. Arquitectura, ciudad y política* (pp.32-47). Arq ediciones.
- Ovalle, A. y Briones, D. (2024). La institucionalización del ocio en Chile: Los estatutos de clubes y asociaciones deportivas (1895-1934). *El Futuro del Pasado*, 15, 01-19. <https://doi.org/10.14201/fdp.29744>
- Pedal chileno toca fondo. (30 de noviembre de 1967). *Estadio*, p. 34-35.
- Pinto, J. (Ed). (2016). *Fiesta y drama. Nuevas historias de la Unidad Popular*. Lom.
- Pista sin pista. (12 de mayo de 1966). *Estadio*, p. 31.
- Por sobre todo, fuerza. (13 de mayo de 1965). *Estadio*, p. 4.
- Riquelme, O. (2023a). La construcción de una nueva frontera urbana: planificación científica y metamorfosis de la ciudad satélite de Maipú a través del MINVU y las empresas de construcción habitacional. 1965-1976. *Cuadernos de Historia*, (59), 183-215. <https://doi.org/10.5354/0719-1243.2023.73026>
- Riquelme, O. (2023b). Inversión pública y contratos de construcción de viviendas en una periferia urbana de América Latina. El caso de la planificación urbana de Maipú durante el ciclo desarrollista, 1965-1976. *Revista Meridional. Revista Chilena De Estudios Latinoamericanos*, Número especial, 97-141. <https://doi.org/10.5354/0719-4862.2023.73053>
- Rojas, L., Carvajal, M. y Ortega, A. (2015). *Barrio San eugenio. Industria, Trabajo y Espacio social*. Andros impresiones.
- Romero, J. (2013). *La ciudad occidental. Cultural urbanas en Europa y América*. Siglo Veintiuno Editores.
- Santa Cruz, E. y Santa Cruz, L. (2005). *Las escuelas de la identidad. La cultura y el deporte en el Chile desarrollista*. Lom.
- Se pedaleó con escasa regularidad. (6 de octubre de 1965). *Gol y Gol*, p. 23
- Sillines y cadenas. (20 de mayo de 1965). *Estadio*, p. 31
- Sillines y cadenas (b). (10 de junio de 1965). *Estadio*, p. 31.
- Solminiach, T. H. y Thenoux, Z. G. (2017). *Procesos y técnicas de construcción*. Ediciones UC.
- Un alto en el camino, una rodada en la pista. (3 de febrero de 1966). *Estadio*, p. 24
- Un ciclismo democrático. (12 de diciembre de 1965). *Gol y Gol*, p. 30.
- Una bella realidad. (11 de agosto de 1965). *Gol y Gol*, p. 4.
- Velódromo Estadio Nacional de Santiago. (1977). *Revista AUCA*, p. 54