PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos

Los procesos de producción de los espacios públicos de movilidad. El caso del sector Cal y Canto en Santiago de Chile.

Carole Gurdon

Tesis presentada a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al grado académico de Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos

Profesor guía: Oscar Figueroa, IEUT-UC
Caroline Gallez, LVMT-Université Paris-Est
Comité de tesis: Frédérique Hernandez
Paulette Landon
Felipe Link
Matías Garretón

© Santiago de Chile | Noviembre de 2022

Esta tesis ha sido elaborada en el Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile (FADEU UC), en cotutela con el Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) de la Université Paris-Est (UPE).

La investigación fue financiada por la Pontificia Universidad Católica de Chile, la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) de Chile y la Université Paris-Est en Francia.

Cuando la fuente mencionada es un texto extranjero, la traducción es del autor

A Pablo, Hugo y Martín

Índice de contenidos

Introducción 14

Génesis del proyecto de investigación y reflexiones iniciales 14

De las dinámicas de movilidad de escala metropolitana a las prácticas de movilidad en el espacio público 15

Los espacios públicos de movilidad en Santiago de Chile 17

Preguntas de investigación 18

Estructura de la tesis 18

Capítulo 1. Marco teórico 20

1. El espacio como clave de lectura 20

1.1. El espacio y el lugar 21

1.2. El lugar en el contexto de los flujos globalizados 23

1.3. El lugar como tejido social en evolución permanente 25

2. El espacio público 28

2.1. La emergencia del espacio público en el debate urbano 29

2.2. Los enfoques críticos 30

2.3. Los límites de los enfoques críticos 32

2.4. El concepto del espacio relacional aplicado al espacio público 34

3. Los juegos de actores y el enfoque pragmático 35

3.1. El interés del enfoque pragmático en el análisis de la acción pública 36

3.2. La formulación del interés general: el modelo tecnicista y el modelo deliberativo 37

3.3. La importancia del marco institucional en el análisis de los juegos de actores 39

Capítulo 2. La construcción del terreno y las opciones metodológicas 42

1. Hipótesis 43

2. Objetivos de la investigación 43

3. Metodología de investigación 44

3.1 La construcción del terreno como proceso constitutivo de la investigación 44

3.2 Un trabajo de terreno polimorfo 45

Capítulo 3. Contextualización del caso de estudio 56

1. El contexto urbano actual 56

1.1 La situación geográfica del sector de estudio 56

1.2 El sector de estudio en el territorio metropolitano de Santiago 57

1.3 El sector en la red de transporte metropolitano 61

1.4 El espacio público en el entorno del nodo de intercambio 62

1.5 Una multiplicidad de actores institucionales a cargo del espacio público 69

2. La identidad urbana del sitio 71

2.1 Un lugar popular de transición entre la ciudad formal y la informal 71

2.2 La configuración de los espacios públicos del sector 79

2.3 Un sector de intercambio y puerta de entrada 82

2.4 Un sector en el centro de la red de transporte que acompaña el proceso de metropolización 87

2.5 La creciente relevancia del patrimonio a fines del siglo XX 94

Capítulo 4. Conceptualización del caso de estudio 98

1. Las primeras constataciones 99

1.1 Un sector ligado al desarrollo de la ciudad de Santiago desde su fundación 99

1.2 Un espacio de articulación e intercambio fragmentado espacialmente 101

1.3 Una posición simbólica como espacio de transición entre las dos riberas 102

2. La relación con los espacios públicos en Santiago 102

2.1 El espacio público como herramienta política de modernización de la sociedad urbana al inicio del siglo XX 102

2.2 La calle como espacio dedicado al transporte motorizado en el contexto del proceso de metropolización de la primera mitad del siglo XX 105

2.3 La relación con los espacios públicos durante la dictadura militar (1973-1990) 105

2.4 La relación con los espacios públicos a partir de 1990 106

2.5 Los movimientos sociales a partir de 2006 107

3. Un espacio que implica una paradoja 109

3.1 La problemática del no-lugar 109

3.2 Lo cotidiano y lo infraordinario 110

3.3 El espacio fronterizo 112

3.4 Estabilización de una definición del caso de estudio 114

Capítulo 5. Análisis de los procesos de producción de los espacios públicos 116

1. Una multiplicidad de lecturas del lugar que socavan una aproximación únicamente funcionalista del espacio 117

1.1 Una confusión generalizada sobre la denominación y delimitación del sector 117

1.2 Una heterogeneidad de visiones y opiniones de los usuarios 127

1.3 Entre centro de gravedad y situación de borde, el reconocimiento de una tensión por parte de los actores institucionales 129

2. Una intensidad de usos heterogéneos ligados a la movilidad que se despliegan en un espacio fragmentado 134

2.1 Una dispersión y compresión simultánea del espacio 135

2.2 Una heterogeneidad de prácticas y usos del espacio de temporalidades variadas, estrechamente vinculadas a las diferentes formas de movilidad 140

2.3 Una ausencia de reconocimiento de la movilidad como componente fundador de las prácticas en el espacio público por parte de los actores institucionales 157

3. Una fragmentación institucional que conduce a una fragmentación espacial y una polarización de posturas sobre el espacio público por parte de los actores 160

3.1 Un sector en obra permanente 160

3.2 De la fragmentación institucional a la fragmentación espacial, un espacio bajo presión 164

3.3 La oposición entre transporte y peatones, una lógica separatista 180

3.4 La construcción de una visión polarizada y binario sobre el espacio público 185

Conclusiones 190

Las enseñanzas a partir del caso de estudio, el sector del metro Cal y Canto 191

Los aportes de un enfoque relacional y situado del espacio público 194

Hacia la construcción de una pragmática situada del espacio público 196

Referencias bibliográficas 200

Siglas y abreviaciones 208

Índice de figuras

Figura 1. Síntesis de los enfoques escogidos y su articulación en la construcción de la tesis 54

Figura 2. Posición del sitio en el territorio del Valle Central 57

Figura 3. Posición del sitio en el área metropolitana del Gran Santiago 58

Figura 4. Edificio de la Estación Mapocho 59

Figura 5. Edificio del Mercado Central 59

Figura 6. Principales equipamientos y vías que conectan el sitio 59

Figura 7. Localización del sitio en la red de transporte metropolitano 61

Figura 8. Localización de las salidas de metro, los paraderos de bus y la ciclovía 42k. . 62

Figura 9. «Plan Nolli» del sector de estudio. 63

Figura 10. El trazado del ferrocarril de Circunvalación. 63

Figura 11. El «tramo inexistente» entre Estación Mapocho y Plaza Italia (antigua Estación Providencia). 64

Figura 12. Localización de los principales «subespacios» que configuran el sitio de estudio. 65

Figura 13. Ubicación de los cruces peatonales no regulados 65

Figura 14. Congestión en zonas de espera. 65

Figura 15. Levantamiento de las zonas oscuras de noche. 66

Figura 16. Intensidad de flujos y conflictos entre peatones, ciclistas y diferentes modos de transporte. 66

Figura 17. Saturación de las veredas a la altura de una salida de metro, en la entrada del puente La Paz y en el propio puente La Paz. 66

Figura 18. Trazado de la ciclovía 42K 67

Figura 19. Inserción urbana de la ciclovía 42K a lo largo del río Mapocho. 67

Figura 20. Estrechez de los espacios en torno a las obras del metro, ocupados al sur de la obra por paraderos provisorios y al norte por la ciclovía 42K y la circulación peatonal, que se superponen. 68

Figura 21. Proyecto de remodelación de los espacios públicos de Metro. En violeta el cierre perimetral actual, en azul las excavaciones de la línea 7. 68

Figura 22. Ubicación actual del cierre perimetral de la obra del metro (zona rayada). . 68

Figura 23. Plano anónimo de Santiago en el siglo XVII. 72

Figura 24. La Vega a fines del siglo XIX y la plaza frente al Mercado Central en 1900 ... 75

Figura 25. Tajamares del Mapocho. 79

Figura 26. Las obras de canalización del río Mapocho, fecha desconocida. 81

Figura 27. El plano del proyecto de canalización del río Mapocho, 1888. 81

Figura 28. Vista aérea del Parque Forestal y la Estación Mapocho, sin fecha 82

Figura 29. El espacio público recuperado sobre el río visto desde la Estación Mapocho. 82

Figura 30. Plano de Santiago de 1793 84

Figura 31. Puente de Palo en 1870. 84

Figura 32. Puente de Palo en 1891. 84

Figura 33. Puente Cal y Canto en 1888. 85

Figura 34. Estación Mapocho y terminal del tranvía, inicios del siglo XX. 87

Figura 35. Red del tranvía y el Ferrocarril de Circunvalación, hacia 1920. 87

Figura 36. Comparación de los trayectos de tranvía en 1930 (izquierda) y buses en 1929 (derecha). 89

Figura 37. Plan del metro de Santiago en 1991.....91

Figura 38. Salidas de la Costanera Norte en torno al sector de estudio: 92

Figura 39. Perímetro de la Zona Típica Parque Forestal (en violeta). 95

Figura 40. De izquierda a derecha: Galería Imperio, Galería Edwards y Pasaje Matte, 2012. 104

Figura 41. La evolución de la red de galerías y pasajes comerciales. 104

Figura 42. Tranvía y bus en el centro de Santiago, fecha indefinida. 105

Figura 43. Celebración para el aniversario del golpe de estado, 1982 106

Figura 44. Fiesta «de toque a toque» en los años 1980 106

Figura 45. Eventos culturales en las calles de Santiago, inicios de los años 2000 y 2010. 107

Figura 46. La Revolución Pingüina, marcha por una educación gratuita, en Santiago de Chile, 2006. 107

Figura 47. Marcha NO + AFP, marcha contra el sistema privado de pensiones, en Santiago de Chile, 2006. 108

Figura 48. Marchas en plaza Italia en el contexto del Estallido Social, 2019 y 2020 ... 108

Figura 49. Respuestas a la pregunta «¿Cómo usted llama el sector?» 126

Figura 50. Respuestas a la pregunta: «¿Qué le gusta del sector?» cruzada con la pregunta: «¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?» 127

Figura 51. Respuestas a la pregunta «¿Qué no le gusta del sector?» cruzada con la pregunta «¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?» 128

Figura 52. Respuestas a la pregunta «¿Me puede citar tres elementos que usted considera importantes en el sector?», cruzada con «¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?» 128

Figura 53. Actividades que realizan los transeúntes en el sector..... 128

Figura 54. Amplitud y apertura del espacio hacia la Cordillera y el río Mapocho 135

Figura 55. Estrechez de los espacios públicos en las inmediaciones del cierre perimetral de la obra del Metro 135

Figura 56. Estrechez de los espacios públicos peatonales a lo largo de la calle General Mackenna 136

Figura 57. Sobrexplotación de los espacios públicos dedicados a los peatones en La Paz-Puente.....137

Figura 58. Infrautilización de los espacios públicos peatonales..... 138

Figura 59. Circular / Atravesar / Llegar a 143

Figura 60. Cargar / Transportar..... 144

Figura 61. Esperar / Descansar..... 146

Figura 62. Buscar sombra 147

Figura 63. Vender / Comprar / Construir su espacio. Frente a la explanada de la Estación Mapocho. 150

Figura 64. Vender / Comprar / Construir su espacio. En el eje La Paz-Puente. 150

Figura 65. Vender / Comprar / Construir su espacio. A lo largo de la orilla sur del río Mapocho. 151

Figura 66. Vender / Comprar / Construir su espacio. Comercio itinerante. 151

Figura 67. Adueñarse / Apoderarse.....153

Figura 68. Botar / Abandonar 154

Figura 69. Limpiar 155

Figura 70. Vigilar / Fiscalizar 156

Figura 71. Percepción de empeoramiento con la obra del metro cruzada con la pregunta: «¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?» 164

Índice de tablas

Tabla 1. Listado de los actores entrevistados según institución de vinculación..... 49

Tabla 2. Ámbito de acción e intereses de los actores institucionales a cargo de los espacios públicos del sector de estudio..... 69

Tabla 3. La evolución del sitio en el proceso de metropolización de Santiago..... 99

Tabla 4. Delimitación del sector, tipología Grupo 1..... 121

Tabla 5. Delimitación del sector, tipología Grupo 2 123

Tabla 6. Delimitación del sector, tipología Grupo 3 125

Tabla 7. Línea cronológica y estado de avance de las distintas iniciativas de las instituciones sobre el sector 161

Agradecimientos

A lo largo de estos últimos años, tuve la suerte de contar con el apoyo y los constantes consejos de numerosas personas que contribuyeron al extenso camino que implica una tesis de doctorado.

Quisiera agradecer, en primer lugar, a Caroline Gallez y Óscar Figueroa por sus respectivos roles como directora y director de tesis. Este trabajo jamás habría visto la luz sin cierta dosis de libertad benevolente y una gran confianza que supieron, cada cual, a su manera, darme desde un inicio, mostrándose al mismo tiempo más que disponibles y presentes a lo largo del recorrido. Nuestros continuos intercambios fueron para mí un enriquecimiento tanto científico como personal.

Les agradezco a Matías Garretón, Frédérique Hernandez, Paulette Landon y Felipe Link por su participación en el jurado de tesis y por sus consejos.

Gracias a las personas que aceptaron recibirme y darme acceso a sus archivos, sin quienes este trabajo no habría sido el mismo. Gracias a todos los investigadores con quienes pude conversar e intercambiar y que participaron de este proceso de aprendizaje. A Germán Guzmán por su colaboración en el proceso cartográfico y los análisis de fotografías; a Pablo Fante, por la traducción y relectura de diferentes secciones; a Caroline Stamm, por sus numerosos consejos y la relectura final, en la cual también participó Judith Quentin en la última recta. Les agradezco su gentileza y disponibilidad. Quisiera sumar también a Andrea y Jaqui del equipo del programa de doctorado FADEU UC por sus consejos y disponibilidad frente a los problemas y dudas que siempre surgen.

Gracias a los amigos por todos los años de apoyo, la paciencia, y los momentos de pausa para recuperar el aliento. En particular, gracias a Constance, Delphine, Judith, Aurélie, Alex, Caroline, Lore, Anna, Nico y al grupo de tesistas; sé que se reconocerán en estas líneas. Gracias a Piera y Dani por el espacio de intercambio cotidiano que hemos generado este último año en torno a esta bella idea de una escala común en los espacios urbanos.

Gracias a mi familia y mi familia política por la confianza y el apoyo infalible. A mis padres por la libertad que me dieron desde la infancia y por su increíble capacidad para estar presentes a pesar de la distancia. Gracias a Pablo, Hugo y Martín por su apoyo cotidiano y por haber sido los mejores compañeros posibles en este largo viaje. Formamos un gran equipo.

Esta tesis se escribió entre 2018 y 2022 en Santiago, París y Beirut. Estos años estuvieron marcados por diferentes eventos y estas ciudades, que quiero cada una a su manera, participaron también del proceso de aprendizaje personal que implica el trabajo de tesis.

Resumen

Los procesos de producción de los espacios públicos de movilidad. *El caso del sector Cal y Canto en Santiago du Chili.*

Palabras claves: movilidad, espacio público, juegos de actores, prácticas sociales, espacio relacional, Santiago de Chile

A través del análisis de los procesos de producción de los espacios públicos en las inmediaciones de un nodo de intercambio modal estructurante de la red de transporte metropolitano de Santiago de Chile, el sector de Cal y Canto, la tesis cuestiona las posibles discrepancias entre las acciones, representaciones y proyecciones de los actores involucrados en la planificación del espacio, y las prácticas de apropiación del espacio por parte de las personas. El objetivo radica en entender cuáles son los factores que explican estas brechas y qué consecuencias tienen sobre la producción del espacio público, entendido como espacio social. El trabajo de investigación se centró así en la problemática de la movilidad, abordada a través de lo que esta revela de la producción de un espacio dado, articulando un enfoque relacional sobre espacio público con un enfoque pragmático de los juegos de los actores. La entrada por la producción del espacio estructuró así no sólo el posicionamiento teórico, sino también las decisiones metodológicas, la construcción del terreno, así como los diferentes análisis que se llevaron a cabo. El análisis se basa en una combinación de métodos principalmente cualitativos (análisis histórico, entrevistas con actores institucionales, observaciones in situ, fotografías) que permiten reconstruir la diversidad de relaciones con el espacio y las prácticas características de un espacio urbano ordinario.

Les processus de production des espaces publics de mobilité. *Le cas du secteur Cal y Canto à Santiago du Chili.*

Mots clés : mobilité, espace public, jeux d'acteurs, pratiques sociales, espace relationnel, Santiago du Chili

Au travers de l'analyse des processus de production des espaces publics aux abords d'un nœud d'échange structurant du réseau métropolitain de transport de Santiago du Chili, le secteur Cal y Canto, la thèse interroge les éventuels écarts entre les actions, représentations et projections des acteurs impliqués dans l'aménagement de l'espace, et les pratiques d'appropriation de l'espace par les personnes. Il s'agissait de comprendre quels sont les facteurs qui expliquent ces écarts et quelles conséquences ces écarts ont sur la production de l'espace public, entendu comme espace social. Le travail de recherche s'est donc centré sur la question de la mobilité, abordée au travers de ce qu'elle révèle de la production d'un espace donné en articulant une approche relationnelle sur la question de l'espace public avec une approche pragmatique des jeux d'acteurs. L'entrée par la question de la production de l'espace a ainsi structuré non seulement le positionnement théorique mais également les choix méthodologiques, la construction du terrain, ainsi que les différentes analyses qui ont été menées. L'analyse s'appuie sur un croisement de méthodes principalement qualitatives (analyse historique, entretiens auprès des acteurs institutionnels, observations in situ, photographies) qui permet de restituer la diversité des rapports à l'espace et des pratiques caractéristiques d'un espace urbain ordinaire.

The production process for public spaces within areas of mobility. *The case of Cal y Canto's sector in Santiago de Chile.*

Keywords: mobility, public space, institutional frameworks, social practices, relational space, Santiago de Chile

Through the study of the production process for public spaces in the surroundings of one of the main metropolitan transport hub in Santiago de Chile, the Cal y Canto's sector, the research questions potential discrepancies between the actions, representations and projections of the institutional stakeholders involved in planning and designing these public spaces and the way space is used and appropriated by people. The aim is to identify the factors that explain these gaps and what consequences they have on the production of public space, understood as a social space. Hence, the research focuses on mobility and what it reveals of the production of a given space by articulating a relational approach to public space with a pragmatic approach on the stakeholder's actions. The production of space structures not only the theoretical framework but also the methodological choices and approach to the case study, as well as the different type of analyses that were carried out. The research combines various qualitative methods (historical analysis, interviews with institutional actors, in situ observations, photographs) in order to reveal the diversity of practices and relations to space within an ordinary urban space.

Introducción

En 2016, las municipalidades de Santiago, Independencia y Recoleta, reunidas como la asociación de municipios Mapocho-La Chimba (MLCH), lanzaron el concurso público «Explanada de los Mercados» para rediseñar los espacios públicos del sector de la estación de metro Puente Cal y Canto, comúnmente llamado Cal y Canto.

Como se estipuló en las bases del concurso, la iniciativa buscaba valorizar el patrimonio y la identidad cultural del sector, así´ como su vocación de intercambio modal a través del diseño de una gran explanada pública que conectaría las dos orillas de la ciudad. Un objetivo atractivo a primera vista.

En este contexto, se incluyeron en las bases del concurso un estudio de factibilidad, realizado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), a cargo de la gestión de los transportes urbanos en el área metropolitana de Santiago. Este estudio contemplaba la supresión de la mayoría de los paraderos de bus del espacio público, con la idea de relocalizarlos en una estación de intercambio modal en el subsuelo, ofreciendo así´ una conexión directa entre los numerosos recorridos de bus que prestan servicios en el sector y la mezzanina de la estación de metro Puente Cal y Canto.

Esta proposición tenía la ventaja de simplificar el trabajo de los equipos que concursaron, pues las proposiciones de diseño se veían liberadas del problema de gestión de la mayoría de los flujos de transporte en superficie. Las propuestas de los equipos participantes se centraron entonces en proponer un amplio abanico de soluciones formales que permitían unir las dos orillas del río Mapocho a través de una nueva gran explanada, pero sin proponer usos concretos y contextualizados de este nuevo espacio. Ahora bien, al haber sacado de la ecuación a las infraestructuras de transporte y los flujos asociados a estas últimas, ¿estas soluciones no descuidaban una parte importante de la identidad y los usos de los espacios públicos del sector?

Como arquitecta urbanista, a lo largo de mi carrera profesional, esta misma pregunta me surgía regularmente, sea cual fuere el contexto específico de planificación o diseño de los espacios públicos en torno a las infraestructuras de transporte.

¿Cuáles son las posiciones de los diferentes actores al respecto? ¿Y qué tipos de relaciones se configuran entre transporte y espacio público en el sector de la estación Cal y Canto? Estas primeras interrogaciones originan en buena parte esta investigación. Superando el simple problema de la integración física de las infraestructuras y los diferentes modos de transporte en la ciudad, la ambición inicial de esta tesis fue comprender cómo las prácticas de movilidad contribuyen a la definición de los espacios públicos.

Génesis del proyecto de investigación y reflexiones iniciales

De las dinámicas de movilidad de escala metropolitana a las prácticas de movilidad en el espacio público

Desde los años 1990, la movilidad, entendida como prisma de análisis de las mutaciones socioespaciales de las sociedades contemporáneas (Ascher, 1995; Baumann, 2000; Sheller y Urry, 2006), está en el centro de lo que se podría llamar un «enfoque comprensivo de la metropolización» (Dureau et al, 2000). Más allá del análisis de los desplazamientos, el desafío radica en entender las consecuencias, tanto espaciales como sociales, de la movilidad de las personas (Kaufmann, 2008). En efecto, las movilidades espaciales consideradas en su conjunto —en sus interacciones de diferentes escalas de espacio y tiempo— permiten aprehender las evoluciones contemporáneas de las prácticas urbanas y la organización espacial de las metrópolis (Bassand y Brulhard, 1980; Lévy, 2009). Ahora bien, las ciencias sociales, que han puesto una atención creciente en las consecuencias del desarrollo de las prácticas de movilidad cotidianas a escala territorial, han ignorado ampliamente hasta hoy la relación entre las diferentes formas de movilidad de las personas y el propio espacio, produciendo así enfoques que en su gran mayoría son a-espaciales (Sheller y Urry, 2006; Urry, 2001).

Sin embargo, la articulación entre movilidad, redes de transporte y ciudad está en el centro de las preocupaciones de los actores del urbanismo (Gallez et al, 2013). El éxito del concepto de «Transit Oriented Development» (TOD) (Calthorpe, 1993), la diversificación de las herramientas de coordinación entre transporte y urbanismo en torno a las estaciones y los ejes estructurantes de la red de transportes colectivos (Gallez et al, 2015) así como la multiplicación de los proyectos de nodos de intercambio modal son todas iniciativas que demuestran la circulación de una doctrina que busca promover un modo de desarrollo urbano denso, estructurado en torno al transporte colectivo, y que se opone al modelo de la ciudad expandida. Las interacciones entre redes, movilidades espaciales y espacios urbanos constituyen así un proceso iterativo cuyo análisis requiere un enfoque en diferentes escalas (Miralles-Guasch, 2002). En efecto, los espacios urbanos, tanto como la movilidad, se inscriben a la vez en lógicas de redes de escala metropolitana y escalas de anclaje local. A escala local, la oferta de transporte modifica no solo la accesibilidad a un lugar y la intensidad de los flujos, sino también la presión inmobiliaria, las funciones urbanas y las prácticas sociales presentes en estos espacios (Dureau et al, 2011). En complemento a los numerosos trabajos sobre las dinámicas de movilidad de las personas a escala metropolitana, parece entonces cada vez más necesario profundizar en estas dinámicas de movilidad a escala del espacio local.

En efecto, ante la creciente fragmentación de los espacios urbanos, es necesario construir un enfoque renovado de la investigación sobre las movilidades espaciales y las evoluciones urbanas (Lévy, 2009). Más allá del análisis de la movilidad de las

personas a escala metropolitana, que ha sido ampliamente estudiada, Lévy nos invita a reflexionar sobre la articulación entre las prácticas de movilidad de las personas y los espacios urbanos. El análisis de la movilidad es aquí considerado a través de la relación que establecen las personas con los lugares que frecuentan y los espacios donde circulan. El tiempo de desplazamiento, lejos de ser un tiempo muerto, es en sí mismo un componente esencial de la movilidad de las personas, que cuestiona así directamente los procesos de construcción de los espacios de movilidad a escala local. A esta escala, según Dureau et al. (2014), es necesario avanzar en la construcción de nuevos procedimientos metodológicos que permitan analizar con mayor profundidad las prácticas sociales y las interacciones que se desarrollan dentro de estos espacios vinculados a la movilidad. Se trata entonces de considerar estos espacios de movilidad no solo como nodos de intercambios integrados en redes de movilidad de escala territorial, sino también como lugares donde se desarrolla una variedad de actividades e interacciones sociales (Bertolini, 1999).

En el centro de estas dinámicas, emerge el problema del espacio público. Dureau et al. (2011) estiman que a través de la observación in situ de los modos de apropiación del espacio por las personas, el análisis de los espacios públicos constituye un sitio privilegiado para el estudio de la movilidad espacial a escala local. El desafío radica no solo en medir los desplazamientos o flujos en este espacio, sino también caracterizar las lógicas de construcción colectiva de un lugar determinado y sus temporalidades durante el día y la semana. En efecto, los usos y prácticas sociales en el espacio público están estrechamente vinculados a la movilidad espacial de las personas.

Es particularmente el caso del entorno directo de ciertos nodos de intercambio, donde la intensidad de los flujos pone de relieve problemáticas complejas de articulación entre movilidad y espacio público, que pueden ser comprendidas bajo diferentes ángulos: el del diseño del espacio público, propicio o no para ciertas prácticas de movilidades; el de la reglamentación o regulación de los usos; el de las representaciones y valores asociados a la movilidad en el espacio público, que pueden orientar las intervenciones de los poderes públicos e influenciar las prácticas. Estos espacios públicos de movilidad aparecen así cargados de dimensiones y prácticas sociales que van más allá del problema funcional del intercambio modal y la gestión de flujos (Kaufmann, 2002), y que son un elemento clave para entender las dinámicas urbanas contemporáneas.

Esta dimensión social del espacio público fue reconocida por diferentes autores desde inicios del siglo XX, y se consolidó a partir de los años 1960 (Jacobs, 1961; Whyte, 1980; Gehl, 1971; Harvey, 2013). Este trabajo de investigación se apoya sin embargo en un concepto del espacio que va un poco más lejos, reconociendo los procesos de coconstrucción entre espacio y sociedad (Rémy, 2016). Reinsertado en la complejidad de lo social, «el espacio entrega guías para la acción» que permiten organizar la vida cotidiana (Rémy, 2016). Se trata así de «restituir la unidad

productiva» entre espacio vivido, percibido y concebido, es decir, entre las prácticas, las representaciones y la planificación del espacio (Lefebvre, 1974).

Los espacios públicos de movilidad en Santiago de Chile

En Chile, durante la última década, diferentes cambios en el contexto legislativo demuestran un reconocimiento de los desafíos asociados a la articulación entre espacio público y planificación urbana, y una preocupación nueva por mejorar las prácticas de movilidad a través de un mejoramiento de la calidad de los espacios públicos (PNDU, 2014; ley de Aportes al Espacio Público, 2016; ley de Convivencia Vial, 2018). Estas evoluciones legislativas intervienen en el contexto de una creciente demanda de movilidad activa (caminata y bicicleta), que ha contribuido a posicionar en el debate público el problema de la articulación entre espacio público y movilidad (Figueroa y Hermida, 2020). Aunque estas evoluciones constituyen un avance interesante, es importante situarlas en el contexto local de producción de los espacios públicos. Sobre todo, en el caso de sectores complejos que, por su condición de nodo de intercambio, reciben en los espacios públicos una intensidad importante de flujos.

En efecto, la puesta en servicio de la red pública de buses Transantiago en 2007, favoreció un aumento considerable de las conexiones en el espacio público entre los diferentes modos de transporte, que no fue anticipada ni organizada por las autoridades. En el entorno directo de ciertas estaciones de metro, donde convergen numerosos recorridos de bus, estos espacios públicos funcionan de facto como nodos de intercambio, sin haber sido objeto de una reflexión en términos de planificación y diseño que integre esta problemática. Por mucho que el tema de la integración de la movilidad en los espacios urbanos ha impregnado progresivamente el discurso público, en los hechos, la existencia misma de estos flujos suele ser eludida por los actores a cargo de la planificación, del diseño o de la gestión de estos espacios. Los escasos proyectos (de haberlos) tienden a retirar los flujos del espacio público para confinarlos en estaciones de intercambio modal, concebidas como espacios cerrados que no dialogan con la ciudad.

En la perspectiva de los trabajos de sociología y geografía de las movilidades urbanas anteriormente mencionados, consideramos que estos espacios públicos integran dimensiones sociales que van más allá de la simple problemática del intercambio modal. Acogen y federan diferentes modos de desplazamientos, así como las prácticas asociadas a estos desplazamientos. Son espacios híbridos, en la interfaz de las redes de transportes y la ciudad, que se constituyen a la vez como espacio de intercambio y espacio social, donde se entremezclan usos estáticos y dinámicos de flujos y movimientos.

A través de un análisis cruzado de las prácticas de los usuarios y los actores institucionales que intervienen en estos espacios públicos, proponemos entonces aprehender el problema de la movilidad a través de lo que esta revela de la producción de un espacio específico, lo que constituye una de las originalidades de

esta tesis. En efecto, salvo los enfoques etnográficos centrados en las prácticas de los usuarios del transporte, son pocos los trabajos de investigación que han cuestionado la relación entre movilidad y espacio público, a pesar de que su articulación parece ser fundamental para abordar el problema de la integración, a escala local, de la movilidad en los espacios urbanos.

Al respecto, cabe aquí precisar que, desde un inicio, hemos asumido un enfoque de investigación inductivo, atento a lo que pudiera surgir del trabajo de terreno, de los primeros análisis y de la relación necesariamente iterativa entre el marco teórico y el trabajo empírico. En este sentido, la hipótesis de trabajo fue afinada y redefinida a lo largo de las diferentes etapas de la tesis, en función del avance del trabajo de análisis.

Preguntas de investigación

A partir de estas primeras reflexiones aparecieron entonces las preguntas presentadas a continuación, y que guiaron la investigación:

¿En qué medida el análisis de los procesos de producción de los espacios públicos en las inmediaciones de un nodo de intercambio revela las diferencias entre (1) las acciones, representaciones y proyecciones de los actores institucionales involucrados en la gestión del espacio y (2) las prácticas de apropiación del espacio por las personas?

¿Cuáles son los factores que explican estas diferencias y qué consecuencias tienen sobre la producción del espacio?

Estructura de la tesis

En un primer capítulo, detallaremos inicialmente el posicionamiento teórico de la tesis, indicando cómo el concepto de espacio —que se revela como un elemento clave de nuestras preguntas de investigación— es definido y movilizado en el marco de la tesis, tomando en cuenta los trabajos ya existentes. Veremos luego los diferentes enfoques teóricos que han sido desarrollados sobre el problema del espacio público, lo que nos permitirá especificar nuestra propia acepción y la manera en que nos aproximamos a la problemática del espacio público en el marco de la investigación. Por último, evocaremos los enfoques teóricos aplicados al análisis de los juegos de actores y el aporte de un enfoque pragmático y situado en el análisis de la acción colectiva.

A partir de nuestro posicionamiento teórico, enunciaremos nuestra hipótesis de investigación y los objetivos asociados a esta, para luego presentar el proceso de construcción de nuestro terreno de estudio y las opciones metodológicas adoptadas. En esta parte, abordaremos los diferentes soportes y categorías de análisis que fueron movilizados para responder a las preguntas de investigación.

En este marco, además, precisaremos cómo se desarrollaron los diferentes levantamientos de terreno.

Avanzaremos luego en la construcción del marco interpretativo de nuestros resultados de investigación, deteniéndonos primero en la contextualización de nuestro caso de estudio. Esta parte de la investigación tiene como objetivo situar nuestro sitio de estudio en el territorio metropolitano de la ciudad de Santiago de Chile, así como especificar su morfología urbana, los principales usos que se desarrollan dentro de los espacios públicos, los desafíos asociados a estos últimos y el lugar que ocupa el sector en el proceso de construcción de la ciudad y su identidad urbana.

A partir de este trabajo de análisis de las características y desafíos urbanos del sitio, propondremos una lectura problematizada de nuestro caso de estudio, estudiando de más cerca la relación que mantienen los habitantes de Santiago con los espacios públicos, para situar nuestro caso de estudio en este relato. Además, mostraremos los desafíos propios del sector a través de un ejercicio de conceptualización, que nos permitirá estabilizar una definición de nuestro caso de estudio en el marco de nuestra investigación.

Desarrollaremos luego un análisis de los diferentes factores que permiten explicar los procesos de producción de los espacios públicos del sector de estudio. Este análisis permitirá abordar y entender la multiplicidad de dimensiones y prácticas que caracterizan estos espacios, así como identificar las eventuales diferencias entre estas y la percepción de los actores institucionales, y los factores que explican la existencia de estas diferencias.

Por último, en las conclusiones, retomaremos nuestros diferentes resultados a través de una reflexión sobre los aportes teóricos, metodológicos y empíricos de la investigación, así como las pistas de investigación complementarias que podrían ser desarrolladas a futuro.

Capítulo 1. Marco teórico

De las preguntas de investigación que acabamos de evocar, el espacio emerge entonces como una dimensión clave de la investigación. Por ello, es importante que el posicionamiento teórico introduzca en primer lugar esta dimensión del espacio, para delimitar el concepto y precisar cómo será movilizado luego en el marco de la investigación. Como lo veremos a continuación, de este primer posicionamiento teórico sobre el espacio depende nuestro posicionamiento sobre el problema de los espacios públicos y los juegos de actores, los que también serán movilizados como marco de referencia en la construcción de la metodología, así como en los resultados de la investigación.

No se trata aquí de reconstruir exhaustivamente los aportes a la teoría de la sociología del espacio por parte de disciplinas tan variadas como la geografía, la sociología, la antropología, la filosofía o incluso el campo anglosajón de los *cultural studies*. Estos múltiples aportes, que Cresswell (2004) o Thrift (2006) analizan de manera detallada, efectivamente llevaron a la aparición, a principios de los años 2000, de lo que se suele calificar como *spatial turn*, es decir, la emergencia del paradigma espacial en las ciencias sociales y su articulación con el concepto de *place*. Nuestra reflexión estará más centrada en la articulación de ciertos autores de referencia, que nos permitirán reflexionar sobre el concepto de espacio tal como lo movilizaremos en el marco de nuestra investigación. Asimismo, nuestro posicionamiento teórico sobre el problema de los espacios públicos y el análisis de los juegos de actores buscará especificar cómo estos conceptos claves serán definidos y movilizados en el marco de la tesis.

1. El espacio como clave de lectura

La dimensión del espacio, que durante mucho tiempo tuvo un rol menor en la teoría sociológica clásica, se construyó más bien como una categoría de análisis interdisciplinario, nutriéndose de los enfoques de la filosofía y la geografía, en especial a través de las tradiciones marxistas y feministas. Como lo señala Urry (2001) en «The Sociology of Space and Place»,[1] el problema del espacio ha sido relativamente poco tratado por la sociología del siglo XX. Como es de suponer, Urry menciona los aportes de filósofos, sociólogos o geógrafos que son referencias importantes de la sociología clásica, sobre los que volveremos luego, como Marx o incluso Simmel, así como las contribuciones de autores como Castells, Massey o Giddens en los años 1970 y 1980. Podemos citar también el concepto de la heterotopía teorizado por Foucault (1967), quien lo desarrolló a partir de sus reflexiones sobre lo que construye un espacio en las diferentes sociedades y culturas. Pero, como nos dice Urry, aunque la dimensión espacial debiera ser

[1] Capítulo introductorio a The Blackwell companion to sociology, obra editada por Judith R. Blau (2001).

considerada por los sociólogos como un problema central, salvo en el caso de los autores citados, el problema del espacio ha sido relegado durante mucho tiempo a la geografía social y la corriente anglosajona de la geografía humana (Urry, 2001; Cresswell, 2004; Turner, 2006).

Por otra parte, es interesante señalar que Urry (2001) vincula los conceptos de *space* (que traduciremos como «espacio») y *place* (que traduciremos como «lugar») de la misma forma que lo hará luego Cresswell (2004) en su obra *Place: A Short introduction*. Una mirada a la teoría de los no-lugares de Augé nos mostrará además hasta qué punto los conceptos de «espacio» y «lugar» pueden ser relacionados en su uso. En efecto, nuestro sentido común tiende a asociarlos, y la confusión es aún mayor ya que sus contornos varían según cada idioma. Esto requiere ser clarificado ya que, en el marco de la tesis, utilizaremos referencias teóricas en español, francés e inglés.

Por ello, desarrollaremos a continuación un primer marco sobre el problema del espacio, articulando el concepto de espacio (*space*) con el de lugar (*place*), es decir, un espacio al que los usuarios le dan sentido al construir una relación con él, al utilizarlo, al describirlo o simplemente normarlo (Urry, 2001; Cresswell, 2004). A partir de esta distinción, abordaremos el concepto de espacio desarrollado por Massey (1991), para quien se construye en torno a un conjunto de relaciones sociales en permanente evolución, al contrario de las visiones más estáticas e inmóviles que emanan de la geografía crítica marxista. En la misma línea que Massey, nos detendremos además en la teoría sociológica del espacio desarrollada por Rémy (2015), quien también busca salir de esta visión estática en favor de una visión que privilegia un proceso de coconstrucción entre espacio y sociedad, superando así una concepción de un espacio que se reduciría a una sola metáfora de lo social.

1.1. El espacio y el lugar

Para Cresswell (2004), la palabra *place* («lugar») suele ser utilizada de manera genérica sin desarrollar realmente su sentido. En efecto, esta palabra parece estar revestida de un sentido común tan fuerte que se termina por no cuestionar su uso. Al contrario de «territorio» o «paisaje», que se enuncian como términos especializados no propios de la lengua cotidiana, la palabra «lugar» tiene un sentido particular, estrechamente asociado a la experiencia de las personas. Así, cuando las personas inyectan sentido en una porción de espacio —cuando lo nombran, por ejemplo—, comienzan a desarrollar una relación con este espacio, que se vuelve para ellos un «lugar». En este sentido, el concepto de «lugar» (*place*) en la cultura anglosajona posee similitudes con el concepto de espacio social de Lefebvre:

> *[E]l espacio como tal, lo histórico, lo diacrónico, el pasado generador, se inscriben incesantemente en lo espacial, como un cuadro. Hay más, sobre y en el espacio, que las huellas inciertas dejadas por los eventos; está la inscripción de la sociedad en acción, el resultado y el producto de las actividades sociales. Hay más que una escritura del tiempo. El espacio generado por el tiempo siempre es actual, sincrónico y entregado como un todo.*[2]
>
> *Lefebvre (2000: 131 [1974] en Rozenholc, 2010)*

Si podemos evocar los aportes de Vidal de la Blache a la geografía regional francesa de fines del siglo XIX sobre el problema de las relaciones entre el mundo natural y el mundo cultural, cabe señalar sin embargo que en aquella época la distinción conceptual entre espacio y lugar aún no había sido elaborada. Fue introducida por la geografía social y la geografía humana anglosajona en los años 1960 y 1970 para revelar la dimensión social del espacio. En efecto, a partir del concepto de «topofilia», Tuan (1974) muestra cómo nuestra experiencia del mundo se construye a través de las relaciones de percepción y apego que desarrollamos con los lugares. En este caso, el espacio aparece como un concepto más abstracto que el lugar. Es un espacio geométrico, conformado por coordenadas geográficas sin un significado asociado. Tuan define así el espacio como una zona abierta al movimiento, mientras que los lugares corresponden a la pausa y el descanso. Pausa que implica que la persona ocupe el espacio, que lo transforme en lugar. La noción de espacio está así ligada a lo que permite el movimiento, mientras que el lugar es inferido por la pausa; cada pausa en el movimiento permite que una localización se convierta en un lugar. Dicho de otra forma, entre los lugares existe el espacio. Así, señala Tuan, los conceptos de espacio y lugar se necesitan mutuamente para definirse. Lo que comienza como un espacio indiferenciado se vuelve un lugar a medida que llegamos a conocerlo y darle valor.

A través de la noción de lugar se revela entonces nuestra forma de ser en relación con el mundo y, con ello, nuestra manera de comprenderlo. En este sentido, el concepto de lugar no define tanto la cualidad de las cosas en el mundo como la manera en que escogemos pensar el mundo. Lo que hemos decidimos resaltar y designar como importante. El resultado implica entonces cierta ambigüedad inherente a la genealogía del concepto. En efecto, el concepto de lugar puede ser comprendido como objeto de estudio y, a su vez, como una forma de pensar el mundo, de abordarlo. Está ligado por igual a la epistemología y la ontología, nos dice Cresswell (2004).

En esta misma línea, Relph (1976) construye su razonamiento en una relación más directa con la fenomenología y los trabajos de Husserl y Heidegger, desarrollando un concepto de lugar explícitamente vinculado a nuestra existencia humana y nuestro conocimiento práctico de los lugares. En efecto, Relph desarrolla su teoría en referencia al concepto de *dasein* de Heidegger —término alemán que combina

[2] « [*L]'espace comme tel, l'historique, le diachronique, le passé générateur s'inscrivent incessamment sur le spatial, comme un tableau. Il y a plus, sur et dans l'espace, que des traces incertaines laissées par les évènements ; il y a l'inscription de la société´ en acte, le résultat et le produit des activités sociales. Il y a plus qu'une écriture du temps. L'espace généré par le temps est toujours actuel, synchronique et donné comme un tout ».*

las palabras *sein* (ser) y *da* (ahí) en «ser ahí»—, que designa la esencia de la existencia, es decir, cómo las personas existen en el mundo y tienen consciencia del mundo. La localización entonces ya no es un criterio suficiente para definir un lugar. Relph enumera así otros criterios, como el sentido de la comunidad que genera un lugar y el sentido del tiempo necesario para establecer un vínculo con el lugar. Refiriéndose a la fenomenología desarrollada entre otros por Husserl en el siglo XIX, evoca asimismo la consciencia situada. De esta forma, nos dice Relph, nuestra consciencia no solo es consciencia, sino que una consciencia situada en un lugar. Reflexionar sobre lo que es un lugar, entonces, no puede limitarse a una tarea descriptiva. El problema central del enfoque fenomenológico de los lugares desarrollado por la geografía humana puede formularse así de la siguiente manera: ¿qué hace que un lugar sea un lugar? O, en otras palabras, ¿qué hace que establezcamos vínculos con un espacio transformándolo en lugar?

Aunque los geógrafos humanistas anglosajones hacen esta pregunta, sus respuestas tienden más a considerar que los lugares son conceptos universales, sin reconocer las diferencias entre las personas, y por lo mismo las diferencias que también pueden existir en las relaciones que estas establecen con los lugares. Así, aunque la geografía humana se interese en la fenomenología, construye un concepto del lugar que se podría calificar como esencialista, es decir, fundado en nociones de autenticidad y arraigo cada vez menos durables en el mundo posmoderno globalizado (Cresswell, 2004).

1.2. El lugar en el contexto de los flujos globalizados

A fines del siglo XX, en un contexto de creciente mundialización, se reforzaron diferentes dinámicas mundiales, lo que implicó un cuestionamiento del concepto de lugar comprendido como vector de autenticidad e identidad local. Entre otros, podemos citar fenómenos tales como: el turismo masivo y la *disneificación* de ciertos lugares, la aparición de grandes marcas comerciales y multinacionales, la proliferación en ciertos países de *gated communities* en respuesta a una demanda creciente de seguridad y el deseo de vivir en comunidades socialmente homogéneas.

Relph (1976) fue uno de los primeros geógrafos que se interesó en el concepto de lugar y que estableció una relación directa entre movilidad y degradación de los lugares, en su libro *Place and Placelessness*. Según Relph, mientras más una persona se sienta inmersa en un lugar, más su relación con ese lugar será fuerte y auténtica. Para ilustrar su concepto de una relación existencial y auténtica con los lugares, se apoya en la experiencia de las personas cuando están en sus hogares o su propia comunidad. Así, la movilidad, tanto cotidiana como residencial, y el crecimiento del turismo mundial —en un contexto de aumento exponencial de las velocidades de desplazamiento y desarrollo de una cultura de masa— diluyen la posibilidad de relaciones auténticas con lugares cada vez más anónimos, estandarizados e intercambiables.

Estas constataciones han llevado a ciertos autores de la geografía crítica marxista, como Harvey (1996, 2004), a interesarse en el concepto de lugar, resaltando que los lugares son, antes que nada, construcciones sociales que se fundan en la exclusión de ciertos grupos. Estos trabajos se apoyan en gran parte en el pensamiento espacial de Lefebvre desarrollado en *Critique de la vie quotidienne* (1947, 1967, 1981) y más particularmente en *La production de l'espace* (1974). En efecto, en línea con sus trabajos sobre el derecho a la ciudad (1968, 1970), la reflexión de Lefebvre se construye con un enfoque político del espacio como expresión de poder. Retoma y desarrolla así las ideas enunciadas por Marx un siglo antes sobre las consecuencias de la división del trabajo y la acumulación del capital en la destrucción del espacio por el tiempo, al igual que su profundo impacto sobre la transformación de los sistemas productivos y culturales. La relectura marxista de Lefebvre sobre la producción del espacio ejercerá una fuerte influencia en los enfoques desarrollados posteriormente en el campo de la geografía crítica, sobre todo con respecto a la «producción capitalista del espacio», que teoriza la confrontación entre el valor de intercambio y el valor de uso. En el pensamiento de Lefebvre, el espacio aparece así condicionado por las estructuras de producción y reducido a un producto con valor de cambio puesto al servicio de la acumulación del capital. Al mismo tiempo, el concepto del espacio de Lefebvre no se reduce a un simple reflejo de una sociedad determinada: se constituye a la vez como producto y fuerza productiva. Lefebvre (1974) introduce así el concepto de «triplicidad del espacio», que se articula en torno a una dialéctica entre el espacio concebido, vivido y percibido. Establece así una «unidad productiva del espacio» que se construye en torno a un modelo multidimensional, articulando la planificación con las prácticas y las representaciones del espacio. El concepto de la unidad productiva articulada en torno a una triplicidad, —elemento central en el pensamiento espacial lefebvriano, y sobre la que volveremos luego—, fue sin embargo menos citado por la geografía crítica. Ante el problema del lugar, la geografía crítica articuló más bien la problemática del derecho a la ciudad con los conceptos desarrollados por Lefebvre en torno al espacio como producto de valor de cambio, en el contexto de la globalización de los flujos y de la comprensión del vínculo entre tiempo y espacio.

La era posmoderna, caracterizada por una creciente compresión espaciotemporal, también ha sido abordada por autores como Giddens (1990), Soja (1989, 1996) o Harvey (1996). En efecto, lejos de ser neutra, la relación espacio-tiempo está fuertemente relacionada con las estructuras de poder y los modos de producción y consumo que existen en una sociedad determinada (Harvey, 1994, 2004). Así, en el contexto de la sociedad capitalista, la movilidad creciente del capital, junto con la necesidad de las ciudades de diferenciarse en un contexto altamente competitivo, ha llevado a Harvey a considerar que los lugares han sido reducidos a una forma de «fijación» de los flujos globalizados de capital, que se estructuran en torno a relaciones de poder sobre el espacio. La hipermovilidad del capital, asociada a la cultura de masa, tenderían así a diluir las relaciones auténticas con lugares cada vez más homogéneos e intercambiables. Podemos citar a Thrift (1999), quien asocia la degradación de la noción de lugar con dinámicas mundiales de crecimiento de la

movilidad. Al proponer la movilidad globalizada como prisma de análisis de la vida moderna, Thrift cuestiona la pertinencia del propio concepto de lugar, concentrándose más bien en los fenómenos de movilidad entre los lugares.

El pensamiento de la geografía crítica, de cierta forma, es bastante cercano a la teoría de los no-lugares de Augé (1992). En efecto, ambos denuncian la misma pérdida de identidad de los lugares en un contexto de creciente movilidad, que tiende a homogeneizarlos globalmente. La diferencia radica en que los geógrafos críticos analizan estos procesos sociales a partir de las dinámicas de poder asimétrico y las relaciones de dominación y explotación que se construyen como expresión espacial del capitalismo. Así, la permanencia de los lugares está siempre en tensión con la movilidad en el espacio dominado por el capital. En este sentido, remite a la distinción que Tuan (1977) establece entre el espacio —lo que permite el movimiento— y el lugar —relacionado con la pausa. En el pensamiento de Tuan, la pausa en el movimiento es lo que le permite a un espacio transformarse en lugar. En el pensamiento de Harvey (1996), el capital móvil se sitúa en una escala y una temporalidad globales, mientras que el lugar fijo se sitúa en una escala y una temporalidad locales.

Así, la creciente movilidad puede ser vista como un factor de decaimiento de nuestro sentido de los lugares y del sentimiento de apego que nos une a ciertos lugares. Sin embargo, nos dice Harvey, esto no quiere decir que los lugares sean menos importantes: al contrario, son cada vez más símbolos políticos de resistencia contra las fuerzas globales del capitalismo, pues la mundialización generó también una creciente necesidad de volver a lo local. Así se siguen generando verdaderas raíces geográficas en los lugares (Di Méo, 1991).

En definitivo, el problema de la definición de los lugares sigue siendo hoy central en el debate urbano. No pueden desaparecer, porque representan los fundamentos de nuestra condición humana, aunque hayan cambiado y que esto provoque ansiedad (Cresswell, 2004).

1.3. El lugar como tejido social en evolución permanente

En su artículo *A Global Sense of Place*, Massey (1991) subraya que mucho de lo que se ha escrito sobre el concepto del espacio, los lugares y el tiempo en nuestras sociedades posmodernas, rescata la visión marxista de la aniquilación del espacio por el tiempo en un modelo capitalista que determina nuestra experiencia del mundo, el tiempo y los espacios. Esta postura, según Massey, produce un dualismo: por un lado, se asocia al tiempo con conceptos de movimiento y progreso y, por otro, se asocian los lugares con conceptos más estáticos. De este modo, para Massey, la constatación de una fragmentación y disrupción espaciotemporal tuvo como consecuencia la emergencia de una visión idealizada de un pasado en el cual los lugares eran habitados por comunidades coherentes y homogéneas. Visión altamente cuestionable, porque requiere dos supuestos: primero, que un lugar tenga una identidad única y estable en el tiempo y, segundo, que un lugar tenga

fronteras claras y fijas que lo delimiten, distinguiendo lo de adentro y lo de afuera. Massey advierte sobre lo reaccionaria que puede llegar a ser esta visión, pues implica construir barreras entre la *comunidad* adentro y los *demás* afuera. Nos invita en cambio a pensar en un sentido más progresivo del lugar. Según Massey, el lugar no se construye como concepto autorreferente, cerrado y defensivo, sino más bien abierto hacia afuera. Un sentido del lugar más adecuado a nuestra era, caracterizada por la compresión espaciotemporal.

En este sentido, nos dice Massey, no solo la economía determina nuestra experiencia de los espacios y lugares. Existe una compleja diferenciación social en los grados de movimiento y comunicación de las personas, y también en el grado de control que tienen sobre sus movimientos. Por ejemplo, el sentido de un lugar para una mujer es diferente al de un niño o un hombre. Las personas en situación de calle también se van a relacionar de forma distinta a los espacios. En definitiva, la identidad total de un lugar se construye sobre la base de un tejido complejo constituido por los diferentes sentidos del lugar (*sense of place*) de personas muy variadas que se cruzan, se completan o se afrontan. Este tejido cambia constantemente y, con él, los límites de los lugares, que varían según las personas.

Desde esta perspectiva, es posible pensar en una interpretación alternativa de los lugares: su especificidad no es una historia interna de largo plazo, sino el hecho de que se construyen en constelaciones de relaciones sociales. En vez de pensar en los lugares como áreas dotadas de perímetros estáticos, Massey nos invita a concebirlos de forma más dinámica como momentos articulados en redes de relaciones sociales, donde una amplia proporción de esas relaciones y experiencias se elabora en una escala más amplia de la que aplicamos a un lugar. Esto permite construir un sentido del lugar extravertido, abierto, que reconoce una historia acumulada de relaciones a un lugar dado, relaciones que también se sitúan en un mundo más amplio. De este modo, articula los conceptos de movilidad y lugar en vez de situarlos en una relación antagónica. Así como una ciudad se debe pensar en su contexto geográfico, el lugar se debe pensar como una manera de entender el mundo.

La postura de Massey es interesante porque nos invita a concebir los lugares más allá de las grandes dinámicas de globalización. Podemos así centrarnos en lo que ella llama *the uniqueness of a place*, es decir el carácter único de cada lugar, que se puede resumir en las siguientes dimensiones (Cresswell, 2004, p.74):

(1) El lugar como proceso	*Place as process*
(2) El lugar definido por lo externo	*Place as defined by the outside*
(3) El lugar como sitio de múltiples identidades e historias	*Place as site of multiple identities and histories*
(4) El carácter único del lugar definido por sus interacciones	*A uniqueness of place defined by its interactions*

En la misma línea de Massey, la teoría sociológica del espacio desarrollada por Rémy (2015) identifica el espacio como el resultado de un proceso de construcción, que toma en cuenta la relación espacio-tiempo para evitar una visión estática del espacio y articular las realidades espaciales locales con escalas más globales. Superando el concepto de materialidad espacial de Latour (1991), Rémy propone considerar el espacio no como un simple decorado, sino como un «medio», situándose así dentro de la tradición durkheimiana. Se trata entonces de articular la materialidad del espacio con una realidad social. El espacio contribuye entonces a la producción de lo social, al igual que lo social contribuye a producir el espacio, en un proceso de coconstrucción. El concepto de coconstrucción se funda entonces en un vaivén permanente entre espacio y sociedad. Supera así una concepción del espacio que se reduciría a una simple metáfora de lo social, como sucede por ejemplo en el pensamiento de Bourdieu (1979). No lo considera tampoco como un simple soporte que las personas se apropian, tal como lo define Augé (1992). Se posiciona igualmente en ruptura con el determinismo espacial preconizado por la Carta de Atenas bajo los auspicios de Le Corbusier (1957). El espacio es aquí considerado en sí mismo como una categoría de análisis de lo social.

Ahora bien, el razonamiento de Rémy no consiste en la elaboración de una teoría acabada del espacio: busca más bien poner de relieve lógicas que permitan aclarar este proceso de coconstrucción. Efectivamente, el análisis de los procesos de coconstrucción hace posible comprender las lógicas sociales en acción dentro de un medio determinado. El espacio así es concebido a la vez como una limitación presente y un recurso futuro. La posición de Rémy se reúne aquí con la de Lefebvre (1974), que intenta reconstruir «la unidad productiva del espacio» superando el espacio presente *vivido* y *percibido*, e introduciendo la noción de espacio *concebido*, que implica una proyección hacia el futuro.

En línea con estos trabajos, nuestra tesis aplicará el concepto de espacio como categoría de análisis social dentro de un proceso de coconstrucción, que articula la producción del espacio y la producción de lo social, y que reconoce las múltiples identidades abiertas que se construyen a lo largo del tiempo. Volveremos luego sobre esta problemática de la coconstrucción entre espacio y sociedad, y sobre su articulación con otro concepto desarrollado por Rémy, el espacio relacional que usaremos como marco central de análisis de la tesis. Pero, para comprender el interés por el espacio relacional, debemos detenernos primero en los alcances y problemáticas asociados al concepto del espacio público, que nos llevan a escoger el espacio relacional no solo como herramienta de análisis, sino también como soporte de construcción de nuestra hipótesis de estudio y nuestra metodología de investigación.

2. El espacio público

Lo complejo del concepto de espacio público es que se sitúa en el cruce de diferentes campos disciplinarios y, por consiguiente, da lugar a interpretaciones variadas por parte de los sociólogos, politólogos, urbanistas, arquitectos, etc. Estas interpretaciones, sobre todo en el campo de la sociología o las ciencias políticas, no se vinculan siempre con la dimensión física del espacio. En el campo del urbanismo, si nos referimos a la definición normativa de Choay (2006), el espacio público concierne a «la parte del ámbito público no construido, dedicado a usos públicos [...]. Efectivamente, a la especialización de la casa como espacio cerrado, lugar doméstico de la intimidad familiar, responde la especialización de los espacios exteriores como espacios públicos, lugares de anonimato o encuentros informales». Al identificar el espacio público en oposición al espacio privado y doméstico, se podría así asociar la imagen genérica del espacio público al espacio exterior de la calle. En efecto, se trata de un desplazamiento hacia el exterior, hacia una experiencia de la alteridad y de un espacio social de encuentro e intercambio.

Aunque las calles, bulevares, plazas y otros parques y jardines públicos están intrínsecamente ligados a la historia urbana, la aparición del concepto de espacio público como categoría de análisis y de política urbana es algo reciente. El término de espacio público emerge sobre todo en los años 1970, en el cruce de las evoluciones de modos de vida urbana y de la cultura emergente de los profesionales del urbanismo. Este nuevo interés por estos espacios, que habían sido descuidados durante buena parte del siglo XX por las políticas públicas, conlleva nuevas dinámicas en términos de concepción y recalificación que suelen integrar enfoques de coconstrucción entre urbanistas y usuarios, así como la articulación entre actores públicos y privados. De esta forma, el espacio público hoy es a la vez una categoría de acción y planificación del espacio urbano, así como una herramienta de reflexión y análisis sobre el futuro y la accesibilidad de los espacios urbanos.

Como señala Paquot (2008), el concepto de espacio público debe ser utilizado con cuidado, pues su plural no coincide de ningún modo con el singular. Si el espacio público, en su sentido amplio, corresponde a la filosofía política, su uso en el campo disciplinario del urbanismo hace referencia a lugares con estatus y prácticas variados. Volveremos entonces sobre la génesis del concepto y los diferentes enfoques teóricos que han sido desarrollados para explicar cómo nuestro posicionamiento teórico moviliza el concepto del espacio relacional desarrollado por Rémy, aplicándolo a la producción del espacio público a través de las prácticas y acciones cotidianas de los actores institucionales y de los usuarios.

2.1. La emergencia del espacio público en el debate urbano

Los primeros trabajos sobre el espacio público se originan a principios del siglo XX, en la Escuela de Chicago, en torno al problema de los inmigrantes norteamericanos y su relación con el espacio público. Wirth (1938), en línea con los trabajos de Simmel (1984), identifica el espacio público como un espacio anónimo, donde se desarrollan sociabilidades estandarizadas y comportamientos de masa que, a través de una cierta subjetivación, favorecen una cultura urbana de clase. También podemos citar los escritos de Benjamin (2005) de la misma época sobre el *flâneur*,[3] concebido como figura emblemática de la experiencia urbana en el espacio público de la ciudad moderna.

Ahora bien, fue en los años 1960 y 1970 que el concepto de espacio público apareció realmente, en referencia a los trabajos de Habermas y Arendt, y en un contexto crecientemente crítico del movimiento moderno y funcionalista. Lejos de verse limitado a la disciplina del diseño urbano, el uso del concepto se expandió a diferentes disciplinas. De hecho, es interesante señalar que las nociones de esfera pública y espacio público suelen ser utilizadas indiferenciadamente, sobre todo en los ámbitos de la ciencia política y la sociología francesa. En efecto, estas corrientes se apoyan en los trabajos de Habermas y Arendt en torno al problema de la esfera pública. La tesis de Habermas (1978) se centra en el problema de la apropiación de la esfera pública por parte de la burguesía en los siglos XVII y XVIII, antes controlada por el Estado, y en el nacimiento de la opinión pública. Arendt (1994) extiende los ámbitos de alcance de esta esfera pública, al reconocer en el intercambio de los individuos no solo la creación de una opinión pública, sino también la posibilidad de acción. Dicho esto, los trabajos de Habermas y Arendt se refieren ambos a una esfera pública abstracta, a-espacial, que no menciona de ninguna manera el problema del espacio.

Desde su origen el concepto ha estado así estrechamente ligado a lo que conforma una sociedad pública, en el sentido de «vivir juntos». Jacobs (1961) contribuirá de manera importante a la aparición de la dimensión espacial de los problemas sociales. Su trabajo de observación empírica*, in situ*, revela de manera casi intuitiva la existencia de múltiples dimensiones sociales asociadas al espacio de la calle. Muy crítico del movimiento moderno, destaca la importancia de los espacios públicos como lugares donde se construye gran parte de la sociabilidad cotidiana de las personas. Se genera entonces una nueva sensibilidad al problema de la sociabilidad pública, en oposición a la del espacio privado, y acompaña la aparición del concepto de espacio público como aquel donde se desarrollan modalidades variadas de interacciones entre las personas (Whyte, 1980; Joseph, 1993 Goffman, 1966). Los trabajos de Cresswell (2004), que presentamos más arriba, diferencian también en la misma línea los conceptos de lugar (*place*) y espacio (*space*). Se trata así de resituar las prácticas sociales en el espacio como un problema central que se

[3] La palabra flâneur, que procede del francés, fue ocupada por Baudelaire en 1863 en su obra El pintor de la vida moderna para describir al paseante que vaga sin rumbo por las calles observando el despliegue del mundo. Benjamin, que tradujo a Baudelaire, desarrolló luego esta figura y la relacionó con un cierto tipo de experiencia urbana de la modernidad.

impone sobre el problema técnico y funcional que había sido establecido como principio absoluto por el movimiento moderno. Al adagio funcionalista *form follows function* (la forme sigue a la función) se podría oponer entonces *form follows practice* (la forma sigue a la práctica).

La emergencia del concepto de espacio público en el debate urbano está así estrechamente relacionada con la expresión de una nueva cultura urbana, que emergió en los años 1970 con el movimiento posindustrial de «regreso a la ciudad», y que se construyó en reacción a los entornos monofuncionales creados por el movimiento moderno. La época estuvo marcada por un nuevo interés en los centros urbanos y los espacios públicos, en un contexto en que, por una parte, se generó una nueva sensibilidad al problema del patrimonio urbano ligado al desarrollo de funciones recreativas y turísticas de la ciudad y, por otra parte, surgieron preocupaciones medioambientales relacionadas de cerca con la problemática de la movilidad.

2.2. Los enfoques críticos

El movimiento de «regreso a la ciudad» se produce en un contexto de competencia económica creciente entre las ciudades. La ciudad empresarial y competitiva se afianza en los años 1980, para luego consolidarse en los años 1990 y, sobre todo, en torno al año 2000. Se multiplican las operaciones de regeneración de los espacios púbicos, pensados como herramientas de renovación de la imagen de la ciudad, generando fenómenos de «destrucciones creativas» y gentrificación (Harvey, 2013).

La implementación de una economía espacializada valoriza así ciertos tipos de actividades. El consumo y el esparcimiento se convierten en funciones privilegiadas que producen espacios públicos ahistóricos sometidos a una cierta estética. Según Lefebvre (1968), estas dinámicas, acompañadas por una creciente fragmentación de la vida social y el espacio urbano, debilitan el valor de uso de los espacios públicos en provecho de un valor comercial. Muchas veces reducido a una simple problemática de inclusión y accesibilidad a los espacios urbanos, el derecho a la ciudad que formula y reivindica Lefebvre tiene en realidad un alcance sumamente político. En efecto, se sitúa en una ruptura radical con respecto a una producción del espacio que ya no corresponde a un proyecto social o político, sino a lógicas de rentabilidad económica y financiera. Frente a estas lógicas de mercantilización de los espacios urbanos, el derecho a la ciudad se funda así en la creencia de que los propios habitantes deben decidir y crear la ciudad. Como contrapuesta al valor de cambio, Lefebvre propone recuperar el valor de uso basado en la apropiación de los espacios en un proyecto de transformación y emancipación radical de la sociedad.

> *El derecho a la ciudad se manifiesta como una forma superior de los derechos: derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, a la vivienda y al vivir. El derecho a la obra (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (claramente diferente del derecho a la propiedad) están implicados en el derecho a la ciudad.*[4]
>
> *(Lefebvre, 1968, p. 155)*

La dimensión de apropiación y la dimensión de decisión se encuentran entonces en el centro del concepto de derecho a la ciudad. Así, el derecho a la ciudad es a la vez «un derecho a la obra», decisional y participativo, y «un derecho a la apropiación», es decir un derecho de uso de los espacios urbanos. De manera implícita, se plantea aquí el problema de las actividades y prácticas de apropiación de las personas en cuanto componente esencial de la producción misma del espacio.

La problemática del derecho a la ciudad aparece entonces en el centro de los enfoques críticos de la producción de los espacios públicos, que denuncian un contexto de competitividad globalizada centrada en la creación de una imagen urbana a expensas de un espacio social complejo (Harvey, 1992). Asistimos efectivamente a una cierta estetización de los espacios públicos, así como una reconfiguración de los modos de vida urbanos en torno a escenografías estandarizadas de los lugares de sociabilidad, donde la relación al espacio se realiza a través del consumo de bienes y servicios (Simpson 2011; Koch y Latham, 2014). El espacio público se ve así sometido a cierta artificialidad, que aparece formulada en los trabajos críticos de Debord (1967) sobre la sociedad del espectáculo. Se ponen en marcha mecanismos sutiles de «pacificación del espacio» a través de la puesta en escena de ciertos estilos de vida centrados en la cultura, el esparcimiento y el consumo dentro de una nueva «economía simbólica» (Zukin, 1995, 2010). Esta economía simbólica se hace visible a través de una arquitectura y un paisaje urbano que buscan ser icónicos (Harvey, 1989; Hubbard, 1996), reemplazando a los paisajes de producción de la ciudad por paisajes de consumo (Zukin, 1998).

En un contexto de creciente penuria de los recursos públicos, estas dinámicas son acompañadas por fenómenos de privatización de los espacios públicos y la participación creciente de actores privados (organizaciones de comerciantes y grupos inmobiliarios), que favorecen lógicas de rentabilización de los espacios (Fleury, 2010), pero también de control social y discriminación ante un sentimiento de creciente inseguridad (Bauman, 2000, 2003).

[4] *« Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à l'œuvre (à l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville ».*

2.3. Los límites de los enfoques críticos

Estos enfoques críticos sobre la producción de los espacios públicos, surgidos en gran parte de la corriente de geografía crítica, se ven confrontados sin embargo a ciertos límites que tienden a relativizar el alcance universal de estos trabajos. Como lo describe Gomes (2017) en su revisión de la literatura sobre producción de espacios públicos y usos, frente a estos análisis globales de las grandes tendencias estructurales del neoliberalismo, ciertos autores proponen una mirada más contextualizada sobre situaciones heterogéneas. En diálogo con el enfoque de Massey (1991) sobre el lugar, que presentamos más arriba, estos trabajos resitúan en el centro del debate el problema de la vida cotidiana de las personas, que no depende solo de las grandes dinámicas socioeconómicas, y que puede implicar aspectos variados según los contextos de análisis.

En efecto, los enfoques críticos suelen provenir del contexto anglosajón (Fleury, 2010), y tienden a centrarse en el análisis de grandes espacios paradigmáticos para abordar el tema de la privatización y la estetización de los espacios (Carmona et al., 2008; Paddison & Sharp, 2007). Aplicadas a contextos más corrientes, a espacios del cotidiano, estas aproximaciones pueden resultar más problemáticas de utilizar si no se añaden matices.

El enfoque mismo del concepto de espacio público como espacio público democrático y pacificado también es rebatido por ciertos autores, que denuncian la construcción de una ideología falsamente igualitaria que se materializa en el espacio público de las sociedades democráticas europeas en torno a una visión idealizada del «vivir juntos» (Delgado, 2011; Salcedo 2002). Nace así un estereotipo, en el cruce entre la geografía y una cierta interpretación de Habermas, convirtiendo el espacio público en «un espacio virtuoso de la ciudadanía, que porta intrínsecamente virtudes del intercambio interpersonal»5 (Lussault en Paquot, 2008).

Al observar esto con más detalle, se reconoce una diversidad, no solo de tipologías de espacios públicos, sino también de tipos de sociabilidad asociados a estos espacios (Carmona, 2015). En esta lógica, los espacios públicos no pueden definirse a través de una modalidad única de sociabilidad programada. Según los contextos, pueden surgir formas espontáneas de sociabilidad en los espacios públicos, independientemente de sus lógicas de producción o regulación (Carmona et al., 2008; Carmona, 2015; Sheller y Urry, 2006). Así, para ciertos autores, las críticas sobre los espacios de consumo suelen omitir el rol social de estos (Franck y Stevens, 2013; Koch y Latham, 2014; Latham, 2003; Stevens, 2007). También pueden aparecer tácticas informales de apropiación (Oldenburg, 1989), participando de espacios que, al mismo tiempo, pueden estar sometidos a una fuerte regulación. Así ocurre sobre todo en lugares públicos relacionados con la movilidad, donde se

[5] *« [U]n espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel ».*

reconoce una cierta intensidad de ocupación del espacio (estaciones de tren, grandes plazas, etc.).

Sheller (*2018*) también expresa reservas ante el enfoque de los geógrafos críticos, que no incluyen la dimensión de la movilidad, limitando el problema de la producción del espacio a una visión relativamente estática. Chouinard (2001), al centrarse en el problema de la discapacidad, desarrolla también un enfoque crítico del derecho a la movilidad, relacionándolo al derecho de los ciudadanos. En efecto, el derecho a la movilidad tendería a estandarizar los espacios a través de la imposición de una norma adaptada a la mayoría que, según Chouinard, enmascara las problemáticas reales relacionadas con las prácticas de movilidad de las personas en el espacio.

Bajo la perspectiva de las políticas públicas, la corriente feminista también ha cuestionado el enfoque «macro» de la geografía crítica, haciendo énfasis en el problema de la vida cotidiana de las personas en un contexto dado. Aplicados al problema del espacio público, estos enfoques esclarecen problemáticas centrales de accesibilidad y relación con el espacio. Nussbaum (1999) desarrolla así su teoría de las *capabilities* en torno al problema de las experiencias individuales de las personas. Al renovar el liberalismo abstracto de Rawls, define el problema de la libertad humana como una libertad de cumplimiento que debe ser asegurada por políticas públicas que garanticen un marco de vida de calidad para todos. De esta forma, las *capabilities* son concebidas como derechos humanos fundamentales que permiten la plenitud de las personas, y deben constituir la base de toda política pública. Young (1990), por su parte, sitúa el reconocimiento de la existencia de diferentes grupos sociales como un desafío mayor, y cuestiona por ello el concepto de igualdad de trato de los individuos defendido por los filósofos políticos liberales contemporáneos, como Rawls y Dworkin. Concepto de igualdad que se reconoce en cierta medida en la visión idealizada de un espacio público igualitario estructurada en torno al «vivir juntos». Para Young, se trata más bien de garantizar una equivalencia moral de las personas, pero reconociendo la existencia de tratos desiguales para poder remediarlos —al respecto, coincide con los trabajos de Fraser (1995) sobre el problema de la justicia social—. Aplicados al problema del espacio público, estos trabajos generan interesantes pistas de reflexión, que cuestionan los conceptos de accesibilidad y usos de estos espacios.

Los enfoques críticos centrados en el análisis de grandes tendencias estructurales tienen así el mérito de explicar dinámicas globales de gran escala, y efectivamente permiten comprender las dinámicas de valorización económica que tienen lugar hoy en la fábrica urbana. Sin embargo, les resulta difícil comprender de manera más fina, por una parte, el contexto de producción de los espacios públicos en los cuales evolucionan los actores a escala local y, por otra, la experiencia cotidiana situada de las personas, así como su apropiación de los espacios urbanos, problemáticas centrales del concepto de derecho a la ciudad. Para poder comprender estas dimensiones en toda su complejidad, resulta indispensable desarrollar un análisis concreto de estas relaciones espacializadas a escala local.

Para ello, nos apoyaremos en el enfoque de Rémy, quien propone considerar el espacio como un recurso disponible que pueden apropiarse los distintos actores involucrados en una transacción social localizada.

2.4. El concepto del espacio relacional aplicado al espacio público

Según Rémy (2016), el espacio es una dimensión inherente al análisis de lo social en general, pues el espacio físico hace parte del razonamiento sociológico. De esta forma, se trata de articular el espacio en su configuración material con una realidad social, situada. Sin esta articulación, el espacio se vuelve una simple metáfora, como en el caso de Bourdieu (1979) cuando habla de «espacio social». Esto mismo hace Habermas (1978) cuando se refiere a una esfera pública sin tomar en cuenta la materialidad de los espacios físicos. El concepto de espacio relacional que propone Rémy nos permite salir de esta distinción entre contenedor y contenido. Pensar el espacio equivale así a pensar lo social en su materialidad.

El espacio relacional se asemeja en este sentido a un mediador en torno al cual se construyen lógicas de producción y lógicas de apropiación del espacio, ambas de igual importancia. Las lógicas de producción se enfocan en la multiplicidad de actores institucionales involucrados en la planificación, el diseño y la gestión de los espacios. Las lógicas de apropiación se centran por su parte en las múltiples prácticas sociales asociadas a los espacios de la vida cotidiana. Estas prácticas, nos dice Rémy, en muchos aspectos son del orden de una «invención colectiva» que se construye entre normas y usos. La distinción entre estas dos lógicas tiene un alcance analítico que permite analizar el despliegue espacial de lo social, que se podría calificar como el *modus vivendi* de las relaciones sociales espacializadas.

> *La transacción social se esfuerza por comprender una interacción en su desarrollo cotidiano. La vida cotidiana no se limita a la del hombre común, se puede tratar también de la vida cotidiana de un promotor inmobiliario o una municipalidad.*[6]
>
> *(Rémy, 2016).*

La transacción analiza así una acción en curso entre diferentes actores reunidos en torno a un proyecto o una problemática común, que disponen de una capacidad desigual para hacer valer su punto de vista. Busca comprender las dinámicas de interacción en el proceso de desarrollo de los múltiples acuerdos de la vida cotidiana de los actores. De esto resulta lo que Rémy llama los «compromisos de coexistencia». Las transacciones se integran así, de diversas maneras, en una vida urbana dinámica, donde los diferentes actores institucionales pueden tener visiones variadas, véase opuestas. Para Rémy, el espacio y las transacciones sociales son componentes fundamentales de las dinámicas sociales que permiten comprender cómo funciona y evoluciona una «formación social», expresión que Rémy prefiere al uso del término «sociedad», que implica una unidad funcional sin

[6] *« La transaction sociale s'efforce de saisir une interaction dans son déroulement quotidien. La vie quotidienne ne se limite pas à celle de l'homme ordinaire, il peut aussi bien s'agir de la vie quotidienne d'un promoteur immobilier ou d'une municipalité ».*

desacuerdos ni conflictos. El análisis de las formaciones sociales requiere además tomar cierta distancia con una visión idealizada de las dinámicas de apropiación espacial, pero también de una movilización política o institucional que tendría el poder de resolverlo todo. El espacio relacional, en este sentido, asume cierta sinergia entre los modos de espacialización y las transacciones sociales.

Aplicado al espacio público, el marco de análisis que entrega el espacio relacional permite revelar y contrastar múltiples formas de transacciones entre actores institucionales y usuarios. Esta mirada cruzada posibilita además matizar las visiones idealizadas que se pueden tener, por una parte, de los problemas de apropiación y auto organización de los espacios y, por otra, de las capacidades resolutivas de las acciones y normas producidas por los actores institucionales. Lo interesante del concepto del espacio relacional es que reconoce en la construcción de los espacios urbanos —y, por extensión, de los espacios públicos— una convergencia de iniciativas múltiples de carácter más o menos heterogéneo que constituye lo que Rémy describe como una suerte de «anarquía organizada» donde entran en juego desafíos de poder asociados a las prácticas cotidianas que se desarrollan en un espacio determinado.

Nuestro posicionamiento teórico asume entonces un enfoque relacional situado del espacio —y, por consiguiente, del espacio público—, que visualizamos como una categoría de análisis social que se estructura en torno a estos procesos de coconstrucción entre espacio y sociedad, y en torno a «compromisos de coexistencia» entre los diferentes actores.

3. Los juegos de actores y el enfoque pragmático

A partir de este posicionamiento surge el problema de su aplicación al análisis de los juegos de actores que constituye un elemento estratégico en la construcción de nuestro enfoque teórico. En efecto, de él depende la pertinencia y exactitud de las respuestas que podremos formular a las preguntas de la investigación anteriormente establecidas, sin caer en un análisis que se centraría principalmente en las normas y políticas enunciadas en un marco institucional determinado, ignorando el marco de acción y el contexto en que se mueven los diferentes actores institucionales. El enfoque relacional situado que consideramos como marco de referencia implica así abordar las actividades, discursos y transacciones de los actores en base a la diversidad de problemáticas vinculadas a sus prácticas cotidianas y situadas.

Al centrarse en el análisis empírico de las actividades realizadas cotidianamente por los actores, el enfoque pragmático entrega una herramienta interesante para trabajar sobre el concepto de espacio relacional. Como lo señalamos, se sitúa en una perspectiva que reconoce la existencia de problemáticas heterogéneas entre los actores y se interesa en cómo estos últimos son llevados a adaptar y negociar cotidianamente sus posiciones y discursos, a hacerlos vivir, en un contexto dado,

constituido por imposiciones y oportunidades propias que evolucionan constantemente. En el campo del urbanismo, el interés del enfoque pragmático es por ello doble: desde ya, permite situar las normas en el contexto de la acción y considerar a la propia acción como productora de normas; y, al mismo tiempo, se interesa en las relaciones de poder entre los actores involucrados en procesos de transacción (Gallez, 2018).

Desarrollaremos entonces a continuación el interés de este enfoque en el marco del análisis de la acción pública y la formulación de enunciados que se apoyan en el problema del interés general. Comentaremos además la importancia de tomar en cuenta el marco institucional para el análisis de los juegos de actores, lo que luego nos permitirá, en el marco de nuestra investigación, abordar el peso de las diferentes instituciones, pero también los efectos en el espacio mismo de la fragmentación de los poderes y competencias.

En efecto, ante una creciente multiplicación y fragmentación de los dispositivos de la acción pública en el contexto chileno, el enfoque pragmático propone herramientas pertinentes centradas en el análisis de los enunciados y los procesos de transacción entre los actores en un marco determinado. Como lo veremos más abajo, la articulación de estas herramientas analíticas con el concepto de espacio relacional y su aplicación en el marco de una investigación sobre un espacio específico nos permite además anclar espacialmente un enfoque pragmático de los juegos de actores que supera así la crítica común de la que es objeto: el hecho de ser un enfoque a-espacial.

3.1. El interés del enfoque pragmático en el análisis de la acción pública

Inspirado en la filosofía pragmática de Estados Unidos de inicios del siglo XX (James, 1995; Dewey, 2010) y por la corriente de la sociología pragmática francesa desarrollada a fines del siglo XX (Boltanski, 2008, 2009; Latour, 1992), el enfoque pragmático privilegia el análisis empírico de las actividades que llevan a cabo cotidianamente los actores implicados en el proceso de elaboración de políticas públicas. Se define como un enfoque amplio que le atribuye una importancia mayor al contexto del proceso decisorio.

Por ello, no se trata tanto de centrarse en el análisis de una política pública precisa, sino de estudiar cómo los actores realizan proposiciones y les dan vida dentro de los límites y oportunidades propios de cada marco de acción. Esto, tomando en cuenta que este marco de acción cambia de manera permanente. El enfoque pragmático propone así abordar el proceso de elaboración de las políticas públicas como el resultado de la actividad de los actores, que interactúan en «arenas político administrativas» para difundir, negociar o imponer una solución (Zittoun, 2017). Se trata entonces de analizar de manera empírica las operaciones concretas que llevan a cabo los actores para formular problemas, identificar los límites y oportunidades propias de cada contexto, e intentar aportar soluciones.

Más allá de la existencia de un contexto *macro* que se impone sobre los actores, el enfoque pragmático deja un gran espacio a las *micro* operaciones cognitivas y discursivas que realizan los actores; es decir, cómo construyen sus conceptos y enuncian problemas pragmáticos durante interacciones reiteradas con los otros actores. La observación de estas prácticas no solo revela el ingenio estratégico de los actores para hacer existir sus enunciados, sino también cómo estas interacciones participan de una redefinición del problema y su solución a través de estratagemas discursivas (Zittoun, 2013, 2017). La formulación de un enunciado eficaz no solo es un medio usado por los actores para convencer: también es un medio para integrar a un conjunto más amplio de actores, formando alianzas en un marco competitivo dentro del cual los diferentes actores deben lograr justificar su posición y resistir a las críticas (Boltanski, 2009). Así, el enfoque pragmático suele ser señalado como una sociología de pruebas, que busca observar las prácticas de los actores al verse confrontados a pruebas que deben superar (Barthe et al., 2013).

En este marco competitivo, el problema del poder es central. En efecto, las prácticas discursivas no son solo prácticas que entrecruzan juegos de lenguaje y juegos de actores: también son indisociables de los juegos de poder (Foucault, 1971). Cada nuevo enunciado conlleva así una implicancia de poder, porque anuncia una posible reconfiguración y repartición de los poderes presentes (Zittoun, 2017; Lascoumes y Le Bourhis, 1998).

El reconocimiento de intereses e implicancias heterogéneos y asumidos por una pluralidad de actores es entonces una dimensión central en el análisis de la acción pública local. Al cuestionar cómo las reglas formales son adaptadas, eludidas o puestas en entredicho, el enfoque pragmático ofrece herramientas para aprehender «el conjunto de operaciones, actores, principios y dispositivos que permiten ordenar un mundo común» (Gallez, 2018).

3.2. La formulación del interés general: el modelo tecnicista y el modelo deliberativo

En el contexto de la acción pública, el deseo de ordenar un mundo común se articula en torno a la formulación de un enunciado que se apoya en el problema del interés general. Ahora bien, el interés general es, en sí mismo, un concepto proteiforme de contornos cambiantes que se suele definir a través de las autoridades que lo invocan para darle sentido a una política pública determinada. Más que como un contenido preestablecido, el interés general se define como una herramienta que permite enmarcar una acción o un objetivo por alcanzar. En este sentido, su formulación es inseparable del contexto en que se invoca. Todo actor a cargo de una acción pública puede así reivindicar un interés general a través de la formulación de un enunciado propio a su marco de acción, que deberá luego defender y negociar ante otros actores. Como los actores no tienen necesariamente proyectos de acción unívocos y estables, estos pueden variar no solo en función de las alianzas, sino también de la posición del actor (solicitante, ofrecedor, oponente,

aliado, tercero no implicado en el proceso pero con intereses, experto consultado, etc.). De esta forma, cada actor también tiene una apariencia proteiforme según su contexto de acción (Lascoumes y Le Bourhis; 1998).

Según Lascoumes y Le Bourhis, la expresión territorializada del interés general se realiza entonces a través de intercambios que se asemejan a «torneos»: es decir, competencias que conllevan diferentes series de pruebas o mangas, en arenas institucionalizadas en mayor o menor grado. Estos intercambios, de carácter heterogéneo, pueden así centrarse en la presentación de las pretensiones de cada actor, el debate técnico del problema, su justificación en un círculo restringido, la formalización de las decisiones y acuerdos, etc. En estos mecanismos de intercambios heterogéneos, Lascoumes y Le Bourhis (1998) distinguen dos grandes formas de regulación negociada localmente. En referencia a una distinción introducida por Habermas (1978), contraponen un modelo «tecnicista» con un modelo «deliberativo»:

- El modelo tecnicista se basa en un enfoque técnico administrativo tradicional, al que suelen adherir los representantes políticos de carácter débilmente pluralista. La construcción del interés general se caracteriza en este caso por la ausencia de una metodología formalizada, etapas de evaluación regulares y procedimientos que permitan integrar a nuevos actores. Las diferentes pruebas de torneo tienden sobre todo a estabilizar a los equipos presentes y no es acompañada por un efecto real de aprendizaje.
- El modelo deliberativo se apoya en la constitución de una instancia colectiva regulada, que articula intereses diversos y autoriza su ajuste según las pruebas que se suceden. Este modelo hace posible que se integren nuevos actores y se tomen en cuenta dimensiones de valor diferentes. El cambio relacional que ocurre durante las pruebas conduce a una redefinición de las posiciones, en base a la circulación y difusión de las experiencias.

La capacidad de estos mecanismos para producir un bien común duradero supone también la consideración de ciertos factores limitantes que influyen en su factibilidad, tales como: el peso de las restricciones de financiamiento, el tiempo necesario para su implementación, la novedad de las iniciativas, los límites del marco normativo, etc.

Sea cual fuere la realidad de estos factores limitantes, que dependen de cada contexto, es obligatorio constatar que la legitimidad para hablar en nombre del interés general ya no es monopolio del Estado. Este debe hacer frente a la competencia de los poderes locales, que reivindican crecientemente un derecho de intervención. En efecto, la acción púbica está cada vez más sometida a una doble limitación: la legalidad vertical del Estado y la legitimidad (más horizontal) del poder local (Lascoumes y Le Bourhis, 1998). El contexto de las políticas urbanas poskeynesianas hizo emerger las ciudades como actores legítimos de las políticas

públicas, reivindicando una acción pública menos jerarquizada y vertical, centrada en la construcción de un marco de acción común (Le Galès, 1995; Pinson, 2009).

Para comprender estas relaciones de poder, sin embargo, es importante superar la oposición entre sociología crítica y sociología de la crítica (Boltanski, 1990), articulando un análisis comprehensivo de las prácticas de los actores con un análisis crítico de las relaciones de dominación que constituyen el marco de acción (Gallez, 2018). Se trata así de poner en perspectiva el enfoque pragmático sobre los juegos de actores con el marco institucional en que estos se desarrollan para poder avanzar hacia un mayor entendimiento de los desafíos relacionados a cada contexto particular. En este sentido, los modelos tecnicista y deliberativo que proponen Lascoumes y Le Bourhis resultan herramientas interesantes de análisis. En efecto, permiten situar y medir el nivel de articulación e inclusión de intereses diversos en la formulación de un interés general dentro de un contexto y un marco institucional determinado.

Por ello, el problema del marco institucional –su nivel de articulación o fragmentación– está lejos de ser un problema menor en el enfoque pragmático del análisis de los juegos de actores. Al contrario, el marco institucional define no solo el paisaje o entorno en que los actores se han de mover: además, condiciona con fuerza el campo de lo posible y la naturaleza de las transacciones que los actores llevan a cabo. Resulta así importante precisar cómo este problema del marco institucional será movilizado en la perspectiva de un enfoque pragmático del análisis de los juegos de actores.

3.3. La importancia del marco institucional en el análisis de los juegos de actores

Lejos de posicionarse en una ruptura radical con respecto a la sociología crítica que, en efecto, durante la segunda mitad del siglo XX reconoció a la institución como institución de dominación social (Bourdieu, 1972), el enfoque que propone Boltanski (1990, 2008, 2009) se inscribe más bien en un intento por reposicionar el problema de las instituciones en el marco del enfoque de la sociología pragmática, apoyándose en un análisis articulado de una acción en situación y de los efectos de dominación asociados a esta.

Según Boltanski (2008), la incertidumbre propia de cualquier entorno social lleva a una inquietud que se presenta bajo dos formas opuestas: (1) una acción situada, eventualmente coordinada, y orientada a la realización de una tarea práctica; (2) un registro metapragmático —la institución—, cuya función es apartar las incertidumbres y establecer las modalidades y las posibilidades de una acción común. A partir de esto se construyen posiciones antagonistas, que sin embargo pueden integrarse en un mismo marco, analizando sus relaciones e interdependencias.

La institución confirma así *lo que es*, estableciendo reglas a través de diferentes soportes (memoria de los mayores, códigos escritos, relatos, cuentos, rituales, etc.).

Sin embargo, toda institución está sometida a un límite: ser encarnada por «voceros», es decir, personas situadas, que tienen intereses y están condenadas a cierto punto de vista, a una interpretación. Esta inevitable encarnación, dice Boltanski (2008), lleva a una profunda ambivalencia con respecto a las instituciones: se cree en ellas porque garantizan puntos de referencia y, ante la incertidumbre, permiten reunir las condiciones para una acción (tradición de Durkheim); pero, al mismo tiempo, se sospecha que son ficticias, porque solo son reales las personas que las encarnan y las usan como instrumento de dominación (discurso teórico de los años 1960/1970). Esta tensión, nos dice Boltanski, representa una contradicción hermenéutica insuperable que constituye el fundamento de la vida social.

En este marco, la crítica, presente en diferentes niveles en todas las sociedades, permite un movimiento de alternancia entre estas dos posiciones absolutas. Al llevar el argumento al extremo, las instituciones ejercen sobre el cuerpo social un trabajo de fragmentación, para que cada mire hacia una realidad absoluta: la regla. La elaboración de una visión crítica puede ser comprendida entonces como un trabajo de construcción, de tejido del vínculo social ante la institución.

Esta fragmentación entre las personas se puede mantener a través de formas de dominación que varían según los sistemas políticos en vigor. Las formas de dominación simple agrupan los modelos que buscan ahogar una crítica, o que la permiten, pero sin efecto real. La institución, negándose a cualquier cambio, preserva así las ventajas de una clase dominante e impide la construcción de dinámicas colectivas. Las formas de dominación complejas, que para Boltanski caracterizan a las sociedades capitalistas-democráticas contemporáneas, se articulan en torno a un reconocimiento de la legitimidad de la crítica que ellas institucionalizan. En este modelo, los efectos de dominación ya no son mantenidos oponiéndose al cambio, sino, al contrario, a través de un cambio continuo de la realidad, para desorientar a los colectivos críticos y debilitar su posible acción. En este modelo, los efectos de dominación ya no requieren un despliegue ideológico importante. Las medidas que justifican el cambio son fundamentadas técnicamente, enunciadas por expertos en un contexto de un «gobierno a través de las normas» (Thévenot, 1992) basado en lógicas de management de personas sustituibles y ubicadas por separado bajo el imperio de la norma. La fragmentación en este caso es utilizada como herramienta de debilitamiento de la crítica reformista o radical.

Al respecto, Boltanski aporta un matiz que, al ser puesto en perspectiva con las formas de regulación tecnicista y deliberativa que proponen Lascoumes y Le Bourhis, permite precisar los límites de ciertos modelos que, a primera vista, podrían ser calificados como deliberativos. En ellos, efectivamente se legitima y reconoce la diversidad de posturas, pero en la práctica su nivel de fragmentación implica cambios continuos que pueden llevar a una desorientación y debilitamiento de la construcción de un pensamiento colectivo común y realmente negociado. En este marco, el reconocimiento de una legitimidad crítica puede ser enunciado,

véase institucionalizado, pero no es necesariamente garantizado en las tareas y acciones cotidianas de los actores que se dan en un contexto dado.

El enfoque pragmático resulta interesante para nuestra investigación justamente porque permite cuestionar los enunciados y las acciones de los actores no solo dentro de un marco institucional enunciado, sino también en un contexto de acción. Es un enfoque contextualizado que se interesa por las condiciones, ya sean oportunidades o límites, que aparecen en la práctica cotidiana de los actores.

Al poner esto en perspectiva con el concepto de espacio relacional de Rémy, además, podemos avanzar hacia un enfoque pragmático situado, es decir, que reconoce que las diferentes posturas, enunciados y transacciones de los actores sobre un espacio dado se construyen en un proceso de coconstrucción permanente entre espacio y sociedad.

Es justamente esta articulación precisa entre el concepto de espacio relacional y el enfoque pragmático de los juegos de actores que utilizaremos como base de construcción de nuestra hipótesis, y también de nuestra metodología de investigación, asumiendo un posicionamiento teórico situado y contextualmente espacializado. Como lo veremos a continuación, este posicionamiento teórico, además, nos lleva a desarrollar una metodología de investigación centrada en un espacio específico.

Capítulo 2. La construcción del terreno y las opciones metodológicas

En coherencia con nuestras primeras preguntas de investigación y el posicionamiento teórico desarrollado previamente, en este capítulo introduciremos nuestra hipótesis, así como los objetivos de la investigación. Nos centraremos luego en las opciones metodológicas que guiaron la tesis, los diferentes tipos de datos que han sido movilizados, al igual que los análisis asociados. Además, detallaremos cómo se llevaron a cabo los diferentes levantamientos de terreno, su temporalidad, así como las diferentes elecciones metodológicas que se implementaron para responder a las preguntas de investigación que nos propusimos ahondar en el marco de la tesis. Tanto la metodología como la construcción del terreno de estudio, que también abordaremos en este capítulo, fueron así pensadas como elementos constitutivos de la problemática de investigación y puestas al servicio de esta.

Es importante señalar que, desde el inicio de la investigación, se impusieron tres decisiones metodológicas claves que se vieron fundamentadas a la luz de nuestro posicionamiento teórico y de nuestra hipótesis de investigación. La construcción de la metodología se apoya entonces en nuestro posicionamiento teórico y se estructura en torno a estas tres principales decisiones metodológicas:

(1) Centrarse en un solo caso de estudio para profundizar y comprender las singularidades propias de producción de un espacio dado, en sus diferentes facetas y dimensiones.

(2) Inscribir el análisis de producción de este espacio en su temporalidad de largo plazo, a partir de una visión a la vez diacrónica y sincrónica.

(3) Cruzar el análisis urbano del sitio con observaciones de las prácticas sociales en el espacio y entrevistas a los actores institucionales, lo que implicó movilizar en paralelo diferentes soportes para construir un enfoque que corresponde a una observación empírica (de Sardan, 1995) y que busca ser esencialmente cualitativa e inductiva.

1. Hipótesis

La hipótesis también se afinó y consolidó a la luz de nuestro posicionamiento teórico y los primeros resultados parciales que surgieron del terreno. Está formulada de la siguiente forma:

El análisis de los procesos de producción de los espacios públicos en el entorno de la estación de metro Cal y Canto revela diferencias entre la concepción de este espacio por parte de los actores involucrados en la gestión del espacio y las prácticas de apropiación del espacio por sus usuarios.

Estas diferencias se explican **por una falta de reconocimiento, por parte de los actores institucionales, de las prácticas de movilidad cómo prácticas constitutivas del espacio público, entendido como espacio social**. Esta falta de reconocimiento conduce a una invisibilización del espacio mismo, a su fragmentación, e impide la emergencia de un lugar concebido, practicado y vivido como un espacio público común, multifuncional y compartido en torno a diversos usos y prácticas.

2. Objetivos de la investigación

Asociados a nuestra hipótesis, los objetivos de investigación fueron formulados de la siguiente manera:

- *Objetivo principal:*

Analizar los procesos de producción de los espacios públicos en el entorno de la estación de metro Cal y Canto, nodo estructurador de la red de transporte metropolitano de Santiago, a través de un análisis cruzado de: (1) las dimensiones urbanas que caracterizan el sector de estudio y su articulación con el proceso de construcción de la ciudad de Santiago; (2) las acciones, representaciones y proyecciones de los actores institucionales sobre este espacio; (3) las prácticas y usos de las personas en el espacio.

- *Objetivos específicos:*

Identificar las dimensiones urbanas que caracterizan al sector de estudio, su articulación con el proceso de construcción de la ciudad de Santiago, así como los desafíos urbanos asociados.

Definir el marco de acción de los actores implicados en la planificación, diseño y gestión del espacio y analizar sus acciones, representaciones y proyección dentro de este marco.

Levantar y analizar las prácticas y usos de los espacios públicos del sector de estudio.

3. Metodología de investigación

3.1 La construcción del terreno como proceso constitutivo de la investigación

En el marco de un enfoque inductivo y situado, que se centra en un caso de estudio y se precisa en un proceso empírico de construcción de la investigación, la definición del terreno requirió cierta vigilancia metodológica que es necesario aquí explicitar. En efecto, se buscó definir lo que Sardan (1995) llama una «política del terreno», es decir, precisar nuestro propio posicionamiento y acercamiento ante el problema del terreno y cómo este será abordado en el marco de nuestra investigación.

De esta forma, se requiere primero interrogarse sobre el estatus mismo del «terreno» en el marco de una investigación. En efecto, este nunca corresponde a un simple dato objetivo que uno se propondría estudiar, y que permitiría confirmar o refutar una hipótesis en una relación dicotómica entre, por una parte, una problemática de investigación y, por otra parte, observaciones de terreno. Como lo propone Messu (2016), el terreno del investigador debe ser considerado más bien como aquel que este se propone construir a través de sus propias opciones metodológicas. La construcción del terreno participa así de manera constitutiva en el enfoque de investigación. Dicho de otra forma, este no debe ser considerado como un testimonio en favor de la validez de una proposición o una conclusión científica. No constituye un argumento, nos dice Messu, sino más bien un medio heurístico al servicio de una comprensión de lo social. Sobre todo, el terreno es definido por un objetivo de investigación. En otras palabras, existen tantos terrenos como investigadores (Steck, 2012).

En cuanto elemento constitutivo de la problematización de la investigación, el terreno tiene entonces vocación a mantenerse «problemático» a lo largo de la investigación. Debe ser cuestionado constantemente, en un enfoque que deriva de un diálogo iterativo permanente entre la problemática de investigación y las observaciones de terreno (de Sardan, 1995; Messu, 2016). Por ello, el trabajo de terreno no se sitúa en un enfoque lineal de verificación. Por el contrario, requiere de un proceso permanente de ajuste del marco interpretativo en función de los datos emanados de los diferentes levantamientos de terreno. En este trabajo de carácter iterativo (Norman, 2008), es necesario mostrarse receptivo al terreno, lo que requiere tiempo. Así, nos hizo falta apropiarnos poco a poco de nuestro caso de estudio, impregnarnos de sus contradicciones, a veces dejarlas «decantar» y tomar cierta distancia con respecto a los resultados que aparecían paulatinamente, para luego volver a ellos y comprenderlos mejor. Por esto, como señala de Sardan (1995): «Hay que haber perdido tiempo en el terreno, mucho tiempo, muchísimo tiempo, para comprender que esos tiempos muertos eran tiempos necesarios». En efecto, hizo falta tiempo para precisar las categorías a levantar en coherencia con la finalidad de la investigación, e identificar cómo los diferentes datos levantados se debían articular entre sí. En suma, se trata de superar la idea de un sujeto

epistémico que asume una posición kantiana trascendental, para acercarse a una epistemología más relativa y contextual, que busca situarse temporal y espacialmente (Messu, 2016).

La metodología de investigación se construyó entonces como una investigación inductiva en base a la problematización del caso de estudio en el marco de un enfoque cualitativo y situado, en un proceso de ida y vuelta permanente entre el terreno y la teoría.

3.2 Un trabajo de terreno polimorfo

El hecho de centrar la investigación en un solo caso de estudio, inscribirse en un tiempo a la vez diacrónico y sincrónico, y cruzar el análisis urbano del sitio con la observación de las prácticas sociales en el espacio y con entrevistas a los actores institucionales, concordaba con nuestro interés de llevar a cabo un trabajo de terreno polimorfo. En efecto, la elección inversa —construir un terreno basado en diferentes casos de estudio— nos habría orientado hacia un enfoque estructurado en torno a un análisis de categorías comparativas, sin detenernos en las diferentes dimensiones propias de un espacio determinado.

En coherencia con nuestros objetivos y nuestra problemática de investigación, el terreno se estructuró entonces en torno a tres categorías de análisis: (a) el análisis urbano y la construcción de la identidad del sitio a lo largo del tiempo; (b) el análisis de las representaciones, acciones, discursos y criterios de los actores institucionales; (c) el análisis de las prácticas espaciales de los usuarios del espacio público.

Estas diferentes categorías de análisis nos llevaron a movilizar en paralelo diferentes tipos de soportes de análisis que emanan de fuentes primarias o secundarias, que detallaremos más adelante. Cabe aquí primero precisar que la metodología desarrollada no tenía por objetivo construir una lógica de análisis secuencial o cronológico entre cada material levantado en el marco de la investigación. La movilización en paralelo de diferentes soportes tampoco tuvo como objetivo construir un análisis comparativo que confrontaría el enfoque de los actores con el de los usuarios. Se trató más bien de cruzar y articular diferentes marcos de lectura para comprender la multiplicidad de dimensiones y prácticas que caracterizan a los espacios públicos del caso de estudio y, en este proceso, identificar las eventuales diferencias en la percepción de los actores institucionales, así como las razones que explican estas diferencias.

(a) El análisis urbano y la construcción de la identidad del sitio a lo largo del tiempo

El objetivo de esta parte fue identificar los principales desafíos y problemáticas relacionados con la configuración e identidad urbana del sitio de estudio. Se estructuró entonces en base a un análisis de las condiciones actuales del sector de estudio, la descripción de su situación estratégica dentro del territorio metropolitano de Santiago y su evolución histórica en relación con la construcción de la ciudad de Santiago. El trabajo se centró en un análisis espacial y cartográfico, así como un análisis de documentos y fuentes escritas.

Se trató así de construir una mirada sobre el sitio de estudio cruzando un enfoque histórico, geográfico y cartográfico, con la observación y el análisis del espacio mismo, asumiendo la importancia del análisis urbano como herramienta para comprender y mostrar el proceso de construcción de un territorio, la jerarquía y la estructura de sus trazados viales y sus espacios públicos en relación con las prácticas sociales cotidianas que estos albergan (Panerai et al.,1999). El trabajo de análisis urbano se estructuró así en torno a diferentes escalas de aproximación al sector de estudio: la escala de inscripción geográfica del sitio en el valle de Santiago; su posición en cuanto principal nodo de intercambio dentro de la red metropolitana de transporte; su articulación con la red vial del centro de Santiago y su posición con respecto a este; por último, la escala misma de los espacios públicos del sector, de su dimensión y espacialidad. A escala de los espacios públicos, se puso particular atención en la relación entre estos y los diferentes modos de transporte, los principales equipamientos y comercios presentes en el sector, así como los flujos y prácticas asociados a estas diferentes actividades.

Dentro de este enfoque centrado en la construcción de la identidad urbana del sitio a lo largo del tiempo, acordamos un interés especial a las obras de historiografía, así como las novelas y ensayos literarios que abordan o mencionan el sector de estudio. Estas fuentes, tanto como nuestros levantamientos cartográficos, no solo nos dieron luces sobre la posición particular que ocupa el sitio de estudio en la ciudad de Santiago: también nos permitieron construir una puesta en perspectiva diacrónica, entregando además claves de lectura de la contemporaneidad del caso de estudio (de Sardan, 1995).

Cabe señalar que el análisis urbano, así como la recopilación de fuentes secundarias, se iniciaron tempranamente en el trabajo de tesis. Esto nos permitió familiarizarnos poco a poco con el caso de estudio, antes de centrarnos en la observación de las prácticas y posiciones de los actores, y también elaborar las primeras hipótesis exploratorias y afinar nuestras preguntas y problemática de investigación.

Estos primeros acercamientos metodológicos, a su vez, nos permitieron seleccionar las fuentes más pertinentes, que luego fueron integradas como corpus del trabajo de terreno sobre el cual se fundan nuestros análisis.

⇒ **Tipos de fuentes asociadas al análisis urbano y la construcción de la identidad del sitio a lo largo del tiempo:**

- Levantamientos cartográficos
- Fuentes secundarias:
  - Cartografías y fotografías históricas
  - Artículos y obras científicas
  - Obras de historiografía
  - Novelas y ensayos literarios

(b) El análisis del marco de acción de los actores

Esta parte está basada en la recopilación de datos de tipo emic (de Sardan, 1998). Es decir, centrados en el sistema de pensamiento propio y el análisis de las representaciones, acciones, discursos y proyecciones de los actores implicados en la gestión del sector de estudio, así como el marco de acción en que estos últimos se desenvuelven, identificando las consecuencias de este marco de acción sobre el espacio mismo.

El trabajo de terreno consistió en una serie de entrevistas semiestructuradas que se realizaron entre junio y octubre de 2019 a 21 actores institucionales implicados en la gestión del sector de estudio. Estas entrevistas semiestructuradas, con una duración media de 1h a 1h30, se llevaron a cabo a partir de un esquema de preguntas predefinidas que constituían el hilo conductor de cada entrevista, dejándole al mismo tiempo una gran flexibilidad a la dinámica propia de los intercambios.

La pauta del cuestionario de las entrevistas semiestructuras fue elaborado con la idea de poder construir luego un análisis tanto del contenido como del discurso de los actores (Silverman, 2006). Se estructuraba en una quincena de preguntas, cuyo objetivo fue conocer: el recorrido profesional del actor entrevistado; su visión general del sector de estudio, su perímetro y su denominación; las competencias de la institución que lo vincula con el sector de estudio; el interés y las iniciativas de la institución que representa respecto del sector; los desafíos y eventuales dificultades para implementar estas iniciativas; los otros actores con los que negocia o colabora; y los desafíos percibidos en términos de movilidad y espacio público asociados al sector.

Se realizó un primer trabajo de identificación y levantamiento de los diferentes actores institucionales implicados en la planificación, el diseño y la gestión de los espacios públicos del sector. La selección de los participantes se hizo a partir de los estudios y proyectos sobre el sitio en que estos habían participado o estaban participando en el momento del trabajo de terreno. Una primera lista de actores fue elaborada en base a los conocimientos adquiridos, inventariando estas diferentes iniciativas. Esta primera lista se amplió luego, a medida que avanzaban

las entrevistas, gracias a los comentarios e indicaciones de los actores entrevistados.

Como los funcionarios públicos chilenos conocen un *turnover* importante en cada mandato presidencial, decidimos no interrogar únicamente a personas en funciones al momento del trabajo de terreno. Se realizaron así entrevistas a exfuncionarios que participaron de la gestión del sector en el pasado, y que, al no ejercer más un cargo de responsabilidad, dispusieron de una mayor libertad de expresión. En el mismo sentido, escogimos no entrevistar necesariamente a los jefes de departamentos o direcciones de las instituciones, pues estos últimos suelen ocupar puestos eminentemente políticos. Se realizaron así en buena parte entrevistas a funcionarios técnicos, quienes solían tener un mayor conocimiento de los desafíos y dificultades técnicas relacionados con el ejercicio cotidiano de sus funciones.

La gran mayoría de las entrevistas se realizó con instituciones públicas, o instituciones cuya tutela está vinculada a estos. Se realizaron también algunas entrevistas puntuales a actores privados (consultores o académicos) que estuvieron involucrados en la planificación o el diseño de los espacios públicos del sector de estudio.

En conformidad con el protocolo de investigación, las fuentes de las entrevistas fueron anonimizadas. Solo se indica el organismo y eventual dirección al que cada entrevistado pertenece.

Tabla 1. Listado de los actores entrevistados según institución de vinculación

Fuente: Elaboración propia

Institución de vinculación	Perfiles de los actores entrevistados y eventual dirección de vinculación
Nivel de intervención nacional	
MINVU Ministerio de Vivienda y Urbanismo	**DDU** División de Desarrollo Urbano 1. Funcionario de DDU 2. Exdirector de la DDU 3. Exfuncionario de la DDU **SERVIU** Servicio de Vivienda y Urbanismo 4. Exfuncionario del SERVIU
MOP Ministerio de Obras Públicas	**DA** Dirección de Arquitectura 5. Exfuncionario de la DA
CMN Consejo de Monumentos Nacionales	6. Funcionaria
MTT Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	**SECTRA** Secretaría de Transporte 7. Funcionario de la SECTRA 8. Funcionaria de la SECTRA, integrante de la Mesa Intermodal
Nivel de intervención metropolitano o regional	
GORE RM Gobierno Regional Metropolitano	9. Funcionario, integrante de la Mesa de
DTPM Directorio de Transporte Público Metropolitano	10. Funcionaria del Área de Infraestructura 11. Exfuncionaria del Área de Infraestructura 12. Funcionario del Área de Planificación
METRO S.A.	13. Funcionaria de la Gerencia Ingeniería,
Mapocho 42K Lab UC Laboratorio Mapocho 42K de la Escuela de Arquitectura, Universidad Católica de Chile	14. Integrante del equipo Mapocho 42K

Nivel de intervención comunal e intercomunal	
Asociación MLCH Asociación de Municipios Mapocho-La Chimba	1. Representante de la asociación MLCH
Municipalidad de Santiago	**SECPLAN** Secretaría Comunal de Planificación 2. Funcionario de la SECPLAN 3. Funcionario de la Dirección de Movilidad
Municipalidad de Independencia	**SECPLAN** Secretaría Comunal de Planificación 4. Funcionario de la SECPLAN
CORDESAN Corporación para el Desarrollo de Santiago	5. Exfuncionario
CCEM Centro Cultural Estación Mapocho	6. Funcionario
Consultor privado independiente	7. Integrante del equipo consultor del proyecto Explanada de los Mercados

Las entrevistas semiestructuradas fueron registradas con una grabadora y transcritas luego en Word para su análisis. Utilizamos el programa de análisis de datos N-Vivo para garantizar cierto rigor en el proceso de análisis sistematizado de las diferentes entrevistas, manteniendo al mismo tiempo una codificación manual y libre de los diferentes contenidos en base a nuestras propias interpretaciones.

En una primera etapa, los contenidos temáticos evocados por cada uno de los actores fueron identificados y afinados a medida que avanzaba el análisis. En una segunda etapa, el análisis de contenido consistió en una categorización de datos textuales cualitativos en grupos de entidades similares, que se podrían calificar también como categorías conceptuales (Julien, 2008). El análisis de contenido fue completado además por un análisis de discurso centrado en el *verbatim* y en el tipo de léxico utilizado por los actores entrevistados (Weninger, 2008).

Las categorías conceptuales interpretativas que surgieron de estos diferentes análisis, así como su articulación y jerarquía interna, nos permitieron informar las dimensiones anteriormente enunciadas en el marco de nuestra metodología, es decir: las representaciones, acciones, discursos y proyecciones de los actores, así como sus diferentes descripciones del marco de acción en que se desenvuelven y del nivel de coordinación del que disponen entre sí.

Por lo demás, estas entrevistas semiestructuradas fueron completadas de manera puntual por la consulta de documentos relacionados con iniciativas de planificación o diseño del sector, que una cierta puesta en perspectiva del discurso de los actores.

⇒ **Tipos de fuentes asociadas al análisis de las representaciones, acciones, discursos y criterios de los actores institucionales:**

- Entrevistas semiestructuradas
- Fuentes secundarias:
  - Normas, leyes y decretos asociados al marco legal de urbanismo
  - Proyectos y estudios urbanos sobre el sector

(c) El análisis de las prácticas espaciales de los usuarios del espacio público

Esta parte se construyó esencialmente en torno a observaciones *in situ*, bajo forma de levantamientos fotográficos y anotaciones, que se desarrollaron a lo largo del trabajo de investigación y que nos permitieron impregnarnos y familiarizarnos poco a poco con nuestro terreno. El trabajo de análisis de las observaciones *in situ* permitió identificar y categorizar los tipos de acciones y usos que ocurren en los espacios públicos del sector.

Se recurrió entonces a la fotografía, como herramienta heurística de exploración de las prácticas socio espaciales, lo que permitió examinar las modalidades de despliegue de estas prácticas. En efecto, se trató de movilizar una experiencia visual en la construcción de un proyecto de conocimiento (Didi-Huberman, 2003). La herramienta fotográfica fue abordada entonces como una categoría del lenguaje y del pensamiento que permite instalar una cierta puesta en perspectiva que permite una comprensión renovada de una situación determinada (Collier & Collier, 1986; Becker 1981; Pink, 2004, 2007). En su gran mayoría, las fotografías fueron tomadas con la cámara integrada en nuestro teléfono. Esta cámara, que posee una apertura de diafragma f/2,2, un censor de 4,8 mm y un lente fijo de 29 mm, presentaba diversas ventajas: nos ofrecía la posibilidad de realizar tomas con condiciones constantes, con un ángulo relativamente abierto y un autoenfoque que permite una pronta nitidez.

Esta flexibilidad nos permitió multiplicar las tomas en terreno. Estas se desarrollaron a lo largo de todo el trabajo de investigación, aunque la mayoría se concentró entre los meses de septiembre y octubre de 2019. Pudimos así cubrir diferentes horarios del día a lo largo de la semana. Las tomas se desarrollaron de manera exploratoria, en función de las situaciones que descubrimos *in situ*. Así, ciertas fotografías fueron tomadas circulando sobre el sitio, en cambio otras se generaron a través de una observación prolongada —a veces de varias horas— de algún punto particular del sector (una salida del metro, un cruce, etc.). Los levantamientos fotográficos fueron acompañados por anotaciones *in situ* y *ex post*, que sirvieron para anotar nuestras propias impresiones, comentarios de los transeúntes o, incluso, elementos sobre los que nos pareció importante volver en otra visita a terreno.

Luego, a partir del trabajo *ex post* de observación de las fotografías, estas fueron utilizadas como soporte de dos categorías de análisis: por una parte, el análisis del despliegue de los diferentes modos de transporte y flujos peatonales dentro de los espacios del sitio y, por otra, el análisis de las prácticas y los usos asociados a estos flujos. Para esta segunda categoría, centrada en las prácticas y los usos, tomamos la opción de construir el análisis en torno a un campo lexical de verbos, lo que nos permitía así poner en evidencia las acciones en curso dentro de los espacios públicos.

La observación *in situ* se vio acompañada también por un sondeo de tipo «poll», realizado de manera anónima entre los transeúntes. Es importante señalar que este sondeo de tipo «poll», de tiempo reducido (menos de 5 minutos), no fue elaborado para realizar una encuesta cuantitativa de los transeúntes: constituye más bien un enfoque cualitativo. El sondeo, como apoyo al trabajo de observación *in situ*, buscó así identificar ciertas tendencias generales sobre los motivos de la presencia de los transeúntes en el sector, la regularidad de su paso por el sitio y su visión de los espacios públicos y del sector en general. El contenido del cuestionario fue probado diferentes veces en terreno. Estas idas y vueltas entre el terreno y la formulación de las preguntas nos permitieron precisar y afinar tanto el enfoque como la formulación de las preguntas en función del tiempo que, según estimamos, los transeúntes que circulan en el sitio están dispuestos a conceder. En coherencia con nuestro objetivo de investigación centrado en las prácticas cotidianas de los espacios públicos del sector de estudio, el sondeo se realizó los martes y jueves en las horas punta (de las 8h a las 10h de la mañana, y de las 17h a las 19h de la tarde). Se realizaron 132 sondeos en total, repartidos de manera homogénea en el conjunto del sitio y el conjunto de los horarios definidos. Para mayor claridad, escogimos encuestar exclusivamente a transeúntes que circulaban, es decir, excluyendo a las personas que esperaban en los paraderos de buses.

De manera puntual, este sondeo de tipo «poll» fue completado, además, por el análisis de dos principales fuentes secundarias. En apoyo al trabajo de observación, estas proporcionaron datos complementarios sobre ciertas tendencias generales de las prácticas y visiones de los transeúntes:

- Una encuesta a los usuarios del sistema de bus, realizada en los paraderos de buses del sector por estudiantes del curso «Ciudades en Movimiento» del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la PUC Chile en 2018;
- Conteos de flujos peatonales en el sector de estudio, realizados por la agencia Gehl en 2016 y por estudiantes del curso «Ciudades en Movimiento» del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la PUC Chile en 2018.

⇒ **Tipos de fuentes asociadas al análisis de las prácticas espaciales de los usuarios del espacio público:**

- Levantamientos fotográficos
- Anotaciones *in situ* o *ex post*
- Sondeo de tipo «poll» a los transeúntes
- Fuentes secundarias:
  - Encuesta y conteos sobre la movilidad y los desplazamientos en el sector de estudio (2016 y 2018)

Como ya lo hemos mencionado, a nivel metodológico estas tres categorías principales de análisis no obedecen a un orden secuencial en la construcción de nuestra demostración. En efecto, el trabajo de redacción de los análisis parciales, elaborados para los informes preliminares en el marco del Programa de Doctorado de la FADEU UC (Tesis I, II y III), ayudó a formalizar etapas de avances de la investigación. No obstante, estos informes no fueron pensados como entregas de capítulos; al contrario, a medida que avanzaba la tesis, nos permitieron construir una demostración progresiva basada en el análisis cruzado y articulado de los diferentes materiales de investigación levantados durante el trabajo de terreno. Como lo muestra la figura aquí abajo —en coherencia con el carácter inductivo de la investigación—, el trabajo de construcción de nuestro posicionamiento teórico y el análisis cruzado de los datos fueron afinados en paralelo a lo largo de la tesis, pues cada parte se enriqueció mutuamente con las otras.

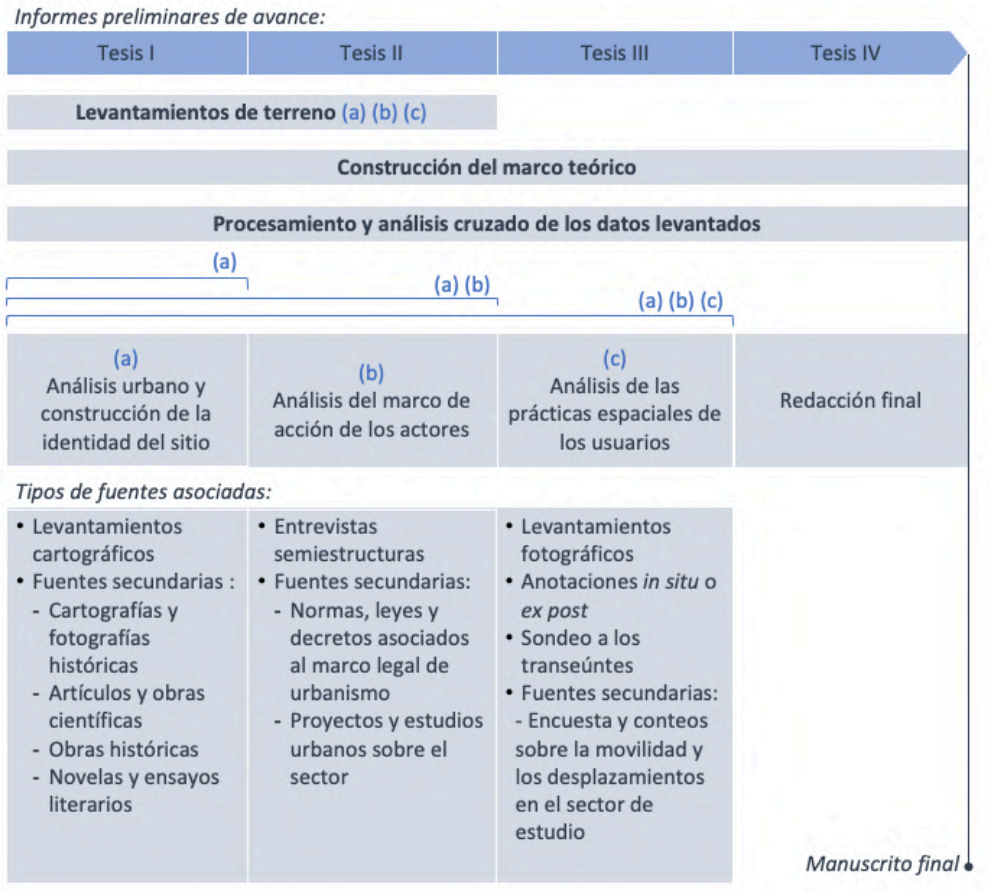


Figura 1. Síntesis de los enfoques escogidos y su articulación en la construcción de la tesis

Fuente: Elaboración propia

Los resultados de investigación generados por esta metodología son presentados en los capítulos siguientes. Detallaremos primero la contextualización de nuestro caso de estudio y su conceptualización en el marco de la investigación, antes de centrarnos en el análisis de los procesos de producción de los espacios públicos del sector.

En coherencia con nuestro acercamiento a la construcción del terreno, desarrollado en los párrafos anteriores, consideramos que la definición de nuestro caso de estudio hace parte intrínsecamente de la investigación (Steck, 2012). En este sentido, tanto el ejercicio de contextualización como el de conceptualización del caso de estudio, presentados a continuación, no buscan simplemente «preparar el escenario», reconstruyéndolo bajo diferentes ángulos. Al contrario, son constitutivos de nuestro enfoque de investigación y nos permiten construir y estabilizar una definición de nuestro caso antes de centrarnos en el análisis de los procesos de producción de los espacios públicos del sector, donde volveremos sobre los factores que explican las distancias observadas entre la concepción del espacio por parte de los actores a cargo de la gestión del espacio y las prácticas de apropiación de los usuarios.

Así, es el conjunto de elementos desarrollado a continuación que nos permitirá avanzar en la construcción de un marco interpretativo de los procesos de coconstrucción entre espacio y sociedad que se dan dentro de nuestro sector de estudio.

Capítulo 3. Contextualización del caso de estudio

Tal como lo enunciamos en nuestra metodología, la opción de trabajar en un único caso de estudio requiere un marco contextual, a la vez diacrónico y sincrónico, que permita identificar los desafíos urbanos que caracterizan al sitio en el contexto de la ciudad de Santiago y, posteriormente, estabilizar una definición conceptual del caso de estudio.

Nuestro enfoque sobre caso de estudio se concentrará primero, entonces, en las condiciones urbanas actuales del sitio, su situación geográfica y su articulación dentro del territorio metropolitano de la ciudad de Santiago. Precisaremos además la presencia de las diferentes infraestructuras de transporte dentro de los espacios públicos del sector y la existencia de una multiplicidad de actores institucionales a cargo de la gestión de estos espacios públicos.

A través del análisis de obras de historiografía y obras literarias, nos interesaremos luego en la construcción de la identidad urbana del sitio a través del tiempo. Esta, como lo veremos, está estrechamente vinculada a la fundación y desarrollo de la ciudad de Santiago, a caballo entre ambas orillas del río Mapocho. Analizaremos entonces el rol del sector en cuanto espacio de articulación y transición entre la ciudad formal de la orilla sur y la ciudad más informal de la orilla norte, y detallaremos la construcción y configuración de los espacios públicos, así como su articulación con las diferentes infraestructuras de transporte que han acompañado el proceso de metropolización de la ciudad de Santiago.

1. El contexto urbano actual

1.1 La situación geográfica del sector de estudio

La cuenca geográfica de la ciudad de Santiago, en el Valle Central de Chile, está bordeada por la cordillera de los Andes al oeste y atravesada por el río Mapocho. La altitud de las cimas de la cordillera, que culminan en algunos casos a más de 6.000 metros, y la escasa distancia que separa estas cimas del Océano Pacífico, transforman el lecho del río Mapocho en una corriente torrencial durante el deshielo de las nieves. El río mantiene un caudal muy débil el resto del tiempo. La ciudad de Santiago fue fundada en el centro de este sistema geográfico, aprovechando su posición estratégica en el territorio del Valle Central que, desde la época inca, la convierte en un lugar de intercambios y comunicación con el resto del territorio.

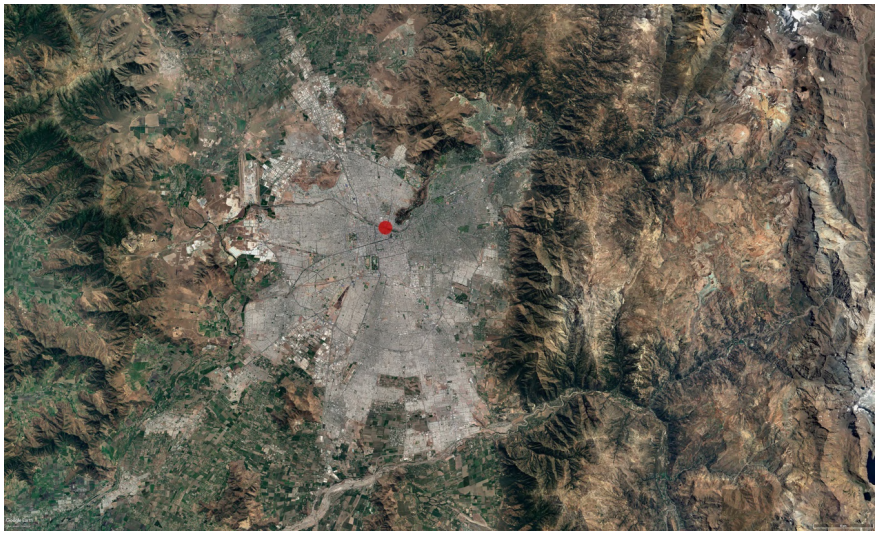


Figura 2. Posición del sitio en el territorio del Valle Central

Fuente: Google Earth

En 1541, la expedición comandada por Pedro de Valdivia llegó al actual sitio de Santiago a través del Camino del Inca, que hace parte de la red de vías que conectaban el territorio inca. Esta ruta se convertirá luego en el Camino de Chile y, más tarde, La Cañadilla, y hoy corresponde a una de las grandes avenidas norte-sur que permite acceder al sector de Cal y Canto: la avenida Independencia.

Los conquistadores españoles se instalaron primero en la orilla norte, antes de cruzar el río Mapocho a la altura del sitio de estudio y escoger como punto definitivo el sector de la orilla sur. El perímetro del Triángulo Fundacional, que corresponde a la ciudad colonial, sigue siendo hasta hoy el centro administrativo de la ciudad.

El sector de estudio, ubicado en el límite norte del Triángulo Fundacional, en los márgenes del Mapocho, se encuentra así íntimamente vinculado a la creación de la ciudad de Santiago. Desde la época colonial, funciona como un acceso principal desde la mayor vía de comunicación del valle del Mapocho, el Camino de Chile, que permite la conexión norte-sur con el resto del territorio. Este emplazamiento estratégico del sector de estudio, anclado en el Valle Central y articulado en torno a dos elementos topográficos principales, la cordillera y el río, le confiere no solo una dimensión paisajística: lo consagra además como espacio de intercambio de escala territorial.

1.2 El sector de estudio en el territorio metropolitano de Santiago

Actualmente, el sector se sitúa en una posición de articulación entre tres comunas del Gran Santiago:

- La comuna de Santiago (1) en la orilla sur, que incluye en su perímetro el centro histórico de la ciudad, fundada por los colonos en el siglo XVI.
- Las comunas de Independencia (2) y Recoleta (3) en la orilla norte.

Estas comunas corresponden a la expansión urbana del sector de la ciudad colonial, que anteriormente llevó por nombre La Chimba, que en quechua significa «del otro lado»,[7] es decir, al otro lado del río (Echaiz, 2017; Rosales, 1948).

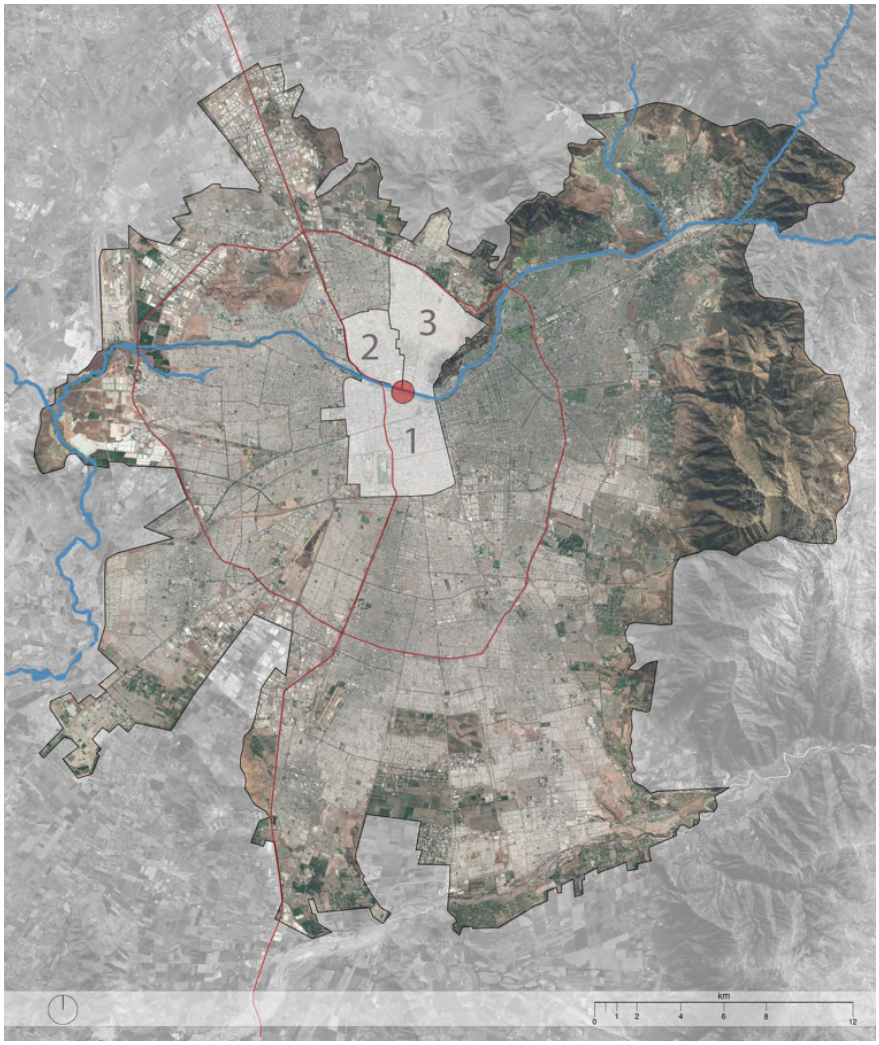


Figura 3. Posición del sitio en el área metropolitana del Gran Santiago

Fuente: Elaboración propia

La Plaza de Armas —la plaza mayor de las ciudades coloniales españolas— se ubica a un poco más de 500 metros del sector de estudio hacia el sur. Esta distancia establece cierta autonomía entre la Plaza de Armas y el sitio, confiriéndole al mismo tiempo una función de acceso hacia el centro de la ciudad. A esta condición de puerta de entrada, presente desde la época colonial, se añade la cercanía de la orilla norte y el principal mercado de la ciudad, La Vega.

En una posición de articulación entre ambas orillas, el sitio funciona entonces como un espacio de transición entre la ciudad formal colonial de la orilla sur y la ciudad informal de la orilla norte, La Chimba. De hecho, esta situación de confrontación entre ambas orillas es marcada simbólicamente por la presencia de dos edificios patrimoniales en la orilla sur:

[7] Según el Diccionario de la Real Academia Española (REA), actualizado en 2018.

- El edificio de la Estación Mapocho, antigua estación de trenes que permitía la conexión con Valparaíso al oeste, hoy convertida en centro cultural.
- El edificio del Mercado Central, que hoy es un mercado de carácter más bien turístico y de aspecto más formal que el mercado de La Vega (que se encuentra al frente, en la orilla norte).

Figura 4. Edificio de la Estación Mapocho

Fuente: Archivo CCEM

Figura 5. Edificio del Mercado Central

Fuente: Archivo CMN

La situación del sitio de estudio en la ciudad de Santiago, al borde del río, entre el centro y la orilla norte, le confiere un rol de espacio de articulación de diferentes equipamientos de escala metropolitana, en un radio de 500 metros en torno al metro Puente Cal y Canto. Además, es el punto de convergencia de dos de los principales ejes de tránsito norte-sur del centro: la avenida Independencia y la Avenida Recoleta.

Figura 6. Principales equipamientos y vías que conectan el sitio
(página siguiente)

Fuente: elaboración propia

Hospitales San José y Roberto del Río
Cementerio General
Hospital Clínico / Facultad Universidad de Chile
Cerro Blanco
Av. Fermín Vivaceta
Av. Independencia
La Paz
Hospital Psiquiátrico
Av. Recoleta
Clínica Davila
Cerro San Cristóbal
Autopista Central (Ruta 5)
Autopista Costanera Norte
Parque de Los Reyes
Pdte. Balmaceda
Río Mapocho
Mercado de las Flores
La Vega Central
Piscina U. de Chile
La Vega Chica
Mercado de Abastos
Centro Cultural Estación Mapocho
Radio 500 mts
San Pablo
Río Mapocho
Museo de Bellas Artes
Av. Santa María
Mercado Central
Parque Forestal
Cardenal José María Caro
Autopista Central (Ruta 5)
Bandera
Plaza de Armas
San Antonio
Cerro Santa Lucía
Av. Libertador Bernardo O' Higgins
Palacio de la Moneda
Biblioteca Nacional
Iglesia San Francisco
Av. Libertador Bernardo O' Higgins
San Francisco
San Diego
Autopista Central (Ruta 5)
mts
0
100
200
300
400
500
750
1000

1.3 El sector en la red de transporte metropolitano

El sector acoge dentro de sus espacios públicos a un nodo de intercambio modal, compuesto por varias infraestructuras de transporte conectadas al conjunto de la Región Metropolitana. En 2016, el sector recibía así un flujo de 48.100 cambios modales diarios, posicionándose como el principal nodo de intercambio entre el Centro y el norte de la ciudad.[8] En efecto, se pueden enumerar:

- La estación de metro Puente Cal y Canto, conectada por la línea 2, principal eje norte-sur, y la línea 3, inaugurada en enero de 2019, que conecta a las comunas del noroeste con el este de la ciudad.

  En 2025, también se podrá realizar una conexión con la nueva línea 7, actualmente en construcción, que conectará a los sectores populares de la orilla norte con los sectores privilegiados, al oeste de la ciudad en la orilla sur. La apertura de la línea 7 convertirá a la estación de metro Puente Cal y Canto en una de las dos únicas estaciones del conjunto del área metropolitana que acogen tres líneas de metro (junto con la estación Baquedano).

- Cerca de treinta recorridos de bus del Transantiago poseen un paradero en el sector de estudio y conectan al conjunto de la ciudad.[9] Los paraderos de bus que corresponden a estos recorridos se despliegan en los espacios públicos del sector.

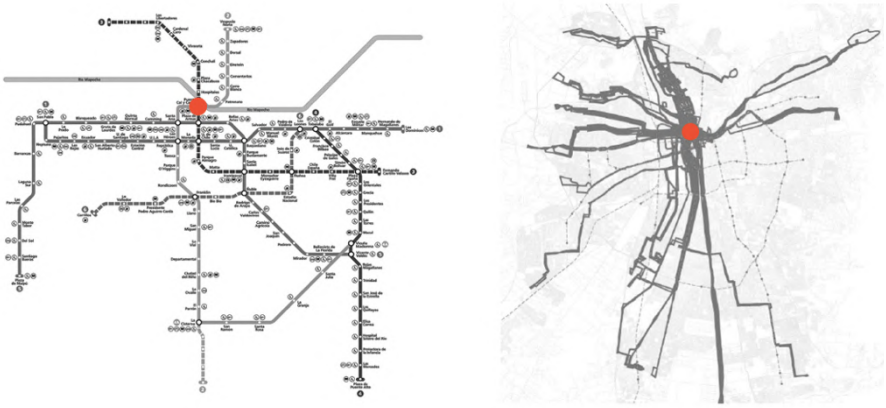


Figura 7. Localización del sitio en la red de transporte metropolitano

(A la izquierda, la red de metro; a la derecha, la red de buses).

Fuente: Metro/DTPM (2015)

[8] Fuente: Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), en Gehl, J. (2017), «Santiago Camina. La calle como espacio público». BID-Intendencia de la Región Metropolitana.

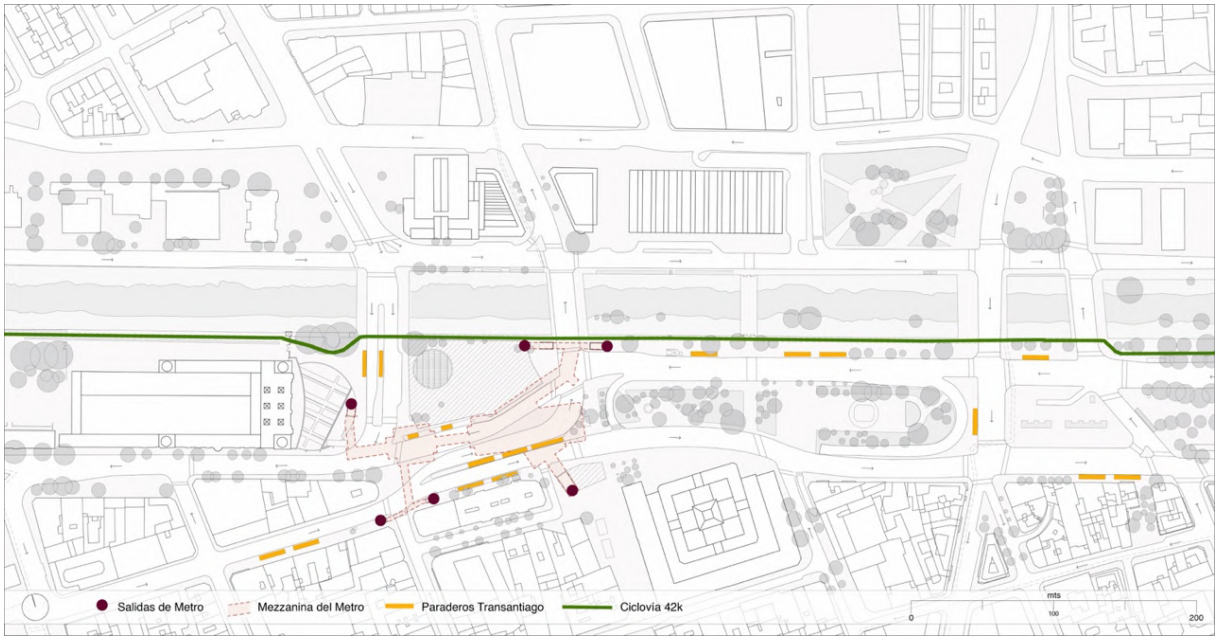
[9] Fuente: Anexos de las bases del concurso «Explanada de Los Mercados» (2016), Asociación de Municipios Mapocho-La Chimba (MLCH).

- Tres paraderos de taxis colectivos repartidos en ambas orillas.
- Un punto de parada de líneas de bus suburbanas en la orilla norte.
- Una ciclovía de escala metropolitana, la 42K, que cruza el sector de estudio en sentido este-oeste, a lo largo del río Mapocho en la orilla sur.

Cabe también aquí mencionar, la autopista subterránea Costanera Norte, que bordea la orilla norte del río en sentido este-oeste y que posee dos salidas a la altura sector que impactan los espacios públicos del sector.

Figura 8. Localización de las salidas de metro, los paraderos de bus y la ciclovía 42k.

Fuente: Elaboración propia



1.4 El espacio público en el entorno del nodo de intercambio

El sector funciona como un embudo que presiona al espacio y que, a través de la presencia del río, impone una orientación este-oeste, dividiendo la trama vial norte-sur entre ambas riberas. La presencia conjunta del río Mapocho y del Parque Forestal, en la extremidad este del sitio, define una escala de espacio público y una trama vial que contrastan por su amplitud con aquellas más estrecha de la ciudad formal de la orilla sur y la ciudad informal de la orilla norte.

En el borde del río, los espacios de ambas orillas parecen así dilatarse y abrirse hacia el río Mapocho. El gran mercado de La Vega, en la orilla norte, y en menor medida el Mercado Central, participan de esta apertura del espacio, creando continuidades peatonales con los espacios públicos del sector. En el flanco oeste del sitio, este espacio amplio se ve detenido por el edificio del Centro Cultural Estación Mapocho.

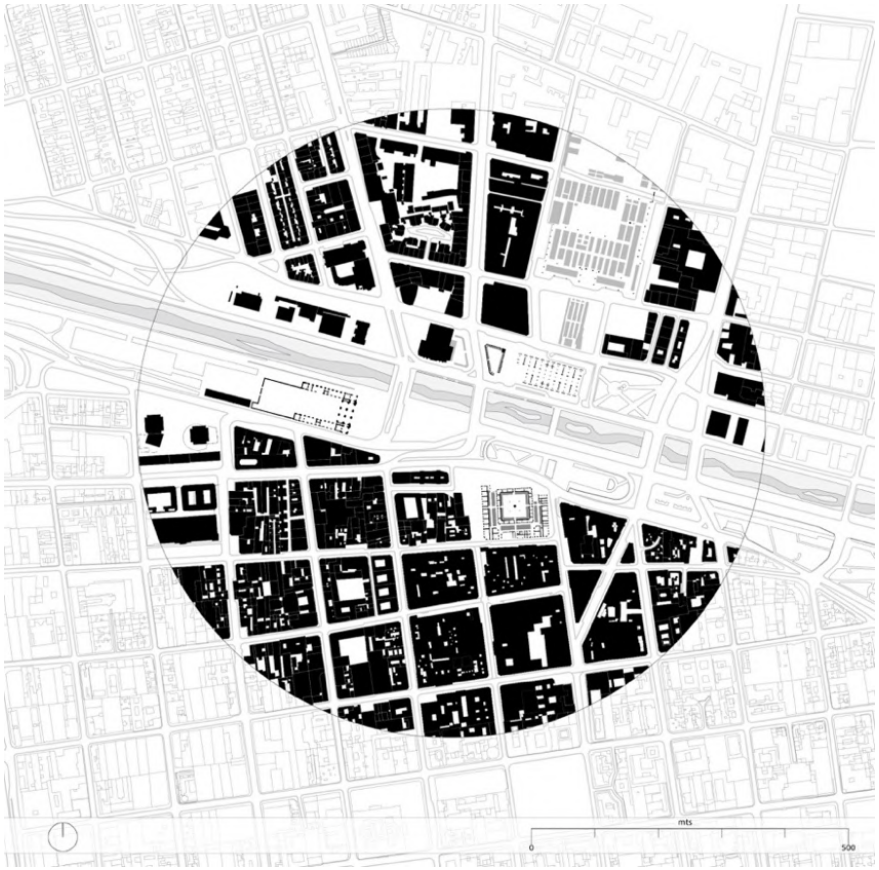


Figura 9. «Plan Nolli» del sector de estudio.

Fuente: Elaboración propia

El encuentro entre ambas orillas se organiza en realidad dentro de un sistema espacial que requiere un cambio de escala para ser comprendido en su totalidad. La Estación Mapocho, en efecto, es el terminal de lo que constituía el Ferrocarril de Circunvalación a fines del siglo XIX y principios del XX. El otro terminal correspondía a la Estación Providencia (o Pirque), que se ubicaba en la extremidad este del Parque Forestal (actual Plaza Italia). El sistema formado por los espacios públicos del sector y el Parque Forestal se sitúa así en el tramo faltante del anillo ferroviario y, de cierta forma, completa este sistema. Los espacios públicos del sitio de estudio se inscriben así en una lógica territorial de escala metropolitana que se articula en torno al transporte.

Situado en la prolongación del Parque Forestal, en una relación de tensión entre ambos terminales del antiguo anillo ferroviario, el sector de estudio completa este sistema y, gracias a esta configuración, ofrece un espacio público que representa por sí solo aproximadamente un tercio del tramo inexistente del anillo y cinco veces el largo de la Plaza de Armas.

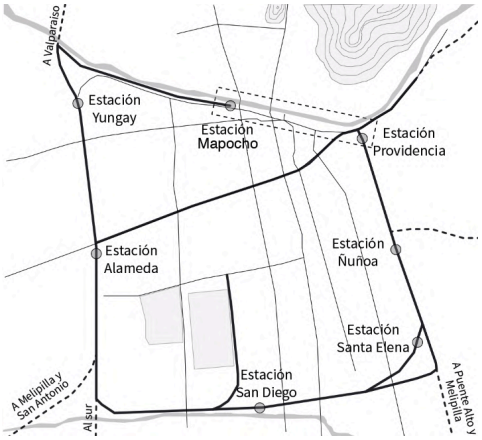


Figura 10. El trazado del ferrocarril de Circunvalación.

Fuente: Elaboración propia

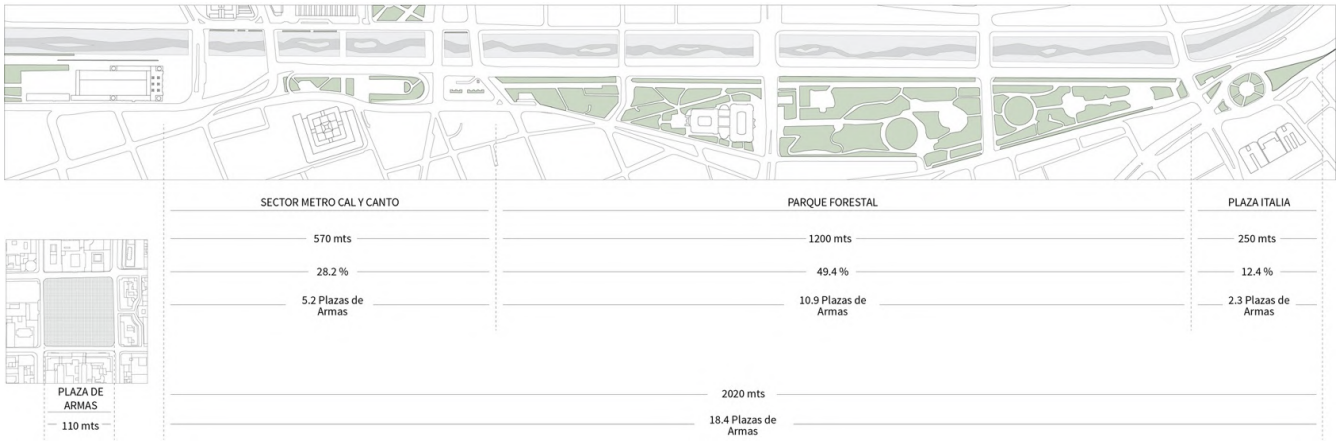


Figura 11. El «tramo inexistente» entre Estación Mapocho y Plaza Italia (antigua Estación Providencia).

Fuente: Elaboración propia

Este gran espacio público en realidad está extremadamente fragmentado por las vías de circulación. El espacio está compuesto así por diversos «subespacios» que se configuran en torno a usos relacionados con las funciones y los edificios presentes en el sitio. Se pueden distinguir entonces:

1. La explanada frente a la Estación Mapocho.
2. La vereda sur de la calle General Mackenna.
3. El paseo Puente.
4. La explanada frente al Mercado Central.
5. La obra del metro y veredas que las bordean.
6. El islote de paraderos de bus en General Mackenna.
7. El puente Padre Alberto Hurtado, a la altura de la avenida Independencia.
8. El puente La Paz.
9. El puente peatonal Puente de Los Carros (actualmente cerrado al público).
10. Los dos puentes de la avenida Recoleta.
11. Las orillas del río Mapocho.
12. El bandejón central a la altura del puente La Paz.
13. El bandejón central entre los puentes La Paz y la avenida Recoleta.
14. El bandejón central entre los dos puentes de la avenida Recoleta.

Se puede señalar además la presencia, en el subsuelo, de la mezzanina del metro Puente Cal y Canto, que se despliega en una parte importante del sitio, entre los puentes Padre Hurtado y La Paz, y que, durante las horas de apertura del metro, recibe comercios accesibles al público antes de pasar la zona de los torniquetes.

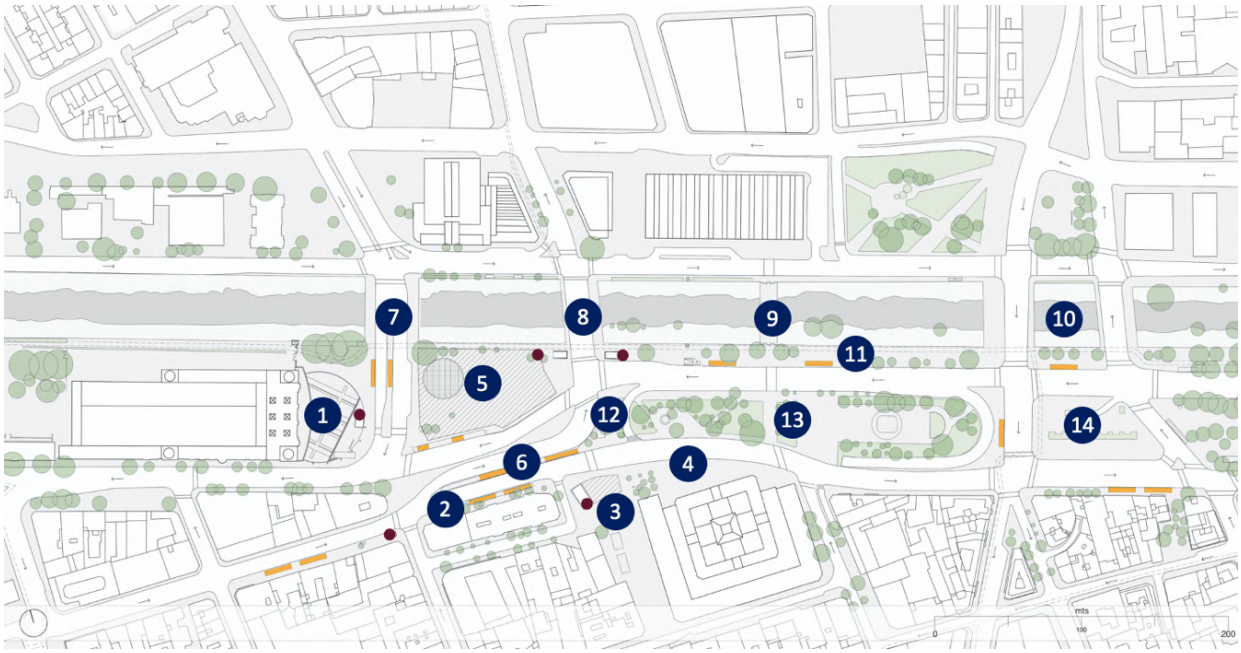


Figura 12. Localización de los principales «subespacios» que configuran el sitio de estudio.

Fuente: Elaboración propia

Debido a la gran cantidad de flujos peatonales en el sitio, esta fragmentación del espacio es aún más problemática. En efecto, según Gehl (2016), en las horas punta se pueden contar hasta 49 personas/m²/minuto en ciertos sectores. El puente La Paz, por su parte, es cruzado por más de 25.000 peatones al día durante la semana.

Las vías de circulación, cuyo ancho y radio de giro fueron calibrados para agilizar los flujos de vehículos motorizados, representan así no solo un problema de continuidad peatonal, sino también de seguridad. Para subsanar la falta de continuidad peatonal, los transeúntes atraviesan las vías de circulación en puntos que no están regulados por pasos de cebra o semáforos.

Figura 13. Ubicación de los cruces peatonales no regulados

Figura 14. Congestión en zonas de espera.

Fuente: «Santiago Camina. La calle como espacio público», Jan Gehl, 2018.

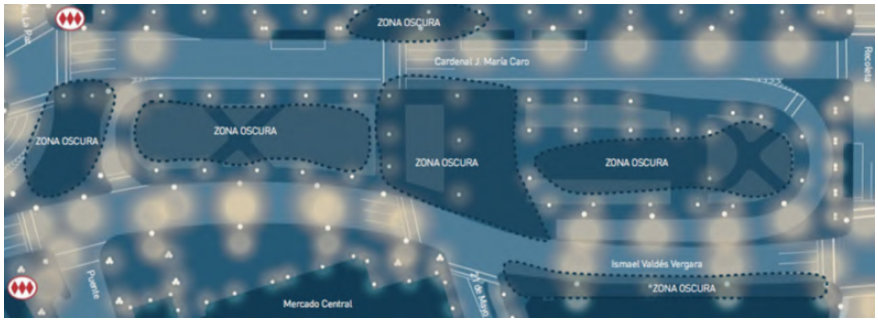


Figura 15. Levantamiento de las zonas oscuras de noche.

Fuente: «Santiago Camina. La calle como espacio público», Jan Gehl, 2018.

En las cercanías de los paraderos de bus y salidas de metro, las zonas de espera de los usuarios del transporte también están saturadas en las horas punta, lo que acentúa aún más la incomodidad de los peatones. Esta situación contrasta considerablemente con la presencia de grandes superficies de bandejón central, que son ampliamente infrautilizados y dejados en abandono, sobre todo de noche, cuando se transforman en espacios particularmente inhóspitos debido en parte a la falta de alumbrado público. Este contraste paradójico entre lugares fragmentados y saturados por los flujos peatonales, y grandes espacios centrales ampliamente infrautilizados y poco valorizados, revela no solo la ineficacia de la distribución de los espacios públicos entre los diferentes modos de transporte, sino también una falta de gestión de los flujos por parte de los actores institucionales —sobre todo, de los flujos peatonales vinculados a las infraestructuras de transporte y el comercio ambulante presentes en los espacios públicos del sector.

Figura 16. Intensidad de flujos y conflictos entre peatones, ciclistas y diferentes modos de transporte.

Fuente: Foto de la autora

Figura 17. Saturación de las veredas a la altura de una salida de metro, en la entrada del puente La Paz y en el propio puente La Paz.

Fuente: Fotos de la autora

En los últimos años, se realizaron dos proyectos que implican una reconfiguración de los espacios públicos del sector: la construcción de la ciclovía del proyecto Mapocho 42K y las obras de las líneas 3 y 7 del metro.

- **El proyecto Mapocho 42k**

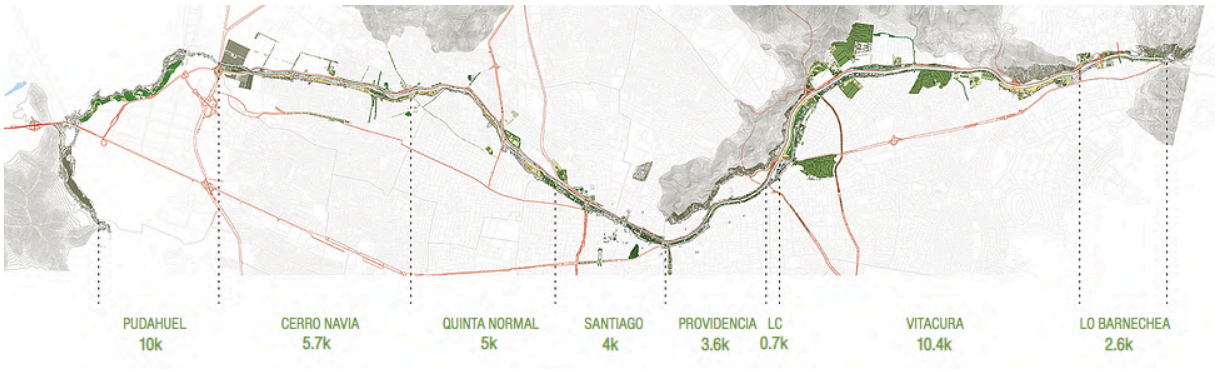


Figura 18. Trazado de la ciclovía 42K

Fuente: mapocho42k.cl

El proyecto 42K, comúnmente llamado 42K, nació en 2009 como un plan de recuperación de los márgenes del río Mapocho, sobre todo de la orilla sur. Originalmente pensando como un sistema de parques integrados con ciclopaseo, hoy representa el principal eje de desplazamiento de escala metropolitana para los modos activos. Inaugurada por tramos a partir de 2016, la 42K en la actualidad es esencialmente utilizada como ciclovía, permitiendo una conexión eficaz este-oeste en la mayor parte del trazado. No obstante, a la altura del sector de estudio, genera una serie de conflictos de usos en el espacio público, sobre todo con los flujos peatonales.

Paraderos de bus y comercios ambulantes instalados a lo largo de la ciclovía 42K.

Superposición de los flujos de ciclistas y flujos peatonales en las inmediaciones de los paraderos de bus frente a la Estación Mapocho.

Figura 19. Inserción urbana de la ciclovía 42K a lo largo del río Mapocho.

Fuente: Fotos de la autora

En ciertos puntos, la 42K es obstruida por kioscos que se instalan al borde del trazado de la ciclovía, y también por peatones que transitan por la ciclovía misma. Estos conflictos, sobre los que volveremos luego, se deben en parte a la presencia del cierre perimetral de la obra del metro ubicadas en pleno centro del sector de estudio.

- **Las obras de las líneas 3 y 7 del metro**

La presencia de la obra del metro, en efecto, limita la circulación de los flujos peatones y ciclistas, impactando considerablemente la superficie disponible de espacio público en las inmediaciones directas de la obra, lo que, por ejemplo, obliga a los peatones a circular sobre la ciclovía 42K, único paso este-oeste disponible junto al río.

El espacio que corresponde a las obras del metro, delimitado por un cierre perimetral de varios metros de altura, tendría que haber sido restituido como espacio público peatonal al final de la obra de la línea 3 en 2019. En efecto, el proyecto de la línea preveía la remodelación de los espacios públicos en superficie para ofrecer una nueva plaza pública a la altura del sitio de las excavaciones. Sin embargo, a fines de 2018 se anunció la construcción de la línea 7, que ofrecerá también una conexión en la estación Puente Cal y Canto. La empresa Metro S.A. decidió entonces mantener el cierre perimetral y las faenas hasta el término de las obras de la línea 7, previsto para el año 2028, sin considerar una verdadera estrategia de reorganización de los flujos peatonales que garantice condiciones de circulación correctas en las inmediaciones de las obras, y esto durante más de una década en total.

Figura 20. Estrechez de los espacios en torno a las obras del metro, ocupados al sur de la obra por paraderos provisorios y al norte por la ciclovía 42K y la circulación peatonal, que se superponen.

Fuente: Fotos de la autora

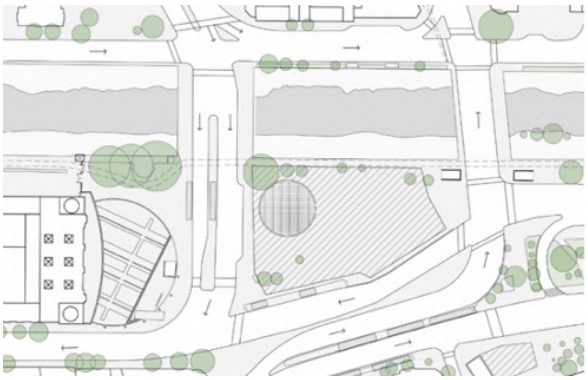


Figura 22. Ubicación actual del cierre perimetral de la obra del metro (zona rayada).

Fuente: Elaboración propia

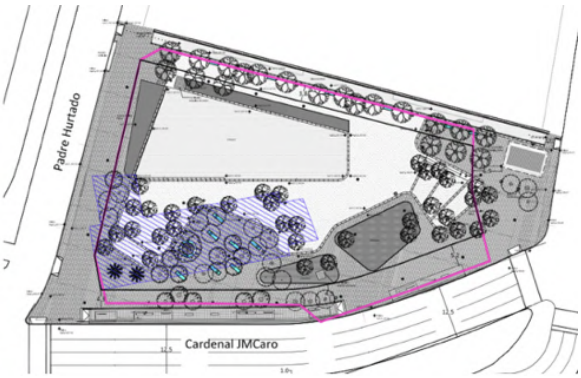


Figura 21. Proyecto de remodelación de los espacios públicos de Metro. En violeta el cierre perimetral actual, en azul las excavaciones de la línea 7.

Fuente: Metro S.A.

1.5 Una multiplicidad de actores institucionales a cargo del espacio público

El caso de la obra del metro, que tiene un impacto considerable en los espacios públicos del sitio, ilustra la fragmentación de los intereses de los diferentes actores institucionales implicados en la planificación y gestión de los espacios públicos del sector de estudio. En efecto, tal como aparece detallado en el cuadro aquí abajo, la planificación y gestión del espacio público corresponden a una multiplicidad de actores institucionales de competencias sectoriales variadas, que implican diferentes escalas de intervención (nacional, metropolitana o regional, y comunal o intercomunal).

Según la institución a la que pertenece, cada uno de estos actores desarrolla intereses propios sobre los espacios públicos del sector. No obstante, como lo veremos luego, esta complejidad institucional tiene como consecuencia la aparición, véase la superposición, de una multiplicidad de iniciativas sectoriales que rara vez están coordinadas entre sí.

Tabla 2. Ámbito de acción e intereses de los actores institucionales a cargo de los espacios públicos del sector de estudio

Fuente: Elaboración propia

Organismos	Ámbito de acción e intereses declarados en los espacios públicos del sector
Nivel de intervención nacional	
MINVU Ministerio de Vivienda y Urbanismo	Elaboración de planes y programas de inversión para obras de infraestructuras urbanas (pavimentación, vialidad, parques urbanos y ciclovías).
MOP Ministerio de Obras Públicas	Elaboración de estudios o proyectos específicos para proyectos de peatonalización en coordinación con el GORE RM.
CMN Consejo de Monumentos Nacionales	Protección, tuición y puesta en valor del patrimonio del sector. Evaluación del impacto de los proyectos públicos o privados sobre los edificios patrimoniales del sector y su entorno directo.
MTT Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	**SECTRA** Elaboración de programas y entrega de apoyo técnico a otros actores públicos en el ámbito de gestión y planificación del transporte, del tránsito y de los espacios públicos asociados en etapa preinversional. Coordinación de la Mesa Intermodal a cargo de gestionar las problemáticas de conexiones intermodales en superficie, entre otros en el entorno de la estación Puente Cal y Canto.

Nivel de intervención metropolitano o regional	
GORE RM Gobierno Regional Metropolitano	Financiamiento de proyectos municipales, de la DTPM o de SERVIU MINVU en intervenciones de mejoramiento de los espacios públicos (calzada y vialidad) de los cuales alrededor de un tercio del presupuesto anual está destinado a proyectos asociados al transporte. Gestión y coordinación de estudios puntuales o planes maestros sobre movilidad activa y espacios públicos.
DTPM Directorio de Transporte Público Metropolitano	Gestión de la operación y de la infraestructura del sistema de transporte público de Santiago: asignación de los recorridos por paraderos, localización de los paraderos, diseño de los espacios públicos para asegurar la accesibilidad en el entorno directo de estos, coordinación con Metro de las conexiones intermodales.
METRO S.A.	Gestión de los puntos de ingreso y accesibilidad a la red del Metro, coordinación con DTPM de las conexiones intermodales, reposición en superficie de los espacios públicos post-obras de construcción o mejoramiento de las estaciones de las distintas líneas de Metro.
Mapocho 42K Lab UC Escuela de Arquitectura, Universidad Católica de Chile	Diseño y desarrollo de los planos de detalles del proyecto Mapocho 42K.
Nivel de intervención comunal e intercomunal	
Asociación MLCH Asociación de Municipios Mapocho-La Chimba	Gestión de los avances el desarrollo del proyecto ganador del concurso «Explanada de los Mercados» y coordinar las visiones de los municipios integrantes de la asociación MLCH (Santiago, Independencia y Recoleta).
Municipalidad de Santiago	**SECPLAN** Secretaría Comunal de Planificación Coordinación con los otros actores de los distintos proyectos o iniciativas en curso en los espacios públicos comunales. A través de la Dirección de Movilidad, gestión, planificación y diseño de proyectos de movilidad activa en los espacios públicos.
Municipalidad de Independencia	**SECPLAN** Secretaría Comunal de Planificación Coordinación de los distintos proyectos o iniciativas sobre los espacios públicos comunales limítrofes del territorio de la comuna de Santiago.
CORDESAN Corporación para el Desarrollo de Santiago	Elaboración de planes y programas de inversión para obras de infraestructuras urbanas (pavimentación, vialidad, parques urbanos y ciclovías).
CCEM Centro Cultural Estación Mapocho	Gestión y diseño de la explanada frente a la Estación Mapocho (propiedad del CCEM).

Este primer enfoque centrado en el contexto urbano nos permitió especificar las condiciones urbanas actuales del sector, así como su posición dentro del territorio metropolitano de Santiago. Para complementar esta primera aproximación al sector de estudio, detallaremos a continuación el rol del sector en el desarrollo histórico de la ciudad de Santiago.

Comentaremos la posición simbólica de este espacio de transición y comunicación, ubicado entre el centro colonial (en la orilla sur del Mapocho) y La Chimba (en la orilla norte), y cómo se construyó, desde la época colonial, una separación entre ambas orillas, no solo social y morfológica, sino también cultural. Como lo veremos, estas diferencias sociales y culturales entre ambas orillas juegan un rol particularmente importante en la construcción de la identidad urbana del sector de estudio. Además, analizaremos cómo los espacios públicos se conformaron a lo largo del tiempo, en especial a principios del siglo XX, en torno a las dinámicas de movilidad que se sitúan en el centro de los procesos de metropolización de la ciudad.

2. La identidad urbana del sitio

2.1 Un lugar popular de transición entre la ciudad formal y la informal

- **La separación social y morfológica entre ambas orillas**

La ciudad colonial trazada por los españoles en la orilla sur, en efecto, se estructuraba en torno a una parcelación ortogonal de calles pavimentadas[10] en torno a la Plaza de Armas, que constituía el centro de gravedad de la ciudad, verdadero núcleo de la vida económica, administrativa, política y social de Santiago. Fue allí que se instalaron, desde principios del siglo XVIII, el cabildo, el tribunal real de justicia, las Cajas Reales y la residencia del gobernador de Chile.

Más allá, en la orilla norte, se extendía La Chimba, donde a principios de la época colonial se hallaban grandes propiedades agrícolas de los conquistadores que vivían en la ciudad colonial, y que eran cultivadas por los indígenas, que vivían en la orilla norte. El centro concentraba así a la población privilegiada y de clase media, mientras que al norte del río se encontraban los suburbios pobres y marginalizados. De esta forma, desde la época colonial se reconoce una separación social y morfológica entre ambas orillas. Los márgenes del río constituían un espacio de transición donde se articulan estos dos mundos —en particular, a la altura del sector de estudio, donde se organiza el tránsito entre ambas orillas.

La Chimba recibe su nombre de la propiedad agrícola del conquistador Pedro de Valdivia, llamada La Chacra de La Chimba. Fue cedida en 1550 a su compañera de armas, Inés de Suárez, quien algunos años más tarde la cedió a su vez a los

10 El pavimento de las calles del conjunto del «triángulo fundacional» se completó en 1682.

hermanos dominicanos. Estos últimos se desprendieron de una franja de la propiedad que daba a la orilla norte del Mapocho. En esta franja, en 1560, se instaló un agrupamiento de casas desordenado e irregular. Recibió el nombre de Barrio de la Chimba y constituyó la primera «población» en el sector, donde se instalaron personas modestas, muchas veces de origen indígena (Echaiz, 2017). Este carácter popular de La Chimba perduró a lo largo del tiempo, a pesar de la instalación de personas de categorías sociales más acomodadas.

Desde mediados del siglo XVIII, las grandes parcelas de inicios de la época colonial comenzaron a dividirse. En esta época, La Cañadilla (actual avenida Independencia) ya estaba bordeada por terrenos más pequeños, que marcaban el ingreso a la ciudad desde el norte. Este proceso de subdivisión y urbanización se prolongó a lo largo de los años. La Chimba se fue poblando de terrenos agrícolas y molinos, pero también de enclaves religiosos11 e industrias artesanales, constituyendo así un sector a la vez urbano y rural, que funcionó como un lugar de producción y soporte de la ciudad colonial de la orilla sur, en diálogo permanente con esta y que, por lo mismo, siempre aparece en las representaciones cartográficas de la ciudad de Santiago en los siglos XVII y XVIII. A la altura del río, el espacio de transición entre La Chimba y el Triángulo Fundacional de la ciudad colonial corresponde, en estas representaciones cartográficas, a nuestro sector de estudio.

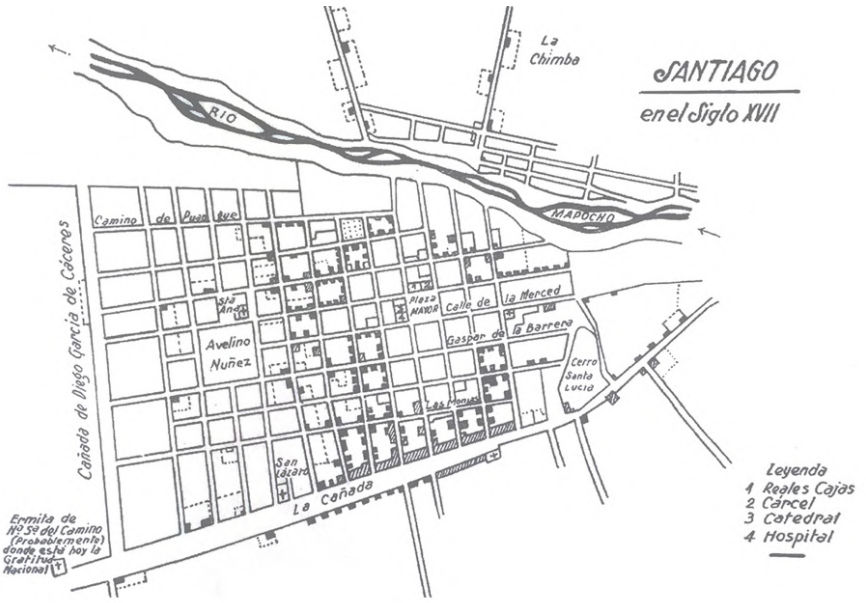


Figura 23. Plano anónimo de Santiago en el siglo XVII.

Fuente: Biblioteca Nacional de Chile.

[11] La Chimba contaba con numerosas iglesias y edificios religiosos, que estructuraban el territorio y organizaban los flujos hacia el centro. Los principales conventos eran:

- El convento de la Recoleta Franciscana, construido en 1663. Constituía un centro de gravedad importante en la época para los habitantes de Santiago.
- La iglesia y el convento dominicano Santo Domingo, terminados casi cien años más tarde (en 1754), junto al Cerro Blanco (en las tierras entregadas a los dominicanos por Inés de Suárez, y que correspondían a Chacra de La Chimba).

No obstante, a pesar de los intercambios comerciales permanentes con la ciudad colonial, La Chimba tiene una posición ambigua y singular con respecto a la orilla sur (Duarte, 2001). En efecto, en diversos aspectos de la vida cotidiana, el sector tenía una cierta autonomía con respecto a la ciudad, y esto era percibido por los habitantes de la época. Antes de la inauguración del primer puente en 1681, resultaba difícil cruzar el río en invierno. Durante el deshielo de las nieves, el Mapocho se transformaba en un torrente infranqueable, verdadera barrera geográfica entre ambas orillas. Los habitantes tenían la costumbre de despedirse a principios del invierno para volver a encontrarse en primavera. Administrativamente, de hecho, La Chimba dependía de la parroquia del poblado de Renca, en el noroeste, y el sector se mantenía apartado de las festividades del centro en la época. En suma, vivir en la Chimba conllevaba un carácter que se podría calificar como separatista con respecto a la ciudad colonial: correspondía a vivir en otra ciudad (de Ramón, 2007; Echaiz, 2017). El río marcaba entonces no solo un límite topográfico, sino también funcional y, sobre todo, cultural, por no decir identitario.

El carácter de espacio de transición del sitio de estudio, entre la orilla derecha y la orilla sur, se reforzó con la construcción del puente Cal y Canto en 1779. Las «casuchas» que se acoplaron a la fachada oeste del puente Cal y Canto en 1803, para resguardar la seguridad del lugar durante la noche y evitar los robos, homicidios y otros crímenes posibles, nos dan una idea del ambiente que podía reinar en el sector. A pesar de la presencia de ciertas edificaciones de aspecto más noble, como la Posada del Corregidor, 12 que servía como parada para las personas que cruzaban el río por el Puente de Palo frente a Recoleta (Echaiz, 2017), allí se encontraban sobre todo callejones insalubres, en sentido este-oeste a lo largo del río, comerciantes ambulantes, conventillos,13 granjas pobres y poblaciones callampas —en particular El Campamento y El Arenal, al oeste y este de la rampa de acceso al puente, respectivamente. La construcción de la Cárcel Pública (entre 1881-1886) marcó también considerablemente al sector, que las autoridades veían como un lugar cada vez más problemático, en la intersección entre dos mundos, la ciudad colonial y La Chimba (de Ramón, 2007).

La separación espacial entre estos dos mundos es en realidad la consecuencia de una estructura social que se refleja en la organización del territorio. Las orillas del río, sobre todo a la altura del sector de estudio, contaban con numerosos focos de extrema miseria. Sectores marginalizados de la ciudad donde residían, en el siglo XVI, los indígenas que trabajaban en las obras públicas y los esclavos y servidores de los monasterios y conventos. Este fenómeno se consolidó durante la segunda mitad del siglo XVIII. En aquella época, la ciudad conoció un fenómeno de éxodo rural que tuvo como consecuencia la instalación, en los márgenes del río, de una

[12] En referencia al corregidor Luis Manuel de Zañartu, que dirigió las obras del puente Cal y Canto.

[13] Tipología de vivienda urbana colectiva, formada por casas modestas en planta baja, de fachadas alineadas, que se organizan en torno a un pasaje privado. Los servicios, como el comedor y los baños, suelen ser comunes para todos los residentes.

clase miserable, que actuaba a veces como mano de obra barata, pero que también solía constituir una masa errante y desocupada. Esta situación originaba focos de miseria y generaba robos en las calles del centro y la periferia. La situación de los sectores populares era sumamente difícil: eran condenados a vivir en tugurios miserables, vigilados en permanencia por las autoridades, forzados a la desocupación debido a la falta de trabajo, aunque obligados a trabajar gratuitamente como represalia por cualquier falta cometida, incluso leve. Salvo la clase acomodada, en la población urbana solo los artesanos, comerciantes y ambulantes lograban escapar a esta situación. La consolidación de los focos de miseria en los márgenes del río durante el siglo XVIII contribuyó a aumentar la brecha social ya existente entre las clases privilegiadas y las desfavorecidas. Estos focos de miseria contribuían además a espacializar esta brecha, reforzando el carácter de patio trasero de servicios de los márgenes del río, sobre todo a la altura del sector de estudio (de Ramón, 2007).

Hasta el siglo XIX, el interior de La Chimba seguía apartado de estas dinámicas, y correspondía a un sector homogéneo compuesto por artesanos, granjas, molinos, pero también grandes casonas de campo de estilo colonial. Los edificios religiosos, como la Recoleta Franciscana, que le dio su nombre a la avenida Recoleta, la Recoleta Dominicana, el Convento del Carmen San Rafael, parecen haberle conferido un silencio campestre casi místico. El sector se mantenía apartado de las influencias extranjeras de la inmigración europea que se instaló por entonces en Santiago. La municipalidad lo mantenía en un abandono relativo, que contrastaba con el desarrollo del centro, donde en la misma época se construían edificios de buena factura.

En el siglo XIX, la orilla norte comenzó a recibir las actividades rechazadas del centro por razones de higiene. Para controlar el riesgo de propagación de enfermedades e infecciones, se construyeron allí diferentes hospitales, así como el Cementerio General (en 1821), que marcaba el final de la ciudad. Se abrieron además nuevas calles, como la avenida La Paz, cuya construcción por tramos permitió un acceso directo al Cementerio General desde el sector de estudio. Los terrenos de los hermanos dominicanos comenzaron a dividirse, al norte de La Chimba, lo que permitió entonces una aceleración del proceso de urbanización del sector, que duró hasta los años 1930. Nuevos loteos aparecieron a través de una acción coordinada del Estado y los grandes propietarios, sobre todo gracias a la Ley de Comuna Autónoma[14] de 1891, que ofreció un soporte legal y administrativo al proceso de valorización de las propiedades agrícolas de la periferia a través de procesos de subdivisión. Hacia fines del siglo XIX, y sobre todo a inicios del siglo XX, en La Chimba proliferaron conventillos y poblaciones de gran insalubridad (de Ramón, 2007; Echaiz, 2017). En efecto, según de Ramón, el proceso de aceleración de la urbanización de la orilla norte está vinculado con la prolongación de un

[14] Ley que permitió extraer a la municipalidad de Santiago los territorios rurales, que se dividieron en diferentes comunas. Los nuevos alcaldes solían ser propietarios de los terrenos, generando mecanismos de especulaciones que generaron la creación de nuevas «poblaciones» y un alza del crecimiento urbano.

fenómeno de éxodo rural, que generó lo que Marx llamaría un «ejército de reserva», reforzando aún más la segregación espacial entre ambas orillas. Pero esta abundante mano de obra barata, paradójicamente, también mantenía relaciones estrechas con la clase acomodada, proporcionándole ingresos importantes a través del pago del arriendo de viviendas insalubres, constituyendo así una primera forma de especulación inmobiliaria para los propietarios de los terrenos (de Ramón, 2007; Romero, 1997).

- **La vida social en torno al sitio a inicios del siglo XX**

A principios del siglo XX, diferentes circos se habían instalado por turnos en torno al puente Cal y Canto, y los burdeles florecían en el sector. El Mercado Central, terminado en 1872 durante el mandato del Intendente de Santiago, Benjamín Vicuña Mackenna, fue concebido como uno de los edificios más importantes de la ciudad. Reemplazó al antiguo mercado, la Plaza de Abastos,15 compuesto de hangares en madera que existían previamente en el mismo sitio.

Figura 24. La Vega a fines del siglo XIX y la plaza frente al Mercado Central en 1900.

Fuente: Castillo, 2011 / mercadocentral.cl.

La función comercial del sitio se reforzó con la instalación de La Vega del Mapocho del otro lado del río, frente al Mercado en la Plaza Artesanos. En 1895, comenzó la extensión de los galpones de La Vega Central, la que en 1916 ya se extendía sobre una superficie de 6.000 m², adquiriendo en la época su fisionomía actual. En el sitio, había una gran abundancia de comerciantes ambulantes y cantinas clandestinas. La Vega y el Mercado Central, cuya función era suministrar productos frescos a la ciudad, provocaban ya en la época una congestión de carretas y vehículos en los espacios públicos del sector (Castillo, 2011; Echaiz, 2017), con un carácter de patio trasero de la ciudad.

Las riberas del río, desde el centro hacia el este, estaban habitadas entonces por una clase acomodada atraída por las obras del Parque Forestal en el año 1900, en el límite este del sitio de estudio. Desde el centro hacia el oeste, los bordes del río conservaban un aspecto popular. Allí se encontraban poblaciones callampas, a pesar de la construcción del imponente edificio de la Estación Mapocho en 1914, en el marco del centenario de la Independencia.

Con el crecimiento del comercio internacional, aparecen en el centro numerosos restaurantes y grandes establecimientos de comercio, que ofrecían artículos de calidad, muchas veces provenientes del extranjero. La llegada de artistas e

[15] En el sitio del antiguo basural.

intelectuales reconocidos a bordo del Winnipeg, en 1939, infundió también un aire nuevo a Santiago en los años 1930. Salvo la Estación Mapocho y el Mercado Central, el sector de estudio contrasta entonces con los edificios de estilo europeo que aparecieron poco a poco en el centro histórico. A medida que uno se alejaba de la Plaza de Armas hacia el norte, el marco urbano se modificaba y el espacio público se distendía.

Esta distinción se siente también en el reparto espacial y el carácter de los diferentes lugares de encuentro que existieron en el centro de Santiago desde fines del siglo XIX y a lo largo del siglo XX. Los lugares de sociabilidad en los entornos directos del río Mapocho y en la orilla norte difieren considerablemente de los del centro. Si se mira de cerca la ubicación de estos lugares, inventariados por Oreste Plath (2013), se revela que su distribución espacial se relaciona con su carácter. El centro histórico concentraba los lugares más bien formales donde se reunía la clase acomodada de Santiago. Por ejemplo, en el Club de la Unión, el Ritz y su Tap Room, o bajo el Portal Fernández Concha. Estos lugares de sociabilidad evocaban lo que la alta sociedad de la época consideraba como un cierto arte de vivir a la europea. A medida que uno avanzaba por el río, el carácter de estos lugares de sociabilidad se modificaba y aparecían en el paisaje urbano lugares más informales, donde se mezclaban la bohemia intelectual —estudiantes, artistas, poetas y escritores— con las clases más populares. Se pueden citar, entre otros, la Chichería Las Tejas, La Piojera o el Quitapenas[16] cerca del Cementerio General.[17] Merino (2011) también hace esta distinción entre la orilla norte, popular y a veces marginal, y el centro, que tenía una oferta comercial más fina, y que recibía a los dandis de la clase acomodada. Algunos de estos lugares siguen existiendo y forman parte del patrimonio vivo de la ciudad y del imaginario colectivo de los habitantes. Su existencia, pasada o actual, contribuye a la construcción de la identidad de los diferentes sectores del centro.

Entre los años 1940 y 1970, el crecimiento urbano dibuja poco a poco una fuerte separación entre las clases sociales en el territorio: hacia el este, las clases acomodadas y las clases medias altas, hacia el oeste y el sur las clases medias y las clases desfavorecidas, y hacia el norte las clases desfavorecidas. La municipalidad de Santiago que, hasta 1910, incluía aproximadamente toda el área urbana de la ciudad, no experimentó el mismo crecimiento. Por el contrario, su población disminuyó, y el centro colonial se convirtió poco a poco en un centro administrativo y comercial. Nuestro sector de estudio constituye el límite norte de este centro, más allá del cual se extiende entonces el sector de principal crecimiento de las clases desfavorecidas (de Ramón, 2007).

[16] El nombre se refiere a un lugar donde pasar las penas después de un entierro.

[17] Se pueden citar también (entre otros) el bar restaurant Hércules, el Jote, el Martini, la Posada del Corregidor, la Gran Compañía Chilena de Revistas.

- **El simbolismo persistente del «barrio imbunche»**

En su libro *La Muralla Enterrada*, Franz (2001) describe el carácter casi metafísico de La Chimba, que califica como «barrio imbunche»,[18] donde se vive al margen del territorio y el tiempo. El libro de Franz, que propone reconstruir la identidad colectiva de los diferentes barrios de la ciudad a partir de su descripción y puesta en escena en las novelas chilenas, comienza de hecho con la descripción del barrio La Chimba, como si fuese imposible comprender la ciudad de Santiago sin comprender su relación íntima e «inconfesable» con el sector de La Chimba, «el otro lado»:

> *«Si el Centro de Santiago representa nuestra razón amurallada, nuestro corazón defendido, La Chimba esconde nuestro vientre hambriento, nuestro sueño, y también nuestra locura. Tal vez nuestra poesía. Hacia el norte del río Mapocho las novelas de la ciudad relegan mucho de lo que ésta no se atreve, no sabe, o no quiere enfrentar; allá mismo, acaso, reside su capacidad de crear y soñar. "Allá", La Vega, la gran feria de abastos de la capital —el vientre— conviven con el siquiátrico, la morgue y los cementerios, el zoológico. Cárceles para los locos, los muertos y las bestias».*
>
> *La Muralla Enterrada, Carlos Franz, 2001, p.33.*

La Chimba es el otro reverso de Santiago: la irracionalidad que contradice y se opone al pragmatismo y la sobriedad racional del centro, el otro lado del espejo de la identidad de la ciudad. El río Mapocho divide así la identidad de los habitantes de la ciudad en dos hemisferios. Santiago no es el centro, sino que el centro con La Chimba nos dice Franz, que considera esta relación entre ambas orillas como un nudo identitario:

> *«Nudo que es también el de nuestra identidad atada, cosida, donde cada parche viene a ser una mordaza, una venda nueva, que nos ciega, que nos enmudece, que nos impide oírnos. El rostro mil veces escrito y mil veces borrado de una urbe donde lo provisional es eterno, prefigura nuestra propia cara, el rostro de Chile».*
>
> *La Muralla Enterrada*, Carlos Franz, 2001, p.35.

Desde los orígenes de la ciudad, La Chimba es un más allá de morfología disímil, donde se extravía la trama urbana, así como los usos y costumbres. La racionalidad planificada del centro en la orilla sur se confronta con el relajo de las calles desordenadas y confusas de la orilla norte. En la literatura chilena, cruzar el río suele ser sinónimo de transgredir los límites. Franz describe La Chimba como un emblema de la irracionalidad que desafía a la planificación centralizada. Solo es permitida a aquellos marginalizados que viven fuera de los muros simbólicos de la ciudad formal.

Es cruzando el río, muchas veces a la altura de nuestro sector de estudio, que los héroes de las novelas chilenas se acercan a sus deseos, atrapados por la locura. Según Franz, en la literatura chilena la locura suele ser una de las grandes razones

[18] El término «imbunche» hace referencia a un personaje maléfico de cuerpo humano deformado, proveniente de la mitología mapuche de la isla de Chiloé.

que incitan al héroe a cruzar el río Mapocho. En la narrativa, el siglo XX comienza con la escena en que la heroína de *El obsceno pájaro de la noche* de José Donoso (1997), cruza el río el día de la fiesta de los muertos en el año 1900. Para ella, atravesar el río y descubrir la ciudad laberíntica de La Chimba es un punto sin retorno. Cruza así del otro lado de su propio espíritu, desdoblándose entre razón y locura, entre lucidez y sueño, entre vida y muerte. La heroína de *La chica del Crillón* de Joaquín Edwards Bello (1966) tiene un destino similar. Guiada por una extraña mujer de alta sociedad, Teresa cruza el río y se sumerge en La Chimba. «El pudor, la formalidad chilena, nuestra atávica pacatería fomentan esta búsqueda de lo prohibido, de lo oculto, de lo que está más allá del río». En *La viuda del conventillo* (1972), Romero describe a una viuda que espera resignada el regreso de su amante y su hija, que escaparon al centro de la ciudad, en la orilla sur. El tiempo parece detenerse para ella:

> *«La febril actividad del Centro puede engañarlo con su ilusión del poder; pero más allá del río, en los extramuros de sus chimbas, el chileno vive el tiempo circular, inmemorial, de nuestros atavismos»*
>
> *La viuda del conventillo*, Alberto Romero, 1972, p.47.

El lecho del río constituye también un espacio social particular, en una dimensión topográfica más baja que la de la ciudad, que posee sus propias prácticas sociales. En su autobiografía *El Río* (1962), escrita en prisión, Alfredo Gómez Morel describe su juventud de huérfano y su inmersión en el mundo de la delincuencia y las pandillas bajo los puentes del río Mapocho a la altura del sector de estudio. Un mundo que posee sus propios códigos y prácticas. Aunque estas no son perceptibles a primera vista, participan de la construcción de la identidad del sitio, reforzando su carácter informal y marginal.

El cine chileno también ha retratado este lugar simbólico entre la ciudad formal y la informal. En *Largo viaje* (1967), Patricio Kaulen nos invita a seguir a un niño que deambula por las calles de Santiago y que, hacia el final de su viaje, atraviesa el sector de estudio y se interna en La Chimba, antes de llegar al Cementerio General. El paisaje urbano del centro de Santiago contrasta de manera evidente con los entornos del río y la orilla norte, lugar de desorden e intercambios. La Chimba es entonces sinónimo de vitalidad, en relación con la actividad comercial de La Vega.

En efecto, el sector de estudio se sitúa en el eje comercial histórico norte-sur de San Diego, que se prolonga directamente en el sitio de estudio a través de la calle Bandera, la calle Puente y la avenida La Paz, conectando así tres espacios simbólicos de la ciudad: el Matadero al sur, el Centro, así como el Cementerio General al norte del río. Este cordón umbilical comercial —el Zoco, como lo llama Franz— obliga a la ciudad —que escapa de sí misma, que tiende al aislamiento— a conectarse, a encontrarse. De esta forma, el poder del Zoco en la literatura chilena es doble: las otras formas de sociabilidad, políticas o culturales, tienen dificultades para crear vínculos entre las personas, y el verdadero encuentro ocurre a través del mercado. El comercio moldea la capital y la preside, trazando sus vías de comunicación en el centro del sitio de estudio.

2.2 La configuración de los espacios públicos del sector

- **Los primeros tajamares**

La creación de los espacios públicos en el sitio de estudio está estrechamente vinculada con el control de las aguas del río, desde la época colonial. Para controlar las crecidas reiteradas del río, a partir del siglo XVII se construyeron tajamares; sin embargo, constituían una barrera frágil ante los desbordes del río y debieron ser reconstruidos numerosas veces. Después de la gran crecida de 1783, llamada la Gran Avenida, se erigieron nuevos diques de mejor calidad, construidos por el arquitecto Joaquín Toesca, que se extendían desde el principio de la avenida Providencia hasta el puente Cal y Canto. A principios del siglo XIX, los tajamares reconstruidos permitieron entonces la creación de un primer espacio público formal relacionado con el río, el Paseo Tajamar, un paseo arbolado, muy popular entre la clase acomodada. Pero este paseo, instalado en la primera década del siglo XIX, fue prontamente abandonado y se cortaron sus árboles, en provecho de un nuevo paseo en La Cañada (actual Alameda), que hacia 1830 se convirtió en el principal paseo de Santiago.

Figura 25. Tajamares del Mapocho.

Fuente: Giovatto Molinelli, 1855, archivovisual.cl.

Además del rol de protección y conexión, los nuevos tajamares constituyeron una primera noción de espacio público, que se construyó gracias a la necesidad de control de las crecidas del río. Un espacio público que protegía del río y que facilitaba la conexión entre ambas orillas. A pesar de la presencia de este Paseo Tajamar durante algunos años, la identidad popular del sector siguió presente, y las clases acomodadas se mantuvieron más atraídas por el centro, de morfología más formal.

- **La creación de una nueva explanada dedicada al transporte y el comercio en el contexto de la canalización del río Mapocho**

Con la Independencia surgió una clase media, que constituyó el zócalo de la vida social de la ciudad, y comenzó a reconocerse la presencia de las mujeres en el espacio público. El crecimiento urbano y demográfico se produjo en el contexto de la victoria de Chile en la Guerra del Pacífico (1879-1884). Victoria que permitió la integración al territorio nacional de las minas de salitre en el Norte, aumentando de manera considerable los recursos de la ciudad. De esta forma, el siglo XIX se vio marcado por grandes transformaciones de las estructuras socioeconómicas y la creación de un nuevo espacio social (de Ramón, 2007).

Es en este contexto que se difunden las ideas higiénicas y que emerge una política de salud ligada también a los grandes avances de la medicina a fines del siglo XIX: un nuevo saber que se traduce en la planificación voluntarista del intendente Benjamín Vicuña Mackenna. Este buscó la transformación de Santiago, oponiendo lo que llamaba la «ciudad propia»,[19] opulenta y cristiana, a la «ciudad bárbara», los barrios desfavorecidos de la periferia, de los que hace parte La Chimba. Al volver de un largo viaje por Europa, manifestó grandes ambiciones para la ciudad y, en 1872, publicó su programa de embellecimiento *La transformación de Santiago*, que incluye, además de la construcción de edificios públicos, todo un plan de mejora de las calles y el alumbrado público, la instalación de un sistema de alcantarillado y la creación de parques y paseos (Vicuña Mackenna, 1872). Esta aceleración del proceso de modernización de Santiago, que tuvo lugar en el contexto de las festividades del Centenario, constituyo una transformación no solo física, sino también simbólica, implementada por el poder político, que encarna el discurso republicano-liberal de las élites, y que promovió el progreso económico, técnico y moral como motor de la construcción de la nación chilena. El proyecto de transformación de Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna se inscribe en esta línea (Fernández, 2014). Su mandato marcó profundamente la fisionomía de la ciudad y la visión de sus habitantes.

Con respecto al sitio de estudio, Benjamín Vicuña Mackenna lanzó las obras de renovación de los pavimentos de La Cañadilla (actual avenida Independencia) y concluyó la prolongación de la avenida del Cementerio en 1907 (actual avenida La Paz), abriendo así un camino directo desde el río hacia el Cementerio General, el límite norte de la ciudad. Concluyó además la construcción del Cementerio General, el Mercado Central y la esplanada que hoy se encuentra frente a la entrada de este. Pero, sobre todo, el proyecto de canalización del río Mapocho ocupó un lugar preponderante en su programa, transformando de forma duradera los espacios públicos del sector de estudio. En efecto, Vicuña Mackenna estimaba que las obras sucesivas de tajamares construidas a lo largo de los años no bastaban para proteger la ciudad ante las crecidas del río. Debido a su carácter inestable, el lecho del río mantenía precios inmobiliarios sumamente bajos. A fines del siglo XIX, los

[19] La «ciudad limpia», ordenada y formal.

usos marginales y populares de los márgenes del río eran percibidos como obstáculos para la construcción de la ciudad moderna. Para la clase dominante, la insalubridad se encarnaba físicamente en las clases populares. La mirada inquisidora de la élite sobre las clases sociales desfavorecidas no era algo nuevo, pero se intensificó con el crecimiento demográfico y urbano que conoció la ciudad (Castillo, 2014). La canalización se contextualizaba así en un proceso de modernización urbana influenciada por nuevas corrientes de pensamiento burgués, que deseaban dejar atrás el pasado colonial y convertir la capital chilena en una metrópolis moderna.

Figura 26. Las obras de canalización del río Mapocho, fecha desconocida.

Fuente: Rafael Correa, archivovisual.cl.

En 1873, el ingeniero civil Ernesto Ansart recibió el encargo de concebir el primer proyecto de canalización. Pero el problema de la higiene solo se volvió central durante la epidemia de cólera de 1886. Las obras fueron realizadas finalmente por el ingeniero Valentín Martínez, que reconoció en el espacio público una herramienta de cambio de la sociedad (Castillo, 2011). Su proyecto proponía la destrucción de los puentes de madera, la construcción de puentes nuevos y de un puente peatonal, el Puente Ovalle, frente a la futura cárcel. Una franja de terrenos de 100 metro de ancho en cada orilla fue declarada de utilidad pública. Durante las obras, el puente Cal y Canto, que había marcado la época colonial, resultó fragilizado y finalmente fue sacrificado ante el progreso urbano. La canalización permitió entonces la creación de nuevos terrenos ganados al río, sobre todo en la orilla sur, donde resultaba más fácil valorizar los terrenos. El plan proponía una rectificación de los trazados y espacios residuales del centro. La canalización permitía además descongestionar en parte los espacios públicos frente al Mercado Central, en el sitio de estudio.

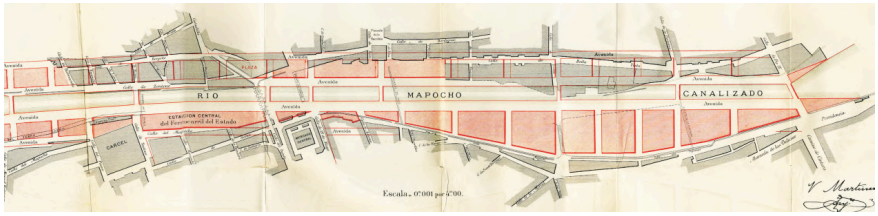


Figura 27. El plano del proyecto de canalización del río Mapocho, 1888.

Fuente: Valentín Martínez. Proyecto para la canalización del río Mapocho (Castillo, 2009).

Figura 28. Vista aérea del Parque Forestal y la Estación Mapocho, sin fecha

Fuente: Higinio González. Colección Archivo Visual de Santiago (Forray, 2017).

Figura 29. El espacio público recuperado sobre el río visto desde la Estación Mapocho.

Fuente: memoriachilena.cl, 1912 / Archivo Fotográfico de la Universidad de Chile, 1910.

A pesar de la mejora de las conexiones entre ambas orillas, las intervenciones reforzaron la brecha entre la orilla sur y la orilla norte. En efecto, en la orilla norte se construyeron numerosos edificios públicos que le dieron a la Chimba la función de «barrio higiénico». Como ejemplo, podemos citar la Protectora Nacional de la Infancia (1901) y el Instituto de Higiene (1902). Por su parte, la orilla sur recibió un trato preferencial con la construcción (como vimos) del Mercado Central en 1872, que hará surgir tensiones entre el comercio formal y los ambulantes.

A la altura del sector de estudio, la nueva explanada ganada sobre el río miraba hacia La Chimba al norte, y recibía a los tranvías que transitaban hacia el centro y hacia los sectores burgueses al este de la ciudad. En el sitio de estudio, la subyugación del río permitió entonces, en el momento en que se inicia el proceso de metropolización a principios del siglo XX, la creación de un nuevo espacio público vinculado al transporte y al comercio, donde se organizaban intercambios de escala metropolitana (Pávez Reyes, 2008).

2.3 Un sector de intercambio y puerta de entrada

- **Un sitio en el centro de los intercambios desde la época colonial**

El actual nodo de intercambio actual se construyó en realidad desde la época colonial como una puerta de entrada a la ciudad colonial desde el norte. Cuando llegaron los colonos al sitio de la ciudad en el siglo XVI, ya disponía de diferentes caminos que conectaban a la ciudad desde los cuatro puntos cardinales y que

servían como vía de ingreso de los productos que se vendían en Santiago. Según Echaiz, corresponden a los principales ejes norte-sur que conectaban a la ciudad colonial:

- El Camino de Chile, donde llegaron los españoles, como ya lo mencionamos. Esta vía, llamada luego La Cañadilla, correspondía a un antigua brazo seco del río Mapocho y conectaba a todo el valle. Corresponde hoy a la avenida Independencia. La Cañadilla ocupó rápidamente un lugar preponderante en términos de tránsito. En efecto, el camino recibía el tráfico que venía del Norte, entre otros desde el puerto de Valparaíso en la costa pacífica, pero también desde Buenos Aires y Mendoza, en Argentina. Sus márgenes fueron prontamente poblados por casas, propiedades agrícolas y edificios religiosos.[20]
- El Camino del Salto, llamado luego Camino de la Recoleta, cuando se instaló el convento de la Recoleta Franciscana, centro de gravedad de La Chimba en la época colonial (Lavín, 1947). Correspondía también a un antiguo camino inca y servía como vía de acceso a diferentes propiedades agrícolas. A principios del siglo XIX, la vía se convirtió en la Alameda de la Recoleta, y corresponde a la actual avenida Recoleta. Apartado del centro, este eje correspondía a un suburbio de ambiente más provincial y comunitario.

Después del *terremoto magno* de 1647, que destruyó gran parte de la ciudad, se realizaron obras de mejora de las condiciones de desplazamiento dentro de la ciudad colonial. Se decidió pavimentar las calles, reconstruir los primeros tajamares y construir un primer puente, para garantizar un paso cómodo entre ambas orillas. Inaugurado en 1681, este puente constituyó una primera intervención mayor en el sitio de estudio. Desde su inauguración, apareció una primera plazoleta en la orilla sur del sitio de estudio, que recibía el creciente tránsito entre las dos riberas. Así, desde un inicio se generó un primer espacio público vinculado a la condición del sitio en cuanto lugar de intercambios entre ambas orillas. Esta plaza, que se ubicaba al mismo nivel que el lecho del río y representaba el límite del triángulo fundacional, sirvió de terminal de transporte hasta la canalización del río Mapocho a fines del siglo XIX (de Ramón, 2007).

El plano de 1793 del Museo Británico entrega una visión general de la extensión de la ciudad a fines de la época colonial. Se distingue el río y sus tajamares en la orilla sur, que protegen al triángulo fundacional. En el centro del trazado ortogonal aparece la Plaza de Armas. Al norte, del otro lado del río, se reconoce el sector de La Chimba, atravesado por La Cañadilla. Esta, por su parte, desembocaba en el puente Cal y Canto, construido en 1779. Se generaba así un eje de tránsito importante desde el norte hacia la Plaza de Armas que, en la época colonial, recibía al mercado, entre otros. Al este de La Cañadilla, aparece además el Camino de Recoleta.

[20] Entre otros, podemos citar el convento Carmen de San Rafael y la iglesia de La Estampa.

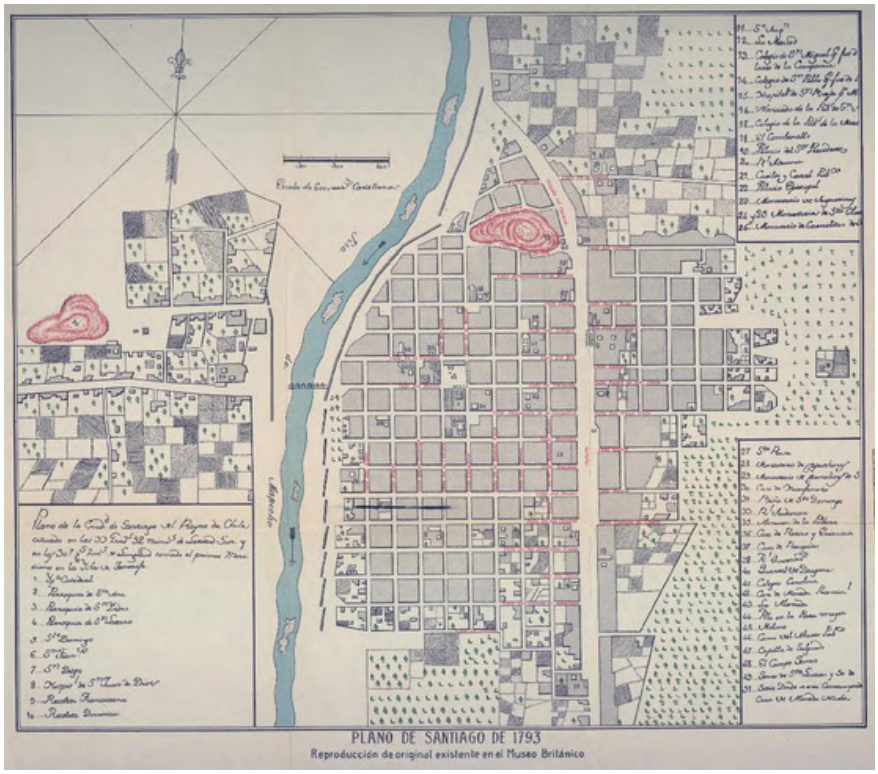


Figura 30. Plano de Santiago de 1793

Fuente: memoriachilena.cl.

Nota: el plano tiene una orientación hacia el este. El sector de La Chimba en el norte se encuentra entonces a la izquierda del río Mapocho en este plano.

Se distingue en este plano la importancia del sector de estudio, que se construye como puerta de entrada de la ciudad colonial desde el río. Las dos orillas no se parecen morfológicamente. El contraste entre el trazado ortogonal de la ciudad colonial, que se cierra en la orilla sur del río y la trama parcelaria más libre de La Chimba en la orilla norte, revela la importancia del río como límite no solo topográfico, sino que también urbano.

Como lo mencionamos anteriormente, desde la época colonial los españoles se ven confrontados al problema del cruce del río. Las conexiones entre ambas orillas dependen de las estaciones y la corriente del río. En efecto, el Mapocho tiene una corriente tranquila durante la mayor parte del año, pero en época de deshielo de nieves se transforma en un torrente que impedía cualquier tipo de conexión entre ambas orillas.

Figura 31. Puente de Palo en 1870.

Fuente: Foto de E. Garreaud, Colección del Museo de Historia Nacional

Figura 32. Puente de Palo en 1891.

Fuente: Grabado de Melton Prior, memoriachilena.cl.

La construcción del primer puente, en 1861, frente a la iglesia de la Recoleta Francisca, que permitió garantizar una conexión estable hacia el norte y articular el centro con La Chimba, fue posible gracias a la construcción de los primeros tajamares, que limitaron al río dotándolo de un lecho profundo y más estrecho. Permitió concentrar el tráfico de La Cañadilla y Recoleta, pero fue destruido por la inundación de 1747. Se construyó entonces, en el mismo lugar, un puente más modesto en madera, el Puente de Palo, que se mantuvo hasta inicios del siguiente siglo.

Sin embargo, el puente que marcó la identidad de la ciudad durante toda la época colonial es el puente Cal y Canto, que le dio su actual nombre a la estación de metro Puente Cal y Canto en el sitio de estudio. El nombre del puente proviene de los materiales utilizados para su construcción. El emblemático corregidor Luis de Zañartu[21] estuvo a cargo de la obra, iniciada en 1767 y concluida en 1782. La obra estuvo marcada por revueltas de prisioneros, que sirvieron como mano de obra forzada y gratuita. Las duras represalias de las autoridades quedaron grabadas en la memoria colectiva de los habitantes de la ciudad mucho después de que concluyera la construcción (de Ramón, 2007; Echaiz, 2017). El puente Cal y Canto permitió el suministro del mercado de Santiago con productos que llegaban desde los campos de Renca, Conchalí, Colina y Chacabuco, desde el norte. Después de su construcción, la calle Ahumada fue nombrada calle del Puente en su tramo al norte de la Plaza de Armas. Esta apelación dura hasta hoy, a pesar de que el puente cambió de ubicación.

Figura 33. Puente Cal y Canto en 1888.

Fuente: archivovisual.cl.

Los dos puentes que habían funcionado durante toda la época colonial, el Puente de Palo y el puente Cal y Canto, desaparecieron así a fines del siglo XIX. El primero destruido por el río en 1877, y el segundo demolido durante las obras de canalización del río. Entre 1890 y 1892, se construyeron entonces nuevos puentes metálicos sobre el río Mapocho, de los cuales tres en el sitio de estudio: frente a La Cañadilla, la avenida Recoleta y la calle 21 de Mayo (actual Puente de los Carros).

[21] A fines del siglo XI, el país estaba dividido en unidades administrativas, los «corregimientos». El corregimiento de Santiago se extendía desde el valle de Choapa hasta el río Maule. El corregidor era nombrado por la corona española.

- **La relación del sitio con Valparaíso y su integración en la red ferroviaria**

Esta identidad de «puerta de entrada» del sitio se confirmó en 1797 cuando, tras extensas obras, se abrió la calle San Pablo, que conecta a Santiago con el puerto de Valparaíso, puerta de salida hacia el extranjero de gran parte de los productos de la zona central del país. El Camino a Valparaíso permitió garantizar e intensificar la conexión comercial con el puerto. La apertura de la calle San Pablo entregó una nueva vía de acceso a la ciudad, que llegaba también al sitio de estudio, en el lugar donde hoy se encuentra el Mercado Central.

La construcción, en la misma época, del camino hacia Valparaíso y el puente Cal y Canto, reforzó la posición del sitio de estudio como puerta de entra de la ciudad. El sector funcionó entonces como una verdadera rótula entre estos dos ejes de escala regional, que modificaron profundamente la relación de Santiago con su territorio desde un punto de vista geográfico, estratégico y funcional. Estas obras se desarrollaron también en el contexto de la ola de inmigración europea del siglo XIX, que llegaba al puerto de Valparaíso y entraba a Santiago por el sector de estudio a través de uno de estos dos ejes. A fines del siglo XIX, se estudió la posibilidad de construir una nueva estación en la orilla sur del río Mapocho, frente a la calle Puente. La Estación del Mercado, llamada luego Estación Mapocho, nació en los terrenos ganados al río y utilizados para estacionar las carretas y carruajes. La estación fue inaugurada en 1910, para el centenario de la independencia de Chile. En paralelo, la red de *carros de sangre*[22] se había desarrollado también durante la segunda mitad del siglo XIX, provocando importantes problemas de congestión, sobre todo en torno a la Plaza de Armas y el sector de estudio.

Estos cambios relacionados con los transportes urbanos se produjeron en un contexto de crecimiento urbano de la ciudad de Santiago, que había consolidado su preeminencia a escala nacional desde mediados del siglo XIX. La apertura comercial hacia el extranjero, en pleno auge tras la construcción del Camino a Valparaíso, se intensificó con la inauguración del tren, que reducía el tiempo de viaje entre ambas ciudades. Después del proceso de independencia, la ciudad había logrado conservar el control político, administrativo y comercial del resto del territorio, generando una inmigración de las clases acomodadas de provincia y una inmigración europea de personas cualificadas. A principios del siglo XX, Santiago conoció entonces un fuerte crecimiento urbano y demográfico, que se vio acompañado por un cambio en los modos de vida y las costumbres de la época (de Ramón, 2007). El tranvía se desarrolló en esta época. La red inicial, sobre la que volveremos luego, retomó los trazados de los primeros transportes públicos de tracción animal, los «carros de sangre», consolidando la presencia del transporte dentro de los espacios públicos del sector de estudio.

[22] Es decir, tirados por caballos.

2.4 Un sector en el centro de la red de transporte que acompaña el proceso de metropolización

- **El surgimiento de la «ciudad de masa»**

El siglo XX se vio marcado por una profunda transformación de la sociedad chilena. Una de las mayores mutaciones vividas por el país es la explosión del crecimiento demográfico y urbano, que a partir de los años 1930 se reflejó en una nueva realidad, la «ciudad de masa», como la calificó de Ramón (2007). En unas pocas décadas, Santiago pasó de tener una escala de «gran aldea» a convertirse en una metrópolis. Este cambio de paradigma urbano generó una serie de nuevas problemáticas urbanas en términos de vivienda, servicios y transporte.

Figura 34. Estación Mapocho y terminal del tranvía, inicios del siglo XX.

Fuente: Archivo fotográfico de Chilectra.

Figura 35. Red del tranvía y el Ferrocarril de Circunvalación, hacia 1920.

Fuente: Errázuriz, 2010.

En 1920, la Plaza de Armas, todavía era el centro comercial y social más importante de la ciudad de Santiago.23 Todas las líneas de tranvía de la ciudad llegaban a la Plaza de Armas, y desde allí también partían las carretas que permitían desplazarse hacia los sectores rurales. La intensidad del tráfico en los entornos generaba numerosos accidentes y pérdidas humanas. Para resolver este problema, se hizo pasar la línea de tranvía Alameda (la más utilizada) por el sector de estudio, más específicamente por la calle San Pablo frente al Mercado Central, para evitar la Plaza de Armas (de Ramón, 2007).

Hacia fines de los años 1920, la red de tranvía eléctrico ofrecía sus servicios a la gran mayoría de los habitantes de Santiago, democratizando así la capacidad de desplazamiento de la población y acentuando el efecto de metropolización y la aparición de la escala intercomunal (Errázuriz, 2010). La implementación de los tranvías eléctricos mejoró considerablemente la comodidad y la rapidez de los desplazamientos urbanos, logrando cubrir grandes distancias. La red se estructuraba entorno a «centros de difusión de la circulación», de los que hacía parte la plaza frente a la Estación Mapocho, en la parte sur de nuestro sitio de estudio. Esta conectaba los trenes que llegaban de las otras ciudades con prácticamente todas las líneas de tranvía, las que definían los ejes de crecimiento de la ciudad. La implementación de la red de tranvía reforzó así el rol del sector en cuanto sitio de intercambio de escala metropolitana, confiriéndole un nuevo rol en la construcción de la ciudad moderna de masa.

- **La superposición de las redes de tranvía y bus**

Fue con la llegada de los buses que la circulación urbana se volvió realmente crítica, sobre todo en el sitio de estudio. En los años 1920 y 1930, los dos modos cohabitaron en la capital. El crecimiento del sistema de buses proviene en parte del deterioro del servicio de tranvía. En efecto, con el objetivo de obtener un aumento del precio de los pasajes por parte de las autoridades públicas chilenas, la Chilean Electric Tramway and Light, hasta los años 1920, recurrió a mecanismos de presión que deterioraban la calidad del servicio —reducción de la cantidad de vehículos en circulación, supresión de trayectos e incluso interrupción total de las actividades. Estos largos años de deficiencias del servicio de tranvía fueron un terreno fértil para la expansión del sistema de buses, que sirvió como un medio de transporte público alternativo que daba una respuesta a la creciente demanda de desplazamientos cotidianos.

Los primeros buses comenzaron a circular en 1917. Para las autoridades, representaban un medio para contrarrestar la estrategia de presión de la sociedad privada de tranvías. En un poco más de cinco años, la red de buses había superado los límites del tranvía y desplazaba a cerca de la mitad de los pasajeros que efectuaban trayectos en transporte público (Errázuriz, 2010). La superposición de los recorridos entre ambos modos de transporte y la competencia conllevaron un

[23] A pesar de la instalación del presidente Manuel Bulnes el en Palacio de la Moneda en 1846.

aumento de la congestión en las calles céntricas. Las autoridades, que inicialmente habían promovido el servicio de buses para limitar el monopolio del tranvía, tuvieron que aprender a negociar con un nuevo actor que, al contrario del tranvía, estaba conformado por diversos micro operadores que definían los trayectos según su propia conveniencia.

En los años 1930 y 1940, con el aumento del número de vehículos para la clase acomodada y la clase media, el transporte se popularizó cada vez más. Esto explica en parte el deseo de las autoridades de mantener precios bajos, a diferencia de lo que buscaba la sociedad de tranvía. Este período coincidió con el fin del interés de los inversionistas extranjeros por la red de tranvía, pues ya habían rentabilizado su inversión y no estaban dispuestos necesariamente a reinvertir en infraestructuras envejecidas.

Figura 36. Comparación de los trayectos de tranvía en 1930 (izquierda) y buses en 1929 (derecha).

Fuente: Errázuriz, 2010.

Fue en este contexto que nació la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETCE), creada en 1953 para entregar una oferta de transporte de buena calidad. La ETCE gestionaba la red de tranvía y buses a través de la regulación de los precios, la definición de los trayectos y la concesión de permisos a los operadores privados. El organismo era regido por la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Economía, y luego por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

Los tranvías dejaron de circular en 1959, cediéndole definitivamente el lugar al sistema de buses a partir de los 1960. En la misma época, además, surgió el proyecto del metro subterráneo, cuya primera línea comenzó a ser construida en 1969, durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva.

Después del golpe de Estado militar de 1973, el presupuesto y la flota de la ETCE comenzaron a ser reducidos. A partir de 1979, en línea con las políticas económicas implementadas durante la dictadura militar, el mercado del transporte se liberalizó (Figueroa, 2009). La aparición de nuevos buses y trayectos mejoraron la cobertura del sistema y los tiempos de desplazamiento, pero la falta de regularización del sistema generó también cierto caos en las calles de la ciudad, sobre todo a la altura del sector de estudio. La ETCE fue disuelta definitivamente en 1981.

- **La llegada del metro en la segunda mitad del siglo XX**

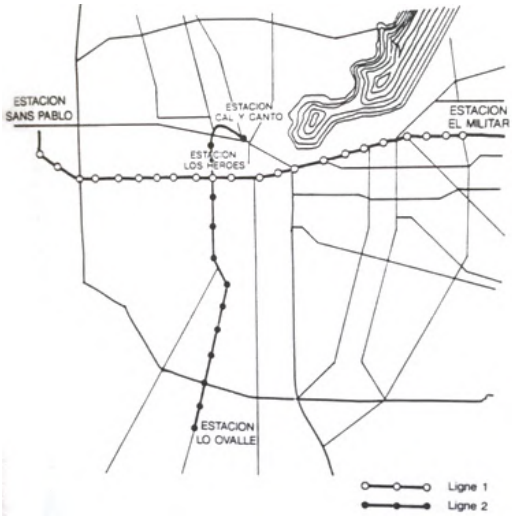
El fenómeno de expansión urbana que conoció Santiago en la primera mitad del siglo XX se vio acompañado también por un despoblamiento del centro (Parrochia, 1980). En el marco del Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS), publicado en 1960 por la Dirección de Planeamiento del MOP, se realizó una serie de grandes obras de infraestructura a partir de la segunda mitad del siglo XX, para hacer frente a este nuevo contexto urbano. Esta nueva era de la planificación de Santiago estuvo marcada por una visión ingenieril sobre los desplazamientos, que se inspiraba de los conceptos del urbanismo funcional. Las autopistas urbanas y el proyecto de construcción del metro se inscribieron en la línea del PRIS, que instituyó la planificación urbana como herramienta al servicio de los problemas de transporte en la nueva metrópolis. Fue en este contexto que se construyeron las líneas 1 y 2 del metro —esta última, conectada al sector de estudio.

En 1965, en efecto, Juan Parroquia fue nombrado al mando del nuevo Departamento de Transporte Urbano de la Dirección de Planificación y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Estuvo a cargo de este organismo hasta 1973. El Departamento de Transporte Urbano tuvo por objetivo reagrupar las problemáticas relacionadas con la creación del Metro y de la infraestructura metropolitana de autopistas urbanas. Así nació el primer Plano de Transporte Metropolitano de Santiago en 1969, coordinado con el PRIS. Durante este período, Juan Parroquia trabajó arduamente para aprobar el proyecto de construcción de la primera línea de metro, de la que fue el más ferviente defensor. La idea de construir un metro en Santiago remonta a 1944, como respuesta a la situación caótica del transporte de superficie debido al crecimiento demográfico y urbano de la ciudad. Sin embargo, hubo que esperar hasta el año 1968 para que el gobierno del momento aprobase la solución de una red de transporte mixto basada en tres pilares: el metro, una red de buses y una infraestructura vial (Parrochia, 1980).

Es interesante señalar que la creación de esta red se origina en una voluntad funcional y modernista de mejora de los desplazamientos en la ciudad. Sin embargo, no contempla en ningún caso el problema de su inserción en el tejido urbano y el espacio público. En efecto, es el Ministerio de Obras Públicas el que realiza la planificación y no el de Urbanismo. Este último había sido creado en 1965, pero en la época estuvo centrado más bien en el problema de la vivienda social.

La primera línea fue construida en 1969, bajo la principal arteria de la ciudad: la Alameda.[24] La línea 1 fue inaugurada en 1975, durante el régimen militar de Augusto Pinochet. Fue rápidamente seguida por la inauguración del primer tramo de la línea 2, en 1978. Este primer tramo fue construido entre las estaciones Franklin y Los Héroes, bordeando la autopista Norte-Sur en superficie.

[24] El trazado de la Alameda corresponde a La Cañada, brazo del río que se secó durante la época colonial.



En 1986, la línea fue prolongada en subsuelo, esta vez hacia el norte. Se inauguró entonces la estación Puente Cal y Canto, cuyo nombre proviene de los vestigios del puente Cal y Canto que se hallaron durante las obras.

Figura 37. Plan del metro de Santiago en 1991.

Fuente: Metro S.A. (Figueroa, 1991).

Habrá que esperar hasta el año 2004 para que una segunda prolongación permita cruzar el río subterráneamente. La línea 2 conoció entonces diferentes extensiones hacia el norte y el sur. Su trazado actual se consolidó en 2006. Una nueva prolongación de la línea fue anunciada en 2014, pero no se ha concretado hasta ahora. Desde enero de 2019, la puesta en servicio de la línea 3 permitió una conexión con la línea 2 en el sitio de estudio.

- **Las concesiones de transporte a principios del siglo XXI**

El modelo unitario de la ciudad de Santiago, configurado en torno al centro histórico, finalizó en los años 1990 con la multiplicación de nuevas centralidades y la aparición de una ciudad fragmentada (Borsdorf, 2003). Estos nuevos territorios se estructuraron como un conjunto de piezas, cercanas unas de otras, pero que presentan un cierto nivel de desconexión espacial. Este concepto de «ciudad archipiélago» está relacionado con la aparición de sectores residenciales en los suburbios, comunidades cerradas, grandes centros comerciales, así como la predominancia de las autopistas y, por consiguiente, el aislamiento de los sectores más desfavorecidos. El resultado de este estado insular de la ciudad se caracteriza por la presencia de fuertes contrastes socioeconómicos y una importante segregación espacial.

Los años 1990 estuvieron marcados entonces por una fuerte polarización entre las categorías sociales acomodadas —que gozan de una mejor conectividad— y las categorías más desfavorecidas —sin acceso a esta conectividad. La polarización implica también al espacio urbano en sí mismo, donde aparece una diferenciación entre los espacios conectados y los espacios que padecen la presencia de las infraestructuras, ya que estas generan un cierto número de externalidades negativas (contaminación sonora, congestión vehicular, destrucción del tejido urbano y efecto barrera). Esto resulta particularmente evidente en el sitio de estudio, donde se encuentran dos de las operaciones de concesiones urbanas más importantes de principios del siglo XX:

- La construcción de la autopista urbana Costanera Norte, a lo largo del río Mapocho, que le permite a los sectores acomodados del cono este de la ciudad obtener las condiciones de acceso necesarias para la valorización de los terrenos de este sector, modificando profundamente el mapa isócrono de la ciudad de Santiago.
- La implementación del sistema de transporte de buses Transantiago, que modificó profundamente las prácticas de movilidad de los habitantes, sobre todo en los espacios públicos de la ciudad.

La Costanera Norte

La metamorfosis de Santiago en «ciudad archipiélago» se articula en torno a un sistema complejo de movilidad de escala metropolitana, que sitúa la accesibilidad y la rapidez de desplazamiento como componentes claves de la valorización de los diferentes sectores de la ciudad. La rapidez y el acceso a los diferentes modos de transportes serán utilizados por las clases medias y alta como criterios de relocalización en el territorio. La movilidad se vuelve un instrumento de fragmentación de los territorios (Le Breton, 2016) y el capital de movilidad un factor de inserción social (Kaufmann y Widmer, 2005). En este contexto, aparecen las primeras concesiones de infraestructuras relacionadas con los desplazamientos urbanos que afectan directamente al sitio de estudio. Más allá de su rol en cuanto nexos entre puntos específicos de la ciudad, es importante tener consciencia de que estas infraestructuras aterrizaron en los espacios urbanos, impactando de manera profunda el tejido urbano y los espacios públicos que atraviesan.

La Costanera Norte hace parte de la red estructural de vías rápidas urbanas establecido por el PRIS de 1960. Reactivada por el MOP a principios de los años 1990, la Costanera Norte constituye el primer proyecto de concesión de autopistas urbanas que permitió conectar a la capital con el aeropuerto Arturo Merino Benítez. La Costanera Norte representa así un caso emblemático, que inauguró una nueva manera de pensar el desarrollo urbano de Santiago y marcó un punto cúlmine en el proceso de modernización de la red vial de la ciudad, afectando irrevocablemente al espacio mismo del río y su articulación con la ciudad (Forray, 2017).

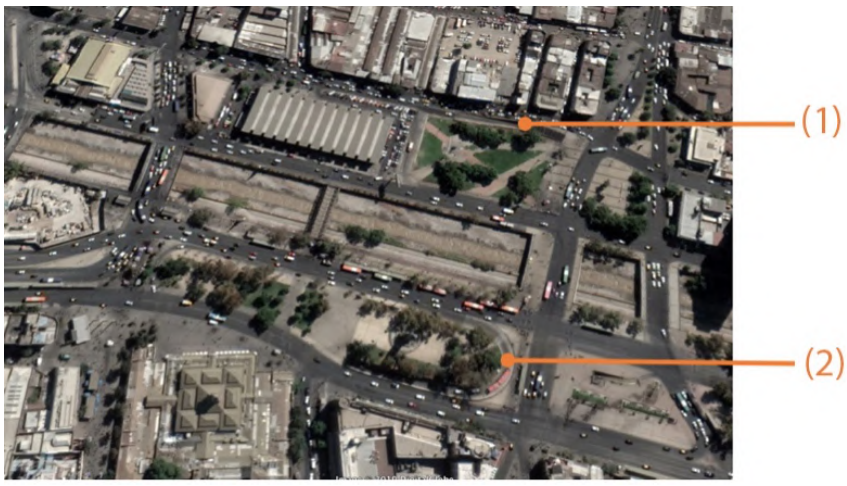


Figura 38. Salidas de la Costanera Norte en torno al sector de estudio:
(1) en la orilla norte, Plaza Tirso de Molina;
(2) en la orilla sur, terraplén central.

Fuente: Elaboración propia

En el sitio de estudio, las vías de acceso y salida de la Costanera Norte, inaugurada en 2005, quiebran de manera definitiva la continuidad espacial entre el Parque Forestal y la Estación Mapocho. El espacio público del nodo de intercambio se encuentra aún más limitado por el dibujo de las obras vinculadas al transporte motorizado.

Hay que señalar además que la construcción de una de las salidas de la autopista, a la altura del sitio de estudio, estaba sujeta a la expropiación de la Pérgola de San Francisco, la Pérgola de Santa María y el mercado de alimentación Tirso de Molina, que hacen parte de La Vega en la orilla norte. Debido a esto, la Comisión Regional de Medio Ambiente (COREMA) obligó al MOP (a cargo del proyecto) a construir un nuevo edificio para el conjunto de los tres mercados afectados. El nuevo mercado Tirso de Molina se inauguró en 2011.

La red de buses Transantiago

Hasta los años 1970, la normativa del sistema de transporte estaba más enfocada en los precios y la limitación de la oferta que en el nivel de servicio. Las desregulaciones sucesivas aplicadas a partir del final de los años 1970 y durante todos los años 1980, buscaron liberalizar el mercado: en 1979, el Estado autorizó el ingreso de nuevos operadores, en 1983 se aplicó la libertad de precios y, finalmente, en 1988 el Estado estableció la libertad de ingreso y salida de los operadores, sin ninguna restricción, con una total libertad de circulación, y sin ninguna autorización previa. Estas nuevas condiciones, basadas en la anulación casi completa del rol del Estado, permitieron un crecimiento considerable de la oferta de transporte, pero, al mismo tiempo, este crecimiento de la oferta conllevó fuertes aumentos de los precios por parte de los operadores (que se concertaron) y un envejecimiento importante de la flota (Figueroa, 2009).

Con el retorno de la democracia en los años 1990, se implementó un proceso de regulación de los servicios, modificando el marco legal de operación del sistema de buses. Las autoridades instauraron procesos de licitaciones de los recorridos, que fueron previamente definidos según las condiciones del tráfico. Los recorridos eran atribuidos a operadores que debían competir para atribuirse las concesiones, permitiendo así una reducción de la flota (Figueroa, 2009). Estas reformas hicieron posible mejorar la operación del sistema en los años 1990, pero no tuvieron un resultado beneficioso a nivel de la calidad del servicio y la integración entre los diferentes trayectos. Los recorridos cubrían el territorio con una organización centrípeta, pero el sistema no contaba con una verdadera lógica de red, por lo que su integración era poco eficaz.

Fue en este contexto que nació el Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS) en el año 2000. El PTUS tiene como objetivo modernizar el sistema de transporte público y aumentar su parte modal, revirtiendo la lógica aplicada al sistema en los años 1990. Está fundado originalmente en tres pilares: la instauración de una prioridad del transporte público en las vías, el uso racional del automóvil y el desarrollo del transporte no motorizado. Rápidamente, el PTUS se concentró en la

creación de una nueva red de transporte, el Transantiago, pensado como una solución técnica al problema del transporte en superficie, pero sin entregarle al proyecto una verdadera gobernanza intersectorial capaz de garantizar el éxito de su implementación (Figueroa y Orella, 2007). La falta de una real gobernanza asociada al sistema, así como el hecho de no haber tomado en cuenta las prácticas de movilidad de los habitantes en los espacios urbanos, tuvieron como resultado una implementación caótica del Transantiago durante su inauguración en 2007 (retrasos importantes de las líneas, recorridos demasiado largos, información errada sobre los paraderos de bus, etc.). Esta situación favoreció un aumento significativo de las interconexiones entre los diferentes modos de transporte, que no fue anticipada por las autoridades.

En el sector de estudio, la implementación del Transantiago habría podido ser la oportunidad para redistribuir los flujos de los diferentes modos de transporte de manera más equilibrada en el espacio. Pero la instalación de las plataformas de los paraderos del Transantiago se hizo ante todo para garantizar la fluidez de los buses, sin tomar en cuenta a los peatones. Estos últimos se vieron obligados a cruzar de manera caótica entre los espacios de difícil acceso, casi insulares, donde se ubican los paraderos de bus y las entradas del metro.

El sitio de estudio se ha visto así directamente impactado por dos de los principales proyectos de concesiones implantados a principios del siglo XXI, iniciando una nueva era urbana, la del *Splintering Urbanism*, según la expresión de Graham y Marvin (2001), que se origina en la liberalización y privatización del sector de las infraestructuras públicas, sobre todo de transportes, y la apertura de monopolios a una nueva forma de competitividad, para atraer las inversiones de capitales internacionales. Esta nueva forma de planificación favorece así un desarrollo de dos velocidades de los espacios urbanos, donde los proyectos de infraestructura ofrecen en ciertos sectores servicios fiables y una mejor calidad dentro de un «espacio-red de primera clase», pero al mismo tiempo generan externalidades negativas en otros espacios dejados de lado. Según Graham y Marvin, estas dinámicas se sitúan en el centro de las mutaciones contemporáneas de los espacios urbanos. En efecto, generan nuevas prácticas y valores sociales, que juegan un rol preponderante en la organización espacial y la accesibilidad de los territorios metropolitanos.

2.5 La creciente relevancia del patrimonio a fines del siglo XX

En diciembre de 1976, la Estación Mapocho fue declarada Monumento Nacional.[25] El edificio, en un estado de deterioro considerable debido al abandono progresivo del sistema ferroviario a partir de los años 1940, fue cerrado definitivamente en 1987. Su cierre marcó también la clausura definitiva de la línea de tren hacia Valparaíso. En 1991, se creó la Corporación Cultural de la Estación Mapocho, institución privada sin fines de lucro, financiada por el Estado. Ese mismo año, se

[25] Decreto nº 1290.

lanzó un concurso de restauración del edificio. Las obras finalizaron en 1994, otorgándole un nuevo uso a la Estación Mapocho que, desde entonces, recibe exposiciones de todo tipo.

La creación del centro cultural coincidió con el retorno de la democracia, después de casi dos décadas de dictadura militar, durante las cuales se modificó la ciudad de Santiago tanto en su morfología como en sus usos. En efecto, después del golpe de Estado de 1973, en línea con la doctrina económica, el mercado inmobiliario se liberalizó. Las reformas económicas implementadas durante los años de la dictadura provocaron la polarización de los contextos urbanos. Dos ciudades coexisten entonces: la ciudad visible, es decir, la del mercado inmobiliario, que representa un potencial de plusvalía para los inversionistas; y la ciudad invisible, que no posee este potencial (Gray, 2006). Fue también durante esta época que apareció la noción de patrimonio en la regulación urbana. La voluntad de densificación y la patrimonialización se realizan conjuntamente, y demuestran el deseo de dejar libre curso al mercado inmobiliario, protegiendo únicamente ciertos edificios emblemáticos. Así ocurrió en el sitio de estudio, donde diferentes edificios fueron declarados patrimoniales: la Estación Mapocho en 1976, el Mercado Central y el Instituto de Higiene en 1984. El Parque Forestal también fue declarado Zona Típica en 1997. El perímetro de la Zona Típica del Parque Forestal abarca una parte de los espacios públicos del sitio de estudio, así como los edificios protegidos de la Estación Mapocho y el Mercado Central.

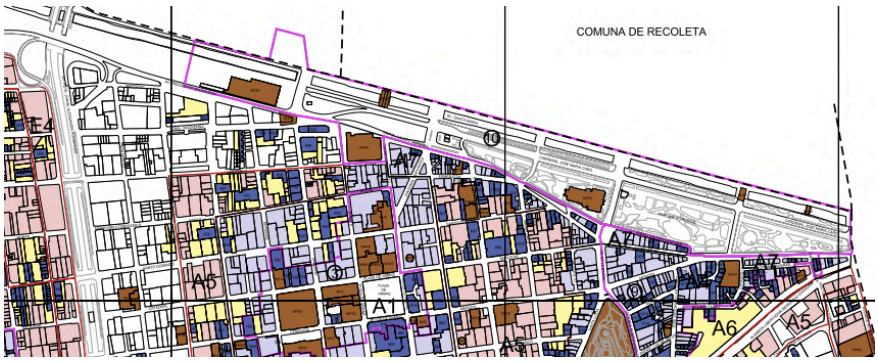


Figura 39. Perímetro de la Zona Típica Parque Forestal (en violeta).

Fuente: Plan Regulador Comunal de la Municipalidad de Santiago.

En 1994, se aprobó el segundo plan intercomunal, el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), que reconoció el valor paisajístico y ecológico del río Mapocho en cuanto parque metropolitano, desde entonces llamado Parque Metropolitano del río Mapocho. Este nombre se refiere de manera genérica a las zonas verdes metropolitanas de carácter público, que pueden acoger actividades al aire libre de ocio, deporte y cultura.

Considerando los diferentes elementos que presentamos en este capítulo, cabe preguntarse por el impacto real que implica la inscripción de un perímetro de Zona Típica en el sector de estudio en el marco del PRC, así como el reconocimiento del valor paisajístico del río Mapocho en el PRMS. En efecto, el análisis de las condiciones urbanas actuales, la construcción de la identidad del sitio y sus espacios públicos revelan una complejidad en términos de desafíos urbanos que va

más allá del simple problema patrimonial o paisajístico de un sector ubicado al borde del río.

El sector se caracteriza efectivamente por una superposición compleja de diferentes dimensiones que están vinculadas a las funciones y usos que acoge, a la configuración y morfología de sus espacios públicos, a los diferentes actores implicados en la gestión de estos espacios, pero también, como lo comentamos, al lugar particular que ocupa dentro del territorio y la historia de Santiago. En el capítulo siguiente, a partir de estas primeras constataciones sobre el sector de estudio, identificaremos y delimitaremos estas diferentes dimensiones, considerando ciertos conceptos claves que nos permitirán comprender cómo estas se articulan entre sí. En efecto, es a partir de esta articulación particular de las diferentes dimensiones que caracterizan el sitio —y de cierta forma que lo sintetizan y problematizan— que surge conceptualmente el sector en cuanto caso de estudio.

Capítulo 4. Conceptualización del caso de estudio

En línea con lo enunciado anteriormente, a partir de la contextualización del caso de estudio que acabamos de realizar, desarrollaremos a continuación un enfoque de conceptualización, con el objetivo de estabilizar su definición en el marco de nuestra investigación. Esta definición conceptual no busca delimitar de manera unívoca el caso de estudio. Consiste más bien en identificar la superposición particular de las características del sitio que, puestas en tensión, lo convierten en un caso en sí mismo.

Se trató entonces, en un primer momento, de sintetizar las principales conclusiones del trabajo de contextualización realizado anteriormente, centrando este ejercicio de síntesis, por una parte, en la posición que ocupa el sector dentro del desarrollo de la ciudad de Santiago y, por otra, en torno a sus principales características espaciales y funcionales en la actualidad.

Este ejercicio de síntesis nos llevó luego a analizar con más detalle el problema de los espacios públicos en Santiago; esto, no con la idea de reconstituir de manera detallada la historia urbana de los espacios públicos de la ciudad, sino más bien de comprender la relación de los habitantes con los espacios públicos y situar el caso de estudio en este relato. En efecto, veremos que el sitio contiene una paradoja. Debido a su historia, la escala de sus espacios públicos, su localización y las funciones que alberga, el sitio concentra las características y el potencial de un gran espacio público metropolitano, pero su carácter es más difuso, sus contornos menos claros.

Esta constatación nos llevó a abordar el caso de estudio, en el marco de su contextualización y conceptualización, en relación con ciertos conceptos como: el problema del no-lugar (Augé, 1992), lo cotidiano y lo infraordinario (de Certeau, 1980; Perec, 1989), así como el concepto de espacio fronterizo (Rozenholc, 2009; Rozenholc et al., 2014). El objetivo de este ejercicio no es intentar categorizar el sitio —lo que resultaría contraproducente, debido a su carácter difuso y la pluralidad de dimensiones que acoge—, sino más bien de apreciarlo y medirlo a partir de los conceptos teóricos, que le dan una orientación al análisis.

1. Las primeras constataciones

1.1 Un sector ligado al desarrollo de la ciudad de Santiago desde su fundación

En efecto, el trabajo de contextualización, tanto diacrónico como sincrónico, nos permitió identificar las principales evoluciones que han ocurrido en el sitio. El cuadro de síntesis presentado aquí abajo revela hasta qué punto el sitio de estudio está ligado a la construcción de la ciudad de Santiago desde la época colonial, y nos muestra cómo se ha construido, a partir de fines del siglo XIX, en torno a dinámicas de movilidad que están en el centro del proceso de metropolización de la ciudad de Santiago.

La tabla propone una lectura del proceso de metropolización de la ciudad en cinco etapas:

1. La época colonial y los inicios de la Independencia.
2. La época en torno al año 1900 y las grandes obras relacionadas con el Centenario de la Independencia.
3. Los inicios del proceso de metropolización de la ciudad de Santiago.
4. La consolidación del proceso de metropolización de la ciudad de Santiago.
5. La multiplicación de nuevas centralidades y la emergencia de una ciudad fragmentada.

Los dos primeros momentos corresponden, respectivamente, a la época «premetropolitana», y a los inicios del proceso de metropolización en el contexto de las grandes obras desarrolladas para el Centenario de la Independencia.

Tabla 3. La evolución del sitio en el proceso de metropolización de Santiago.
(página siguiente)

Fuente: Elaboración propia

1. A partir de 1541 La época colonial y los inicios de la Independencia.	2. A partir de 1888 Época en torno al año 1900 y las grandes obras relacionadas con el Centenario de la Independencia.	3. A partir de los años 1930 Los inicios del proceso de metropolización de la ciudad de Santiago.	4. A partir de los años 1960 La consolidación del proceso de metropolización de la ciudad de Santiago.	5. A partir de los años 1990 La multiplicación de las nuevas centralidades y la emergencia de una ciudad fragmentada.
<u>Evolución de la ciudad de Santiago:</u>				
Fundación de la ciudad.	Obras de canalización del río Mapocho, demolición del Puente Cal y Canto.	Explosión del crecimiento demográfico y urbano, inicios del proceso de la industrialización.	Publicación del PRIS (Plan Intercomunal de Santiago) e inicios de la construcción de las grandes infraestructuras de transporte.	Emergencia de sectores residenciales periféricos, de grandes centros comerciales y consolidación de la red de autopistas urbanas. Emergencia de las concesiones urbanas.
<u>Evolución del sector estudio y su entorno próximo:</u>				
- Posición estratégica del sitio sobre el río: puerta de entrada a la ciudad por el norte y, a su vez, patio trasero del centro. - Lugar de paso entre las dos orillas (Puentes Cal y Canto) y transición entre la ciudad formal (orilla sur) e informal (orilla norte, La Chimba), separada social y morfológicamente.	- Aparición de la explanada ocupada por los nuevos modos de transporte (tranvía, bus y automóvil), creación de 9 nuevos puentes sobre el río. - Programas de gran escala que se superponen a la trama colonial (Parque Forestal, extensión de los galpones de la Vega, la Estación Mapocho, etc.). - Aparición de espacios públicos de esparcimiento y comercios separados funcionalmente del espacio de circulación de la calle (Parque Forestal, pasajes comerciales del Centro). - Construcción del Ferrocarril de Circunvalación y la Estación Mapocho (1914).	- La red de buses se desarrolla y se va imponiendo sobre el tranvía, cuyo servicio se deteriora progresivamente hasta su cierre en 1959. - El sitio se consolida como un espacio dedicado al transporte y la actividad de los mercados.	- Inauguración de la Línea 1 del Metro (1975) y la Línea 2 (1978), que se extiende en 1986 hasta el sitio de estudio. - Construcción de la autopista urbana Norte Sur en los años 1960. - Liberalización del mercado de transporte a partir de 1979. - Cierre de la Estación Mapocho en 1987.	- Creación de la autopista Costanera Norte en 2005, que conecta con el aeropuerto. - Implementación de los paraderos de la nueva red del Transantiago en 2007. - La Estación Mapocho se convierte en un centro cultural en 1994. - Inauguración de la Línea 3 del Metro en 2019. - Anuncio del trazado de la Línea 7 del Metro en 2018.

1.2 Un espacio de articulación e intercambio fragmentado espacialmente

El trabajo de contextualización nos permitió además definir las principales características espaciales y funcionales del sitio en la actualidad:

- La situación del sitio en la ciudad de Santiago le confiere un rol **de espacio de articulación** de diferentes equipamientos, que se sitúan en un radio de 500 metros en torno al metro Puente Cal y Canto: la Estación Mapocho, el Parque Forestal, el Mercado Central y La Vega —punto de atracción de una parte importante de los flujos peatonales que atraviesan el sitio. Además, es el punto de convergencia de dos de los principales ejes de tránsito norte-sur del centro: la avenida Independencia y la avenida Recoleta.

- El sitio hoy funciona como el principal **nodo de intercambio** modal entre el Centro y el norte de la ciudad, que en sus espacios públicos recibe a numerosas infraestructuras de transporte que conectan con el conjunto de la región metropolitana.

- Este gran espacio público en realidad es un **espacio fragmentado** espacialmente por las vías de circulación. La trama vial se impone sobre el resto, restringiendo considerablemente el espacio disponible para los flujos peatonales y las prácticas sociales asociadas a estos. Esta concentración de flujos peatonales contrasta significativamente con la presencia de bandejones centrales, que están ampliamente infrautilizados y dejados en el abandono.

- Actualmente, la configuración espacial del sitio es la de un **espacio público residual** de carácter difuso, a pesar de que, a lo largo del tiempo, se han realizado acciones de planificación en el sitio y sus inmediaciones, muchas veces de gran alcance. Podemos citar, entre otros: la canalización del Mapocho que, gracias al terreno ganado al río, permite la construcción del Parque Forestal y la explanada; la construcción de los diferentes puentes que cruzan el sitio; la construcción de la Estación Mapocho; la instalación del centro de difusión de la circulación del Tranvía; la construcción de la estación de metro Puente Cal y Canto durante la instalación de la línea 2; la construcción de la autopista urbana Norte Sur desde la Costanera Norte en la orilla del río; la instalación de los paraderos de bus de la red Transantiago; la creación de la ciclovía metropolitana 42K; la construcción de la línea 3 del Metro y, actualmente, de la línea 7.

El espacio público que resulta de esto se construye entonces como un espacio por defecto, que nunca ha sido pensado ni planificado como tal, a pesar de la identidad urbana del sitio, su situación en la ciudad de Santiago y la intensidad de flujos presentes en estos espacios públicos.

1.3 Una posición simbólica como espacio de transición entre las dos riberas

Junto a esta descripción funcional del espacio, debemos mencionar además su **posición simbólica de espacio de transición** entre la orilla norte y la orilla sur, que constituye sin duda una de las características más particulares del sitio en el contexto de la ciudad de Santiago. Las orillas del río constituyen así un espacio de transición donde se articulan la planificación relacional del centro y el trazado más laxo de las calles de la orilla norte. Esta separación entre ambos hemisferios de la ciudad de Santiago, según la expresión de Franz, no es solo morfológica, sino también social y cultural.

El trabajo de contextualización nos permitió entonces elaborar un primer cuadro, que sintetiza el lugar que ocupa el sector en la identidad urbana de la ciudad de Santiago. Estas primeras conclusiones nos llevaron luego a interesarnos con más detalle en el problema de los espacios públicos en Santiago.

2. La relación con los espacios públicos en Santiago

La relación con los espacios públicos de los habitantes de Santiago, en realidad, es una relación que evoluciona con las grandes obras que se realizan en la ciudad. En el momento de su fundación, el centro de gravedad de Santiago es la Plaza de Armas, que constituye tradicionalmente el centro administrativo, religioso y comercial de la ciudad colonial. En la época colonial, las manzanas en torno a la Plaza de Armas, que hoy constituye el centro de la ciudad, se replegaban sobre sí mismas y se organizaban en torno a un patio central. Esta tipología de construcción, que se caracteriza por una clara separación entre el espacio público y el privado, fue dominante hasta fines del siglo XIX. A partir de ese período, se realizaron grandes transformaciones de los espacios urbanos, que acompañaron la transformación de las estructuras socioeconómicas y el surgimiento de la clase media. La canalización del río, que permitió la aparición de la explanada de nuestro sitio de estudio, hace parte de un proceso de modernización urbana influenciada por nuevas corrientes de pensamiento burgués, orientadas a dejar atrás el pasado colonial y convertir la capital chilena en una metrópolis moderna (Castillo, 2011).

2.1 El espacio público como herramienta política de modernización de la sociedad urbana al inicio del siglo XX

Durante esta época, la clase dominante consideraba que la insalubridad se encarnaba en las clases populares (Castillo, 2014). En el contexto de una sociedad extremadamente segmentada, que habitaba y percibía los espacios de la ciudad de maneras diferentes, el espacio público es sometido entonces a un proceso de creciente control por parte de la sociedad burguesa. Castillo (2014) define así la construcción del concepto de espacio público de fines del siglo XIX como una de las herramientas políticas de modernización de la sociedad urbana con que la

burguesía impone sus valores. El espacio público es pensando por la clase dominante como una herramienta de creación y control del mercado inmobiliario.

El tejido urbano del Centro conoce así una evolución importante a principios del siglo XX a través de una «monumentalización de la trama» y una maximización de las operaciones inmobiliarias al servicio de los intereses del capital y el comercio (Rosas, 2006; Rosas et al., 2018). Programas e infraestructuras de diferentes escalas y diferentes naturalezas emergen y se superponen a la trama colonial (Rosas, 1986). Es el caso del parque del Cerro Santa Lucía, el Parque Forestal, las galerías y pasajes, la transformación de La Cañada en la Alameda. La creación de cierto número de edificios emblemáticos participa también de esta transformación, como el Museo de Bellas Artes, la Estación Mapocho y el Mercado Central. Estos nuevos edificios se caracterizan por su inserción en espacios abiertos, transmitiendo esta nueva espacialidad al tejido urbano y generando nuevas tipologías de espacios públicos (Rosas et al., 2010).

La planificación de la orilla sur es concebida como más «noble». El Parque Forestal, pero también los edificios emblemáticos como el Museo de Bellas Artes y la Estación Mapocho, se integran en una nueva concepción de la ciudad que busca renovar la relación de los habitantes con la orilla del río. Según Castillo (2014), esta concepción genera una nueva centralidad, desplazando el límite de su periferia norte y afirmando la presencia de un nuevo espacio público burgués, el Parque Forestal; este último, en una situación de contraste, colinda con el espacio público del sector de estudio, más popular y dedicado al mercado y el transporte.

En el contexto de modernización de Santiago, el surgimiento de los espacios públicos en las orillas del río es acompañado por la aparición de una tipología diferente de espacio en el Centro. En efecto, ante la presión inmobiliaria, la manzana fundacional de la época colonial se reconfigura y aparece una nueva red de pasajes dentro de las manzanas, que se sobrepone a la trama ortogonal colonial, creando una red peatonal continua entre las plantas bajas comerciales de la calle y los patios centrales. Estas operaciones permiten multiplicar las fachadas comerciales y aumentar la densidad de construcción edificando en altura. Estos pasajes y galerías comerciales, que hoy hacen parte de la identidad urbana del centro de Santiago, surgieron como mecanismos planificados de rentabilización de la propiedad y creación de un mercado inmobiliario. Se impone una nueva forma de espacio de consumo dentro de un espacio privado, pero que resulta accesible al público en la prolongación del espacio comercial de la calle (Rosas, 1986). Los pasajes comerciales constituyen así un elemento distintivo de la modernidad, a partir del cual se define un nuevo enfoque de la ciudad, que se origina en un profundo cambio social y genera nuevas prácticas de consumo de la élite y la clase media (Benjamín, 2005; Rosas et al., 2018).

Figura 40. De izquierda a derecha: Galería Imperio, Galería Edwards y Pasaje Matte, 2012.

Fuente: plataformaurbana.cl.

El primer Plano Oficial de Urbanización de la comuna de Santiago de Karl Brunner, publicado en 1939, preconizó para el centro la apertura de nuevas calles y plazas públicas, así como la continuación de la subdivisión de los patios centrales para impulsar la creación de nuevas densidades. El plan de Brunner se sitúa así en línea con las primeras operaciones de modernización de la ciudad a principios del siglo XX, ofreciendo dos categorías claras a partir de las cuales los urbanistas podían intervenir la ciudad: la reconfiguración de las calles y la restructuración y apertura de las manzanas, instaurando así el nuevo orden morfológico del centro.

Figura 41. La evolución de la red de galerías y pasajes comerciales.

Fuente: Rosas (1986)

Los inicios del siglo XX se tradujeron entonces por importantes cambios urbanos en el Centro. Estas operaciones de destrucciones creativas (Harvey, 2013) marcaron a largo plazo la morfología de los espacios públicos y tradujeron el deseo, por parte de la clase dominante, de definir un cierto tipo de uso preciso de los espacios públicos de la ciudad. La especialización de los espacios peatonales como espacios de ocio o comercio anuncia el éxito que conocen hoy los centros comerciales privados, y marca con fuerza la planificación de los espacios públicos de la calle en cuanto espacio dedicado, en primer lugar, al transporte motorizado.

2.2 La calle como espacio dedicado al transporte motorizado en el contexto del proceso de metropolización de la primera mitad del siglo XX

La calle se convierte así especialmente en un lugar de circulación, soporte de los flujos motorizados, cada vez más intensos a principios del siglo XX (Rosas et al., 2018). En efecto, hasta fines del siglo XIX, la ciudad de Santiago todavía podía ser recorrida a pie. El problema de los desplazamientos implicaba sobre todo a las clases privilegiadas. Pero, a principios del siglo XX, su rápido expansión lleva a una demanda creciente de movilización por parte de la emergente clase media.

Este fenómeno se prolongará a lo largo de la primera mitad del siglo XX. La ciudad es así el escenario de una irrupción de vehículos modernos, lo que acompaña la transformación de la sociedad chilena, la explosión del crecimiento demográfico y urbano, y el proceso de metropolización que todo esto genera. Con el tiempo, la oferta de transporte público (tranvías y buses) se multiplicó, provocando una congestión cada vez mayor en calles no adaptadas.

Figura 42. Tranvía y bus en el centro de Santiago, fecha indefinida.

Fuente: elquintopoder.cl.

En paralelo, la creciente aparición del automóvil representa una nueva oferta de transporte, más rápida y exclusiva, para las clases privilegiadas, que poco a poco se aíslan en los nuevos barrios burgueses del este de la ciudad gracias a estas nuevas posibilidades de desplazamiento.

Esta irrupción de vehículos modernos, que acompaña al proceso de metropolización, modificó profundamente las prácticas de desplazamiento de los habitantes, así como la morfología de la ciudad y sus espacios públicos, ocupando un lugar preponderante en las calles de Santiago. Esta época es marcada por la debilidad de la acción de las autoridades públicas con respecto a la regulación e integración urbana de estos nuevos modos de transportes (Errázuriz, 2010).

2.3 La relación con los espacios públicos durante la dictadura militar (1973-1990)

A partir del Golpe de Estado en 1973, mediante una política impuesta bajo estado de sitio, se restringen de forma drástica las libertades individuales a través de una violenta represión y desmembramiento de las organizaciones sociales, culturales y

políticas (Garretón, 1984). Se proscriben los partidos políticos y se disuelven los espacios de discusión democrática y los canales de información (Brunner, 1981; Catalán y Munizaga, 1986). La restricción de las libertades individuales se cristaliza de forma particularmente visible en el espacio público en su sentido más amplio, como espacio físico, pero también como espacio social y político. En los primeros años de la dictadura se publica así una serie de medidas legislativas para prohibir cualquier forma de manifestación en el espacio público (Silva, 2013). En esta época, el espacio público se volvió entonces un espacio político dominado y controlado por el poder político (Subercasseaux, 2006; Silva, 2014; Errázuriz, 2009).

Figura 43. Celebración para el aniversario del golpe de estado, 1982

Fuente: lavanguardia.com

Figura 44. Fiesta «de toque a toque» en los años 1980

Fuente: tvn.cl

La época de la dictadura estuvo así marcada por un fuerte repliegue hacia el espacio privado, el espacio doméstico (Lechner, 2006; Subercasseaux 2006). Intervenida y militarizada, la calle se vacía de sus actores, conflictos y prácticas. El concepto mismo de espacio público es percibido como peligroso y su existencia parece reducida ante la autocensura impuesta a las personas (Brugnoli, 2008). El repliegue hacia el espacio privado —percibido como un espacio que protege ante el peligro del espacio público— marcó en el largo plazo a toda una generación, que creció al ritmo de los toques de queda impuestos regularmente entre 1973 y 1987, y las fiestas «de toque a toque».

En 1988, el plebiscito para elegir entre la continuación del gobierno de Pinochet o la organización de elecciones presidenciales, estuvo marcado por manifestaciones populares de gran envergadura, que encarnaron una cierta reapropiación por los habitantes de los espacios públicos en cuanto espacio político (Pinochet, 2016).

2.4 La relación con los espacios públicos a partir de 1990

Esta gran ola de movilización surgida durante el plebiscito perdió aliento en los primeros años de la transición chilena. La clase política deseaba evitar cualquier tipo de excesos (Barozet et al.; 2012). Se buscó instaurar una pacificación social y una normalización de la vida ciudadana con ciertas restricciones de las protestas (Del Campo, 2004). En los años 1990 e inicios de los años 2000, los gobiernos sucesivos de la Concertación se caracterizaron por la organización de grandes manifestaciones culturales en el espacio público. De este modo, cultura y espacio público se volvieron herramientas de construcción de una cultura ciudadana «pacificada» (Lechner, 2006; Pinochet, 2016).

Figura 45. Eventos culturales en las calles de Santiago, inicios de los años 2000 y 2010.

Fuente: Archivo Memorias del Siglo XX

Estos eventos culturales constituyeron una forma para los ciudadanos de acceder a encuentros sociales masivos. La rehabilitación del espacio público a través de la cultura contribuyó así a la reconstrucción de una cierta legitimidad política, que en su relato se asoció a una cultura cívica del uso de las calles. Esta nueva oferta cultural participó significativamente de la construcción de un espacio público democrático y ciudadano, a pesar del carácter vertical de estas iniciativas, en las cuales se pueden reconocer una cierta instrumentalización política orientada a distraer a los ciudadanos (Benjamin, 2005). En paralelo, se desarrollan los centros comerciales, espacios privados de socialización estructurados entorno al consumo, en los cuales los usuarios se vuelven clientes. Los dos fenómenos tienden a neutralizar la aparición de posibles formas contestatarias (Moulian, 2002) en un espacio público percibido por las autoridades como un lugar de dominación y regulación de las masas (Delgado, 2011; Mayol, 2012).

2.5 Los movimientos sociales a partir de 2006

Los movimientos sociales que dieron lugar a marchas masivas en el espacio público desde el año 2006 en adelante, evidencian un cambio de paradigma. El ciclo de transformación que abrió el movimiento estudiantil tuvo como centro el espacio público, que en la historia de Chile ha sido una «zona de domesticación de las masas» (Mayol, 2012, p. 377). Estas manifestaciones demuestran la vigencia del espacio público en cuanto espacio político y ciudadano, cuestionando el postulado de crisis del espacio público que ha impregnado los debates desde los años 1990 (Salcedo, 2002).

Figura 46. La Revolución Pingüina, marcha por una educación gratuita, en Santiago de Chile, 2006.

Fuente: Archivo elquintopoder.cl

Figura 47. Marcha NO + AFP, marcha contra el sistema privado de pensiones, en Santiago de Chile, 2006.

Fuente: Archivo laizquierdadiario.com

Como señala Fernández (2013), la mayor parte de estas manifestaciones se desarrolla en el eje principal de la ciudad, la avenida Alameda Bernardo O'Higgins. Y, más precisamente, en su tramo céntrico, que concentra edificios públicos relevantes como la Universidad de Chile, la Universidad Católica, la Biblioteca Nacional y el Banco del Estado, conectando además al Barrio Cívico y el Palacio de La Moneda (sede de gobierno) con la Plaza Italia, puerta de entrada del sector oriente de Santiago.

> *«hay zonas de la urbe donde lo fronterizo hace converger la alegría deportiva con la rabia política, el festejo con la indignación social. La Plaza Italia (o Plaza Baquedano) hace de eje demarcador que ordena y distribuye la ciudad según escalas de pertenencia urbana que van desde lo alto hacia lo bajo, en todos los sentidos —no sólo topográficos— de estos valores. Separa al Santiago rico del Santiago pobre, a la vez que sirve de principal sitio de reunión colectiva que recibe todo tipo de movimientos y fiestas: desde el festejo por triunfos deportivos de fútbol, la realización de misas al aire libre de Semana Santa, los homenajes militares a la estatua del general Baquedano, hasta mítines sindicales y políticos».*
>
> *(Ossa y Richard 2004, p. 48, en Fernández, 2013).*

Este nuevo ciclo de manifestaciones, iniciado hace más de quince años, bajo críticas al sistema neoliberal, llevó al movimiento social de octubre de 2019, que también se cristalizó en torno a la Plaza Italia.

Figura 48. Marchas en plaza Italia en el contexto del Estallido Social, 2019 y 2020

Fuente: Foto personal, 2019 / F. Herrera (para el Diario, 11.01.2020).

A pesar de su escala y posición con respecto al centro de la ciudad, el sector de estudio no suele ser escogido para la organización de manifestaciones públicas. El sector no se sitúa en el eje histórico y simbólico que conecta al Palacio de La Moneda con la Plaza Italia, y tampoco representa un espacio público político de la ciudad, como la Plaza Italia. A pesar de la presencia del Centro Cultural de la Estación Mapocho (que le proporciona un programa cultural), su imagen sigue siendo la de un sector de transporte y comercio relacionado con La Vega y, en menor medida, con la actividad del Mercado Central.

Por ello, no cuenta con la misma visibilidad que la Plaza Italia. En esta relación de tensión entre los dos terminales históricos del anillo ferroviario, el sector de estudio no se posiciona en el imaginario colectivo de la ciudad de la misma forma que la Plaza Italia. De hecho, es interesante señalar que, a lo largo del estallido social de fines de 2019, mientras Plaza Italia se convertía en un centro de gravedad o «zona 0», la actividad del sector de estudio conservó la misma intensidad de siempre, y esto a pesar de que la red de transporte se vio fuertemente perturbada, y que tanto el metro Cal y Canto como el Centro Cultural Estación Mapocho estuvieron cerrados de manera intermitente. Mientras que la Plaza Italia, rebautizada «Plaza de la Dignidad», es reivindicada como un espacio político de la ciudadanía, que se vuelve visible en una escala global, convirtiéndose en un híper-lugar (Lussault, 2017), el sector de estudio mantiene de manera estable sus actividades relacionadas con el transporte y los mercados, fuera de cualquier espacio de reivindicación política, afirmándose como un lugar de lo cotidiano.

3. Un espacio que implica una paradoja

El sitio conlleva pues una paradoja: debido a su historia, la escala de sus espacios públicos, su ubicación y las funciones que alberga, concentra las características y el potencial de un gran espacio público metropolitano, y como tal podría reivindicar una visibilidad simbólica fuerte, como otros espacios públicos de la ciudad —Plaza de Armas, Plaza de la Ciudadanía o Plaza Italia—, pero su carácter es más difuso, sus contornos menos definidos. Esta constatación nos invita a reflexionar sobre ciertas dimensiones importantes de señalar en este ejercicio de contextualización y conceptualización del caso de estudio. No se trata aquí de intentar realizar una categorización del sitio, ejercicio que sería contraproducente considerando su carácter difuso y la pluralidad de funciones que alberga; buscaremos en cambio apreciarlo a partir de ciertos conceptos teóricos específicos que permitirán orientar el análisis.

3.1 La problemática del no-lugar

Tras constatar el carácter actual de espacio fragmentado y residual del sitio, se podría caer en el error de definirlo como un no-lugar, tal como lo define Augé (1992). Es decir, como un espacio anónimo e intercambiable producido por la

sobremodernidad en un contexto de globalización. Un lugar, para Augé, es un espacio indentitario, relacional e histórico. El lugar ofrece así a cada cual un espacio que puede incorporar a su identidad, y donde puede establecer relaciones con los otros, ancladas en referencias comunes a un grupo. Al contrario, un espacio que no puede ser definido como indentitario, relacional o histórico, será definido como un no-lugar. Es interesante señalar que la mayoría de los espacios que Augé define como no-lugares son espacios de circulación. De esta forma, los medios de transporte, las grandes estaciones, las áreas de servicio en autopistas o los aeropuertos serían por esencia no-lugares. El no-lugar se define como un lugar de movimiento, un lugar donde no se vive, lo que implica una diferenciación entre los espacios dedicados a los desplazamientos y aquellos consagrados a la vida social de los individuos.

Si hacemos el ejercicio de aplicar este concepto a nuestro caso de estudio, a la luz de nuestros primeros análisis, podemos considerar en un primer momento que el sitio posee ciertas características propias de los no-lugares. En efecto, en el sitio existe una fragmentación espacial relacionada con las redes viales y las infraestructuras de transporte, lo que le confiere un carácter de espacio público residual: en este sentido, se aparenta efectivamente a un no-lugar. Pero las conclusiones de nuestro análisis también permitieron revelar la identidad urbana, social e histórica del sector, como lo recordamos más arriba. En este sentido, es también un lugar profundamente indentitario, relacional e histórico, a pesar de su carácter fragmentado. Existiría entonces la tentación de clasificarlo fuera de la categoría de los no-lugares. Pero lo interesante del concepto es que Augé lo formuló más como un instrumento de medida que como una categoría fija. La percepción de un lugar (o un no-lugar), dice Augé, puede variar en función de las personas, las generaciones, las clases sociales. La idea es usar el concepto como «un instrumento de medida del grado, no de los ingredientes» (Augé, 2010). En nuestro caso de estudio, sin duda lo interesante es analizar este grado. ¿Qué nos dicen estos matices introducidos por el instrumento de medida? ¿Cambian a través del tiempo o según las personas y su relación con el sector de estudio?

3.2 Lo cotidiano y lo infraordinario

El ejercicio que consistía en aplicar el concepto de no-lugar al sitio permitió introducir entonces ciertos matices en la manera de aprehenderlo, y nos llevó a considerarlo desde el punto de vista de su cotidianeidad, considerando la categoría del espacio cotidiano como otro instrumento de medida que podía aplicarse a nuestro caso de estudio. Poniendo el foco en el proceso de prácticas sociales reiteradas que conforman el cotidiano de las personas, autores como De Certeau (1980) y Perec (1989) nos muestran los vacíos que dejan las visiones estáticas del concepto de lugar.

En su libro *L'Invention du Quotidien*, De Certeau (1980) se enfoca en describir las prácticas situadas en el espacio y contribuye de manera importante a rescatar la

autonomía de las culturas populares. Las actividades culturales, nos dice De Certeau, se construyen la mayoría de las veces en la proximidad y la cotidianidad de un grupo social o generacional, en un barrio o una ciudad. Las prácticas culturales contemporáneas existen así fuera del espacio institucional, «marginalidad de una mayoría». En el contexto de la economía productivista basada en la técnica, que organiza de forma racional el cotidiano, la marginalidad ya no es la de pequeños grupos, sino que se universaliza, convirtiéndose en una mayoría silenciosa. En este contexto, el «hombre ordinario» inventa su cotidiano, reapropiándose del espacio gracias a tácticas de resistencia y usos alternativos —es decir, la manera en que las personas se apropian realmente los productos, los espacios y las imágenes impuestas por la técnica. Aquí, el trabajo de apropiación surge como elemento clave o, dicho de otra forma, como la capacidad que tienen las personas en su cotidiano para ocupar la gramática de los lugares en formas que no sean predeterminadas.

Aunque De Certeau no entra en la distinción que hacen los geógrafos entre espacio y lugar, su concepto del espacio donde se sitúan las prácticas sociales se relaciona de cerca con el concepto de lugar que hemos mencionado anteriormente. En el pensamiento de De Certeau, el espacio provee las condiciones para posibles prácticas creativas o alternativas y, en ese sentido, se acerca más a un evento que a un concepto ontológicamente establecido y radicado en autenticidad (Cresswell, 2004). Como evento, está marcado por la apertura y el cambio más que por los límites y la permanencia.

Perec (1989) nos invita también a analizar los lugares bajo la perspectiva de lo cotidiano y lo ordinario. A cuestionar lo que llama «lo infraordinario» o «el ruido de fondo», es decir, lo que no parece molestarnos, lo que parece ocurrir simplemente, a tal punto que termina invisibilizado:

> *En nuestra precipitación por medir lo histórico, lo significativo, lo revelador, no dejemos de lado lo esencial […]. Lo que sucede realmente, lo que vivimos, el resto, todo el resto, ¿dónde está? Lo que ocurre cada día y que se repite cada día, lo banal, lo cotidiano, lo evidente, lo común, lo ordinario, lo infraordinario, el ruido de fondo, lo habitual, ¿cómo dar cuenta de ello, cómo cuestionarlo, cómo describirlo?*
>
> *Cuestionar lo habitual. Pero justamente estamos acostumbrados a eso. No lo cuestionamos, no nos cuestiona, parece no generar problema, lo vivimos sin pensarlo, como si no incluyese pregunta ni respuesta, como si no llevase ninguna información.*
>
> *Lo infraordinario, Georges Perec, 1989.*[26]

[26] *« Dans notre précipitation à mesurer l'historique, le significatif, le révélateur, ne laissons pas de côté l'essentiel […]. Ce qui se passe vraiment, ce que nous vivons, le reste, tout le reste, où est-il ? Ce qui se passe chaque jour et qui revient chaque jour, le banal, le quotidien, l'évident, le commun, l'ordinaire, l'infra-ordinaire, le bruit de fond, l'habituel, comment en rendre compte, comment l'interroger, comment le décrire ?*

Interroger l'habituel. Mais justement, nous y sommes habitués. Nous ne l'interrogeons pas, il ne nous interroge pas, il semble ne pas faire problème, nous le vivons sans y penser, comme s'il ne véhiculait ni question ni réponse, comme s'il n'était porteur d'aucune information ».

Perec califica esta sociología de lo cotidiano como «endótica», en oposición a lo exótico (Perec, 1989). Es decir, lo que parece tan obvio que ya no lo pensamos. Sus obras *Especies de espacios* (1974), *Las cosas* (1965) y *Tentativa de agotamiento de un lugar parisino* (2008) hacen parte de este mismo enfoque. Su interés por los fenómenos de lo cotidiano es una invitación a interrogarse sobre lo banal fuera de los grandes espacios paradigmáticos que tantos estudios han abordado. Y es justamente el caso del sitio de estudio, que alberga actividades populares, propias de la vida cotidiana: las actividades relacionadas con el transporte y los mercados. Su situación como espacio de frontera, de orilla, participa también de este carácter particular del sitio.

3.3 El espacio fronterizo

En esta perspectiva, el estudio de los espacios fronterizos en situaciones intermedias, como es el caso de nuestro sitio de estudio, es aún más interesante porque estos espacios corresponden a situaciones «al margen», que por definición suelen ser desatendidas o invisibilizadas. Rozenholc (2008) insiste en el interés de analizar estos espacios fronterizos que, aunque corresponden a espacios sumamente locales, ponen el foco en los alcances territoriales y sobre todo identitarios que han acompañado la expansión de las ciudades. Propone una definición de estos espacios «intermedios» a través de cuatro ejes principales (Rozenholc et al, 2014):

- El espacio intermedio es un lugar de pluralidad donde actúan representaciones múltiples, diversificadas y fragmentadas. En un plano metodológico, entonces, corresponde multiplicar los enfoques y las herramientas de investigación: no para realizar un inventario, que jamás podrá tener la pretensión de ser exhaustivo, sino para intentar «hacer propio» un lugar.
- El espacio intermedio se elabora como el resultado de diferentes «estados morfológicos», que construyen en gran parte su historia. Desde un punto de vista metodológico, entonces, conviene aplicar una lectura histórica del sitio para reconstituir una crónica no solo de los grandes hechos históricos, sino también de la historia cotidiana del lugar y su evolución en el tiempo.
- El espacio intermedio es un lugar de «conflictos de poderes, repartos no equitativos, fracturas y segregaciones latentes».[27] Es entonces también un lugar de negociaciones que requiere una comprensión del juego de los actores y el contexto en que se mueven.

[27] *« conflits de pouvoirs, de partages non équitables, de fractures et de ségrégations latentes ».*

- El espacio intermedio es un lugar de «prácticas no programadas»,[28] de estabilidad relativa, que también es necesario observar.

La definición del concepto de espacio intermedio (o fronterizo) y el enfoque metodológico propuestos por Rozenholc et al. (2014), son interesantes porque nos muestran hasta qué punto los alcances y problemáticas que se relacionan con el problema del lugar se ven aún más exacerbados cuando se trata de un espacio fronterizo, como es el caso de nuestro sitio de estudio. La complejidad y multiplicidad de las dimensiones que agrupan estos lugares obligan a construir metodologías de investigación propias de cada contexto, que permitan analizarlos bajo diferentes facetas, para así intentar descifrar lo que estos espacios de carácter fronterizo nos dicen sobre las dinámicas territoriales y urbanas propias de cada ciudad.

Nos parece importante añadir un quinto componente, que es una consecuencia directa de los cuatro enunciados más arriba: el espacio intermedio es un lugar en permanente evolución. En efecto, la multiplicidad de representaciones, la sucesión de los diferentes «estados morfológicos» a los que está sometido, los conflictos y la emergencia de prácticas alternativas no programadas, son todos ingredientes que someten este tipo de lugares a una inestabilidad permanente. En estas condiciones, intentar reconstruir un inventario exhaustivo, un «intento de agotar el lugar», retomando la expresión de Perec (1975), resultaría contraproducente. Un inventario presupone un trabajo sobre una materia estable, siendo que el espacio fronterizo es por esencia un espacio en movimiento, inestable, donde se concentra una pluralidad de estados acumulados a lo largo del tiempo, que remite a lo que Grumbach (2013) identifica como una «inconclusión perpetua» propia de las grandes metrópolis, con un «carácter sedimentario» de los espacios. Las características enunciadas por Rozenholc et al. (2014) no son necesariamente propias de los espacios intermedios, pero la situación fronteriza de estos espacios intensifica estas dinámicas, creando situaciones urbanas particularmente inestables.

Nuestro caso de estudio funciona en efecto como una obra permanente, inacabada, donde a lo largo del tiempo se acumulan funciones y usos. Este proceso de acumulación (de sedimentación) participa del desmembramiento o la fragmentación del espacio, y remite también, como veremos luego, a una fragmentación institucional de los actores que participan de su planificación, diseño y gestión.

[28] *« pratiques non programmées »*.

3.4 Estabilización de una definición del caso de estudio

Las conclusiones del ejercicio de contextualización y conceptualización nos permiten proponer entonces una definición del sitio de estudio. Como ya lo hemos señalado, esta definición no busca delimitar de manera categórica y unívoca nuestro caso de estudio: más bien, tiene por objetivo identificar la superposición particular de las características del sitio que, al verse tensionadas, lo convierten en un caso de estudio por sí mismo.

Espacio de transición entre la ribera norte y la ribera sur, profundamente inscrito en el territorio geográfico del Valle Central de Chile, el sector de estudio es el teatro histórico de la confrontación entre las dos orillas —confrontación en que se juega una parte importante de la identidad urbana de Santiago—. Lugar de la precariedad, de la cultura «roto y Mapochino», entre formalidad e informalidad.

A la vez puerta de ingreso y patio trasero del centro, este espacio fronterizo se construye como un espacio intermedio que, debido a su escala, no llega a ser un espacio intersticial. Aunque por momentos genera la impresión de ser un gran vacío, en realidad es a la vez testigo y actor privilegiado de dinámicas de movilidades relacionadas con el desarrollo de la ciudad.

Este espacio público popular, en devenir permanente, atravesado por flujos relacionados con una pluralidad de funciones comerciales e intercambios que se han acumulado a lo largo del tiempo, se construyó antes que nada como espacio de lo cotidiano. Intervenido por numerosos actores, aparece hoy como un espacio público desmembrado, fragmentado espacialmente y marginalizado desde el punto de vista de sus usos.

Es a partir de esta definición que desarrollaremos, en el capítulo siguiente, un análisis cruzado de la percepción de los actores institucionales con la de las prácticas y usos presentes en los espacios públicos, para avanzar en la construcción de nuestro marco interpretativo de los procesos de producción de los espacios públicos del sector de estudio.

Capítulo 5. Análisis de los procesos de producción de los espacios públicos

El análisis de los distintos levantamientos realizados en terreno permitió, en efecto, identificar los factores que permiten entender los procesos de producción de los espacios públicos del sector de estudio. En coherencia con las opciones metodológicas establecidas en el marco de investigación, es importante recordar que el trabajo de análisis de los levantamientos de terreno no busca construir una lógica comparativa entre la percepción de los actores y las prácticas sociales en los espacios públicos del sector. Se trata más bien de contrastar y articular los diferentes levantamientos de terreno para comprender, por una parte, la multiplicidad de dimensiones y prácticas que caracteriza a los espacios públicos del sector y, por otra parte, identificar las eventuales diferencias en la percepción de los actores institucionales, así como los factores que explican estas diferencias.

De este análisis cruzado surgen tres factores principales. Estos factores, que se articulan de manera secuencial, permiten ilustrar y explicar nuestra hipótesis de investigación, aportando al mismo tiempo nuevas luces sobre los procesos de producción de los espacios públicos del caso de estudio. En primer lugar, abordaremos la existencia de una multiplicidad de lecturas del espacio —por parte de actores y usuarios—, al que resulta difícil aplicar una visión que lo reduciría a su dimensión funcional. Este primer factor, que invita a considerar el sitio como un espacio abierto a dinámicas complejas, nos permitirá luego centrarnos en las prácticas y usos presentes dentro de este espacio. De este análisis surge entonces un segundo factor, relacionado de cerca con el primero: la existencia de una intensidad de usos heterogéneos intrínsecamente vinculados a la movilidad, que se despliegan dentro de un espacio fragmentado. Esta constatación, por último, nos llevará a considerar el contexto en que evolucionan los actores institucionales y cómo este influye en sus visiones y en el espacio mismo. Aparece así el tercer y último factor, centrado en el problema de la fragmentación institucional y sus consecuencias en términos de fragmentación espacial y polarización de posturas en torno al problema del espacio público.

Tal como lo desarrollaremos a continuación, el análisis cruzado de los levantamientos de terreno y su articulación secuencial en torno a estos tres factores nos permitirán: por una parte, poner en evidencia las diferencias entre la concepción del espacio por los actores institucionales y las prácticas de apropiación de los usuarios; y, por otra parte, explicar la ausencia de reconocimiento, por los actores institucionales, de las prácticas de movilidad en cuanto prácticas constitutivas del espacio público, que conducen a una fragmentación y una invisibilización del espacio mismo.

1. Una multiplicidad de lecturas del lugar que socavan una aproximación únicamente funcionalista del espacio

En efecto, este primer factor se centra en la superposición singular de múltiples dimensiones urbanas y culturales que caracterizan al sitio y que dificultan su lectura. Desde ya, esta multiplicidad de lecturas del lugar se revela a través de cierta confusión sobre el problema de su delimitación espacial. La existencia de este tipo de confusión revela relaciones heterogéneas con el lugar, tanto por parte de los actores como los usuarios. Declaración que, en el caso de los usuarios, se ve reforzada por los resultados de la encuesta de tipo «poll» realizada a los transeúntes. Estas revelan una heterogeneidad de visiones y percepciones del lugar que parece complejizarse a medida que los usuarios desarrollan una relación cotidiana con el lugar. Los actores, por su parte, reconocen la complejidad intrínseca y la ambigüedad del sector, que se construye a la vez como centro de gravedad y frontera. Las entrevistas a los actores y la encuesta a los transeúntes permitieron entonces confirmar la paradoja que conlleva el caso de estudio, es decir, que se trata de un lugar que posee todas las características de un gran espacio público de escala metropolitana, pero cuyo carácter es difuso.

Este primer punto nos permite poner en evidencia la multiplicidad de relaciones heterogéneas con un espacio complejo que se acerca de la visión del espacio de Massey, es decir, un espacio no estático, de contornos cambiantes, al que es difícil aplicar una visión únicamente funcionalista que no permitiría abordarlo por completo.

1.1 Una confusión generalizada sobre la denominación y delimitación del sector

Lejos de ser nombrado y, con ello, de ser identificado de manera única, el sitio es objeto de denominaciones varias que revelan una diversidad de relaciones con el lugar mismo y la existencia de cierta confusión en torno a su delimitación. Esta constatación no parece sorprender particularmente a los actores institucionales y los usuarios encuestados. Conscientes de que es difícil nombrar y delimitar el sitio, la pregunta los hace dudar y reflexionar. Estas dudas, así como la diversidad de respuestas, muestran que no existe una respuesta evidente para esta pregunta, sino que, por el contrario, hay una multiplicidad de lecturas posibles del lugar.

En el caso de los actores institucionales, esta multiplicidad de lecturas del lugar está relacionada con su posición intercomunal en el territorio metropolitano de Santiago. En las entrevistas, los actores institucionales destacan así el carácter intercomunal del sector de estudio, lo que explica que el espacio pueda ser leído en diferentes escalas urbanas que se superponen, y que van de la escala local a la intercomunal, regional o nacional. Estas diferentes escalas de lectura, a las que se añade una superposición singular de dimensiones urbanas y culturales, complejizan su lectura y explican la diversidad de las respuestas de los actores

institucionales ante el ejercicio de denominación y definición de los límites del sitio que se les solicitó al final de cada entrevista.

- **Una superposición de escalas**

A lo largo de las entrevistas, los actores reconocen esta característica multiescalar del espacio, vinculándola no solo con la división administrativa, sino también con problemáticas tales como: las áreas de influencia y las relaciones funcionales de los mercados y el CCEM, la escala misma del espacio disponible que hemos mencionado antes y el área de cobertura metropolitana de las infraestructuras de transporte que alberga el sector.

Un exfuncionario de la DDU MINVU explica así que, para la conmemoración del bicentenario de Chile, se eligió inicialmente este sector debido a la Estación Mapocho, que antiguamente fue un terminal del anillo ferroviario de Santiago, característica que le otorgaba al área de estudio una dimensión metropolitana. El proyecto «Plaza del Mercado de Abastos» fue desarrollado en esa oportunidad en base a esta mirada metropolitana. Las autoridades asociaban el sector a la identidad de Santiago como metrópolis.

Si bien la mayoría de los actores reconoce el carácter metropolitano del área de estudio, algunas opiniones divergentes emergen al momento de identificar los elementos del sector que lo sitúan como espacio metropolitano. Por ejemplo, para un ex director de la DA MOP, fue la transformación de la Estación Mapocho en centro cultural a inicios de los años 1990 lo que transformó el sector en «un punto de escala metropolitana», cambiando el nivel de centralidad del área:

> «Antes de eso, esa zona era una zona de comercio de escala intercomunal, la gente iba a la Vega, pasaba por la autopista, iba al mercado. Los extranjeros iban al mercado, muchos chilenos no iban al mercado, como que al mercado vienen extranjeros o gente que vive, que trabaja en el entorno, pero no es un lugar como un atractivo metropolitano. Es un atractivo o internacional o muy Local. En cambio, la Estación Mapocho lo transforma en un centro de eventos que trae gente de toda la ciudad».

Para un exfuncionario de la CORDESAN, no obstante, el sector emergió a escala metropolitana en los años 1990 con la transformación de La Vega y la apertura del Metro, pasando de ser «un centro de abastecimiento más bien suburbano» a «un centro de distribución metropolitano». Menciona también que, en esa época, las autoridades todavía no tenían una mirada global sobre el espacio: «eran las partes, los hitos», lo que participó de una fragmentación espacial del área a una escala local.

En la misma línea, un funcionario de la DDU MINVU menciona que «las áreas de influencia de cada uno [refiriéndose a los equipamientos] son un poquito acotadas». Reconoce así que el sector «funciona como un solo sistema», pero que este sistema está dividido en subespacios de escala menor en torno a cada equipamiento. A una escala mayor, destaca un funcionamiento norte-sur del sector

en torno a La Vega y la puerta de entrada norte al centro, y un funcionamiento oriente-poniente en torno al río Mapocho y el Parque Forestal, en cuanto hitos de escala territorial.

La escala territorial del río es rescatada también por una funcionaria del CMN y por una integrante del equipo Mapocho 42K UC. Para ambas el sector es un espacio público que de cierto modo se inserta dentro de un sistema poniente-oriente de mayor escala, conformado tanto por el Parque Forestal como el Parque de los Reyes. Sin embargo, comenta una integrante del equipo Mapocho 42K UC, es un «área de integración» que va más allá del río por todas las dimensiones que abarca.

El carácter multiescalar y multifuncional del sector se suma también la presencia de una multiplicidad de actores y autoridades que intervienen sus espacios. Si bien hoy se puede aplicar esta constatación a numerosos espacios urbanos, en el caso de estudio esta dinámica llegó a tal extremo que los espacios se encuentran en condición de obra permanente, punto que analizaremos también más adelante.

- **Una variedad de nombres y perímetros**

El ejercicio de denominación y delimitación del sitio en un plano, solicitado a los actores institucionales al final de cada entrevista, revela además las relaciones heterogéneas que establecen con este espacio difícil de aprehender.

Con respecto a la delimitación del sitio, a grandes rasgos, es posible distinguir tres grupos que se deprenden del análisis de los dibujos en un plano del perímetro del sector por parte de los actores institucionales:

1. Un primer grupo de actores delimita el sector de estudio a través de las fachadas o volúmenes de edificios que bordean los espacios públicos de la orilla norte y la orilla sur. Los límites en el este y oeste varían poco de un actor al otro, y en general corresponden a las dos grandes avenidas principales que bordean el sitio: la avenida Independencia al oeste y la avenida Recoleta al este. Este primer grupo se caracteriza entonces por una delimitación del sitio que tiende a centrarse en los espacios públicos presentes en ambas orillas del río, incluyendo a veces la primera línea de edificación que delimita estos espacios a ambos lados del río Mapocho.
2. El segundo grupo de actores se caracteriza por la delimitación de un perímetro más ancho, que tiende a la definición de un área de influencia. Al igual que el primer grupo, los perímetros siempre están a caballo entre ambas orillas. Es interesante señalar que ciertos actores del segundo grupo sitúan más bien al sector en una relación con la orilla norte —de carácter más popular—, mientras que otros lo sitúan en una posición intermedia más equilibrada entre ambas orillas. Los perímetros de este segundo grupo presentan contornos y dimensiones más heterogéneos que en el primer grupo, pero siempre son delimitados

al sur antes de la Plaza de Armas, marcando claramente una diferencia entre el sector de estudio y el centro simbólico de la ciudad de Santiago.

3. El tercer grupo se caracteriza por una delimitación que se restringe a perímetros de proyectos de intervención precisos en el espacio de la institución en que evoluciona o evolucionó cada actor. Por ello, los perímetros no siempre toman en cuenta la orilla norte. Ante la complejidad del sitio, optan finalmente por una estrategia que consiste en eludir el problema de los límites del sector, centrando su respuesta en proyectos técnicos precisos. Una elección que permite entrever una posición relativamente limitada a la problemática precisa en la que trabajan dentro del sitio en el marco de la institución o la misión que representan.

En términos de peso, como lo muestran los cuadros aquí abajo, cada grupo representa aproximadamente un tercio de los actores entrevistados. La mayoría de los actores se caracteriza entonces por tomar en cuenta ambas orillas al momento de dibujar los contornos del sitio, lo que sin duda constituye uno de los grandes puntos en común de los perímetros dibujados, sobre todo por parte de los actores del primer y segundo grupo. Las diferencias aparecen especialmente en la amplitud de los perímetros delimitados entre los tres grupos, pero también en la forma misma de los perímetros del segundo y tercer grupo. Así, para los actores institucionales no existe una respuesta única a la pregunta de la delimitación del sitio, sino más bien una variedad de puntos de vista que responden a visiones y preocupaciones igual de variadas, incluso a veces dentro de una misma institución.

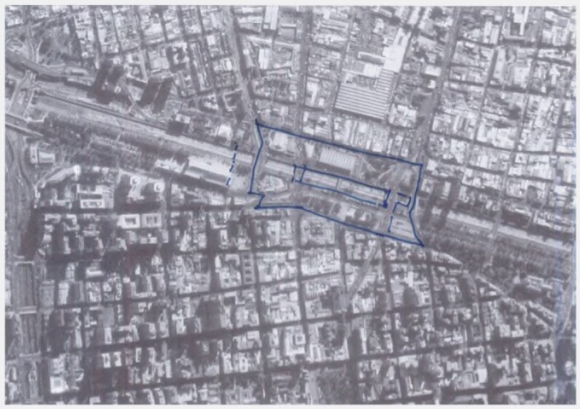
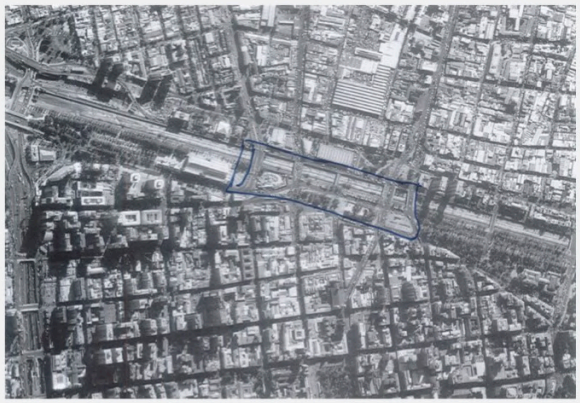
Esta misma variedad se reconoce también en las respuestas de los actores institucionales ante la pregunta de la denominación del sitio. Los actores del tercer grupo siguen la misma lógica que aplican a la definición de los límites del sector: su manera de nombrar el sitio está directamente relacionada con el proyecto o sector de intervención animado por la institución en que trabajan. Así, los funcionarios de Metro o la DTPM del tercer grupo identifican al sector como «Cal y Canto», en referencia a la estación de metro; un exfuncionario del SERVIU MINVU lo identifica como «Explanada del Mercado», en referencia al proyecto urbano del mismo nombre; en cuanto al funcionario del CCEM, identifica al sector como «Estación Mapocho», en referencia a la antigua estación de trenes que alberga hoy al centro cultural. En el caso de los dos otros grupos, sobresalen tres denominaciones —«Estación Mapocho», «Mapocho» y «Cal y Canto»—, pero, salvo los actores relacionados al transporte, que tienden a identificar al sector como «Cal y Canto» en referencia al metro, la manera en que los actores nombran al sector no parece obedecer a ninguna lógica precisa. Algunos afirman directamente que el sitio se identifica como «Estación Mapocho» o «Mapocho», considerando que «Cal y Canto» es un tecnicismo artificial, pero otros, en una lógica inversa, consideran que «Mapocho» es un sector más amplio e identifican al sitio como «Cal y Canto». Algunos se refieren al sector como «Mapocho-Cal y Canto», «La Chimba» o «Mapocho», o «Mapocho-La Chimba». Varios manifiestan una dificultad para

nombrar el sitio, como lo señala la funcionaria de la Municipalidad de Independencia, para quien el nombre del sector es un verdadero «dolor de cabeza». Casi la mitad de los actores entrevistados terminan por utilizar diferentes nombres en función del contexto personal o profesional, como lo muestran las citas recogidas para cada actor en los cuadros aquí abajo.

Tabla 4. Delimitación del sector, tipología Grupo 1

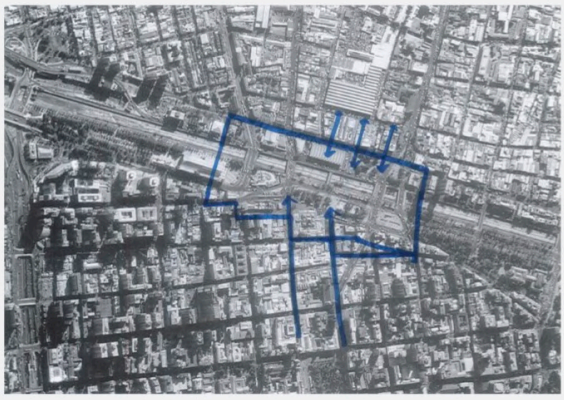
Fuente: Elaboración propia

Grupo 1.
Un perímetro a caballo entre ambas orillas, centrado en el espacio público y delimitado por las avenidas Independencia y Recoleta.

Exfuncionario de la DA MOP	**Funcionaria de la DTPM, Área de Infraestructura**
«Mapocho». «La Chimba está más allá».	«Creo que la gente hoy día lo nombra... Cal y Canto».
Exfuncionario de la DDU MINVU	**Funcionaria CMN**
	
«Como proyecto era la Plaza de los Abastos, y hoy día Estación Mapocho».	«Yo creo que como no está definido, no tiene un nombre». «Me referencio por, si voy al mercado, si voy al centro cultural o si voy a La Vega....».

Grupo 1.
Un perímetro a caballo entre las dos orillas, centrado en el espacio público y delimitado por las avenidas Independencia y Recoleta.

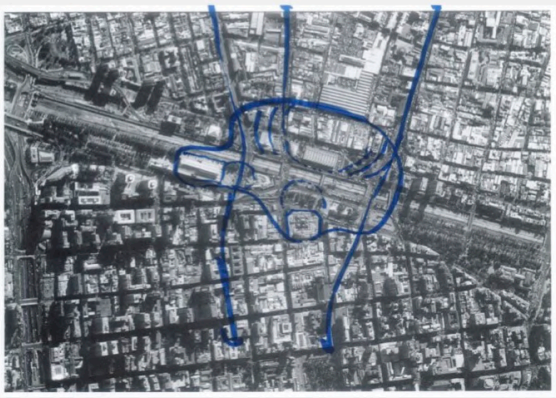
Integrante del equipo proyecto Explanada de los Mercados



«Antes del concurso Mapocho ahora Explanada de los Mercados».

En reuniones de trabajo: «Mapocho-Cal y Canto».

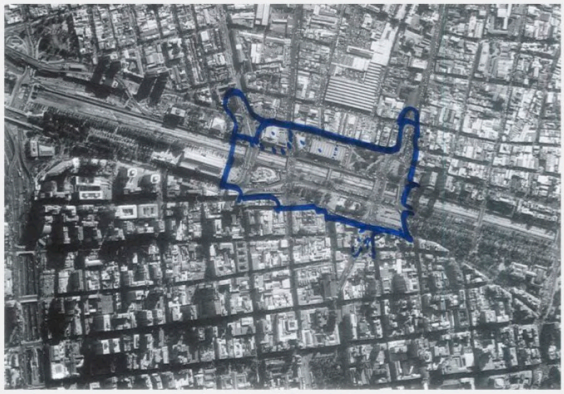
Funcionario de la DDU MINVU



«El Mercado».

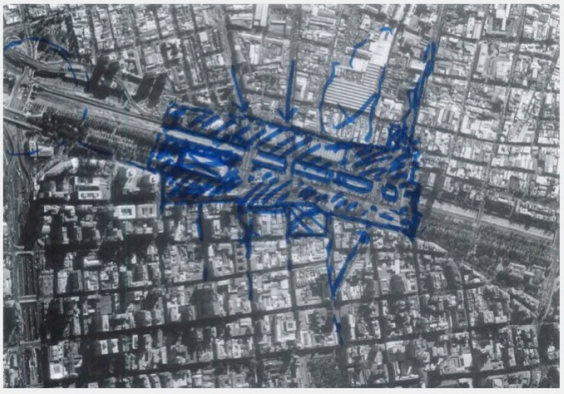
En reuniones de trabajo: «Lo he escuchado en muchas versiones».

Exfuncionario de la CORDESAN



«Depende con quién. Entre arquitectos digo la explanada de Estación Mapocho. Sí, pero a una tía mía le digo "ahí entre el Mercado y la Vega"».

Integrante del equipo Mapocho 42K UC



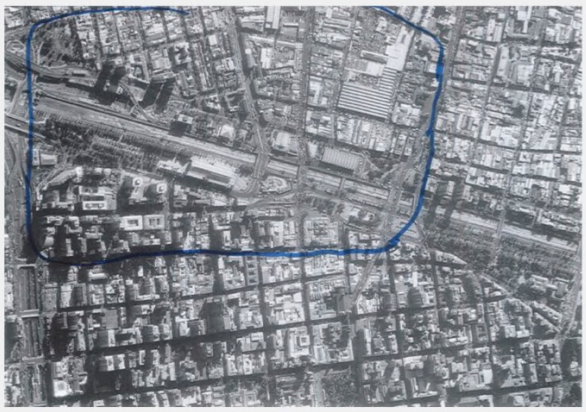
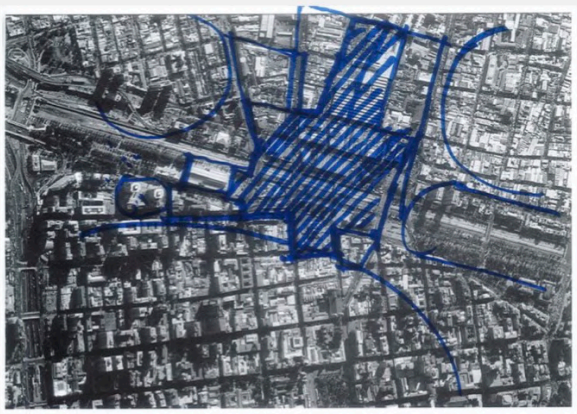
«Estación Mapocho».

Tabla 5. Delimitación del sector, tipología Grupo 2

Fuente: Elaboración propia

Grupo 2.

Perímetros a caballo entre las dos orillas, que se refieren a áreas de influencia más grandes.

Representante de la Asociación MLCH	Funcionario GORE, Integrante Mesa Movilidad
En reuniones de trabajo: «La Chimba, Mapocho-La Chimba». Con amigos: «La Chimba o en el entorno de El Mercado o el entorno de El Mercado y La Vega».	«Cal y Canto, sector Mapocho». «Los santiaguinos le dicen Mapocho. Yo le digo Cal y Canto porque para mí está el Metro. Pero el Barrio La Chimba también se conoce».
Funcionario SECTRA	**Ex director de la DDU MINVU**
	
«Cuando digo donde trabajo digo "al lado de la Estación Mapocho", y el como subtítulo "Estación Cal y Canto"». En reuniones de trabajo: «Barrio La Chimba».	«Estación Mapocho y La Vega». «Son dos lugares diferentes. A pesar de que funcionan como un lugar, son dos lugares». «Cal y Canto es un invento tecnicista».

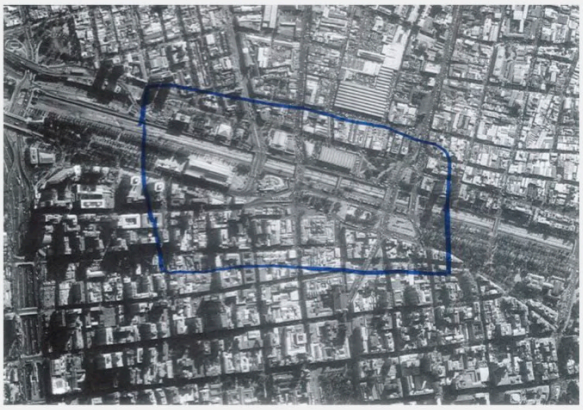
Grupo 2.
Perímetros a caballo entre las dos orillas, que se refieren a áreas de influencia más grandes.

Funcionario de la Municipalidad de Santiago, Dirección de Movilidad

En reuniones de trabajo: «Mapocho. Algunos le dicen la Chimba».

«Cuando era estudiante: "Cal y canto"».

Funcionaria de SECTRA, Integrante Mesa Intermodales



«Cal y Canto. Se llama Cal y Canto».

Funcionario de la Municipalidad de Independencia

«Dolor de cabeza… Yo le digo La Chimba».

«La gente le dice Estación Mapocho».

«Cal y Canto casi no existe».

Tabla 6. Delimitación del sector, tipología Grupo 3

Fuente: Elaboración propia

Grupo 3.
Perímetros restringidos a proyectos de intervención precisos, relacionados con el marco institucional en que se desarrolla cada actor.

Exfuncionario del SERVIU MINVU	Funcionaria del Metro
«Explanada del Mercado [...], la importancia del Mercado es clave acá».	«Explanada de los Mercados, pero internamente metro Cal y Canto o puente Cal y Canto». «Mapocho es más amplio».
Funcionario de la DTPM, Área de Planificación	**Funcionario de la SECPLAN de la Municipalidad de Santiago**
«En reuniones de trabajo: "General Mackenna". Con amigos: "Metro Cal y Canto"».	«Cal y Canto».

Grupo 3.
Perímetros restringidos a proyecto de intervención precisos relacionados con el marco institucional en que se desarrolla cada actor.

Funcionario del CCEM

«Este es el sector de la Estación Mapocho».

Exfuncionaria de DTPM, Área de Infraestructura

«Mapocho puede ser mucho más amplio, es Cal y Canto».

Los transeúntes encuestados también nombran al sector de manera variada. Al igual que con los actores, las denominaciones «Estación Mapocho», «Mapocho» y «Cal y Canto» son las más comunes, pero también aparecen otras. Estas últimas pueden referirse a un equipamiento urbano del sector (el «Mercado Central», «La Vega» o incluso el «Parque Forestal»). Ciertos transeúntes encuestados se refieren de manera general al «Centro», identificando al sector como la entrada hacia el centro de Santiago. Otros evitan en parte la pregunta evocando la calle o avenida donde se encuentran al ser encuestados («Independencia», «La Paz» o «Puente»). Al igual que con los actores, la manera en que los transeúntes nombran al sector no parece obedecer a una lógica precisa. En efecto, es imposible establecer una relación entre las denominaciones enunciadas y otros factores que caracterizan a los transeúntes, como su edad, origen o destino, su actividad en el sitio o el ritmo con que frecuentan el sector.

Figura 49. Respuestas a la pregunta «¿Cómo usted llama el sector?»

Fuente: Elaboración propia

Esta variedad de respuestas, que conllevan una confusión en la manera de nombrar o delimitar el sector, revelan así cierta diversidad en las relaciones que mantienen tanto los actores como los usuarios con un lugar que requiere de cierto tiempo para ser comprendido en toda su complejidad.

1.2 Una heterogeneidad de visiones y opiniones de los usuarios

En efecto, el análisis de las encuestas realizadas a los transeúntes revela una variedad de respuestas y elementos identificados por los transeúntes para caracterizar el espacio, que aumentan a medida que estos establecen una relación duradera con el lugar, como nos lo muestran los tres gráficos aquí abajo. Estos gráficos fueron construidos a partir de las respuestas a las encuentras realizadas a los transeúntes, cruzando la pregunta:

- *¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?*

con las tres preguntas siguientes:

- *¿Qué le gusta del sector?*
- *¿Qué no le gusta del sector?*
- *¿Me puede citar tres elementos que usted considera importantes en el sector?*

El análisis de los resultados permite entonces identificar ciertas respuestas que aparecen con mayor frecuencia, y que son presentadas aquí abajo. Así, ante la pregunta *«¿Qué le gusta del sector?»,* una cantidad no insignificante de transeúntes que transita por el sector desde hace un año o menos, contesta «nada», y las otras respuestas tienden a lo siguiente: los grandes equipamientos del sector (Estación Mapocho, La Vega, El Mercado), la centralidad y conectividad (sobre todo a través de la presencia de la estación de metro) o también la intensidad de la actividad comercial y popular.

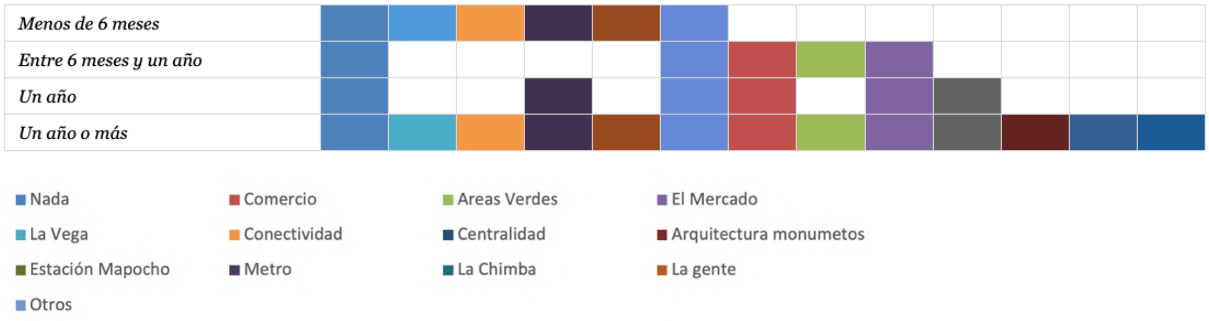


Figura 50. Respuestas a la pregunta: *«¿Qué le gusta del sector?»* cruzada con la pregunta: *«¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?»*

Fuente: Elaboración propia

Ante la pregunta *«¿Qué no le gusta del sector?»,* las respuestas se orientan más hacia los conflictos presentes en el espacio público, así como los problemas de gestión o aseo. Sin embargo, es difícil reconocer verdaderas tendencias generales o alguna jerarquía en las respuestas de los transeúntes. Las respuestas varían de manera aleatoria, sin que se pueda establecer una relación entre estas y el origen, el destino, la edad ni tampoco la actividad que los encuestados realizan en el sector. La única tendencia constante que surge es la heterogeneidad de los puntos de vista y las respuestas, y el hecho de que esta heterogeneidad de respuestas parece enriquecerse a medida que los transeúntes establecen una relación más duradera con este espacio.

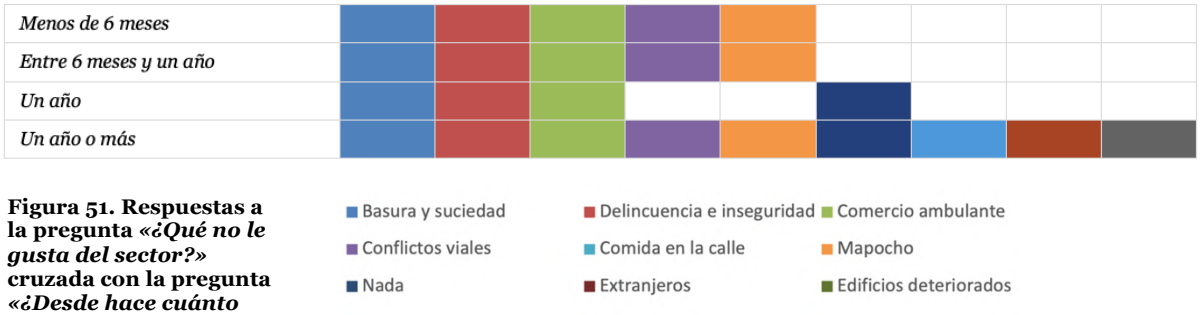


Figura 51. Respuestas a la pregunta *«¿Qué no le gusta del sector?»* cruzada con la pregunta *«¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?»*

Fuente: Elaboración propia

La variedad de las respuestas aumenta y se complejiza sensiblemente en el caso de las personas que transitan por el sector hace más de un año y medio. Ocurre lo mismo ante la pregunta *«¿Me puede citar tres elementos que usted considera importantes en el sector?»,* donde claramente se reconoce una mayor variedad de respuestas a medida que los transeúntes establecen una relación con el sector.

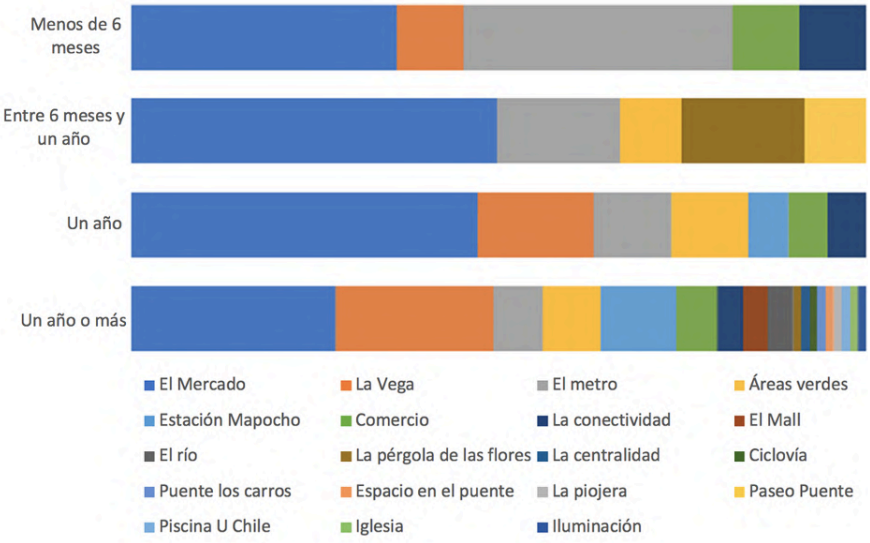


Figura 52. Respuestas a la pregunta *«¿Me puede citar tres elementos que usted considera importantes en el sector?»*, cruzada con *«¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?»*

Fuente: Elaboración propia

Es interesante poner en perspectiva estos resultados con el hecho de que en torno a dos tercios de los transeúntes encuestados transitan por el sector al menos tres veces por semana, y más de la mitad cinco veces por semana. En coherencia con nuestras opciones metodológicas, efectivamente, la gran mayoría de los transeúntes entrevistados tienen una relación habitual, véase cotidiana, con el sector de estudio. Esto se traduce además en el tipo de actividad que realizan en el sector, es decir, actividades de tipo cotidiano, como lo muestran los resultados presentados aquí abajo.

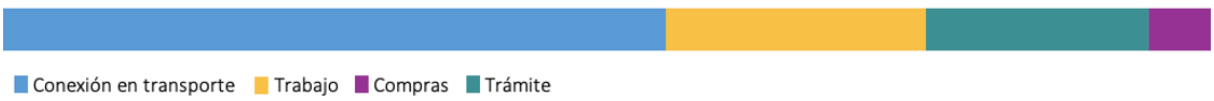


Figura 53. Actividades que realizan los transeúntes en el sector

Fuente: Elaboración propia

Esta heterogeneidad de visiones y percepciones del lugar se construye a lo largo del tiempo a través de la práctica regular de un espacio de lo cotidiano, pero esta multiplicidad de visiones también se origina en el carácter ambiguo y complejo de

un espacio fronterizo, un punto intermedio, cuyos contornos y posición en la ciudad son difíciles de definir. Una tensión reconocida por los actores institucionales, como lo veremos en el punto siguiente.

1.3 Entre centro de gravedad y situación de borde, el reconocimiento de una tensión por parte de los actores institucionales

En efecto, el sector es identificado por los actores como el punto histórico de cruce entre las orillas sur y norte del río Mapocho. En este sentido, lo reconocen como un espacio de transición tanto geográfica como social, íntimamente relacionado con la construcción histórica de la ciudad de Santiago, situándose al mismo tiempo en un rol de frontera. Se manifiesta así cierta tensión insoluble en su manera de caracterizar al sector, que es tanto un «centro de gravedad» como un «patio trasero».

- **El río Mapocho, una frontera urbana y social**

La gran mayoría de los actores entrevistados destacó el carácter de espacio fronterizo del sitio, y además lo identificó como uno de los principales puntos de cruce entre las dos riberas del Mapocho y un lugar de traspaso donde se establecen relaciones funcionales entre ambas orillas. Un exfuncionario de la CORDESAN identifica al río como «primer determinante» del sector y su imagen, «un eje en torno al cual se organiza todo [...] y se ve la Cordillera». También se mencionó de forma regular el carácter geográfico del sector, destacando su apertura visual, que permite «contemplar el río hacia al oriente y al poniente», como comenta un exfuncionario de la Dirección de Arquitectura del MOP. Ciertos actores mencionaron también el sistema conformado (en el sentido poniente-oriente) por el sector de estudio y el Parque Forestal. Una integrante del equipo Mapocho 42K UC hace referencia al Mapocho como «un hito geográfico» y «un sistema mayor de escala territorial que tiene de alguna forma una preexistencia en el territorio». Identifica el «ADN del río» como territorio de paseo en la época de los tajamares y como «el primer espacio público de Santiago en ese entonces». Para ella, sin embargo, como los instrumentos de planificación en Chile tradicionalmente se centraban en lo edificado y no se hacían cargo de los espacios públicos, estos espacios terminaban invisibilizados y se les asignaba solo una función vial, sobre todo cuando se localizan en situaciones de bordes urbanos «con un hecho geográfico», en este caso el río Mapocho. Función que termina generando aún más un efecto barrera. En la misma línea, un funcionario de la Municipalidad de Independencia también identifica una pérdida de identidad del río en ese sector debido a la presencia de la Costanera Norte y, en cierta medida, del flujo asociado a la autopista Norte-Sur.

Más allá de identificar al río como un límite físico, en general los actores entrevistados también lo identifican como un elemento que genera una separación social entre el sur y el norte de Santiago, estrechamente ligada a la identidad de la

ciudad. Varios actores provenientes de diferentes instituciones mencionaron la transición que se opera en el sector entre las dos riberas, así como el grado de abandono de los espacios públicos, que va aumentando al norte de la Plaza de Armas a medida que uno se acerca al río. Un funcionario del CCEM resalta que las dos riberas son sectores «absolutamente distintos». La Chimba es «el patio trasero de la ciudad, de los prostíbulos, de los cementerios, de los hospitales, de todo lo que no había que ver. La casa de orates, esa es La Chimba. Y la ribera sur, bueno, un sector que se tiende a comunicar con Santiago, o sea Plaza de Armas, todo eso». De manera general, los actores entrevistados describen esas diferencias entre las orillas que se cristalizan en el sector de estudio. «Es una frontera ahí, un confín. No recuerdo en Chile otra situación similar», señala un funcionario de la Municipalidad de Independencia. Al actuar como una frontera, el río divide dos mundos. «No es un solo sector. Estos son dos sectores radicalmente distintos. Aquí hay una barrera: el río… porque este es un país clasista a morir, y sigue siéndolo, y parece que va a seguir siéndolo mucho más, La Chimba, que es lo que es allá, no tiene nada que ver con eso», nos indica un funcionario del CCEM, haciendo una clara diferencia entre la ribera sur, que se relaciona más bien con la formalidad del centro, y la ribera norte, que es un más allá.

Como lo veremos más adelante, a pesar de reconocer al sector como un espacio fronterizo, tanto espacial como socialmente, los actores en su mayoría no incorporan esta dimensión en su práctica ni en las iniciativas que llevan a cabo en el sector. La consideran más bien un elemento de contextualización del sitio. En la contextualización que plantean del sector, esta condición de borde se tensiona con la carga histórica del lugar.

- **Una tensión entre su condición de frontera y su carga histórica**

En efecto, aunque en sus descripciones no hacen referencia directa a esta tensión, el tema emerge de forma transversal en las entrevistas. Reconocen la condición de borde urbano que tiene el sector, y al mismo tiempo resaltan su carga histórica y la complejidad que esa carga agrega a un lugar que, en general, valoran como único dentro del contexto santiaguino.

«Es uno de los lugares que se miraron para el bicentenario de Chile», cuenta un exfuncionario de la DDU del MINVU e integrante del Directorio de Obras para el Bicentenario. En general, los actores entrevistados subrayan el valor patrimonial del sector y lo reconocen como uno de los sectores más antiguos de Santiago, ligado a la construcción del centro. Esto, no solo por la presencia de monumentos históricos, como el Mercado Central y la Estación Mapocho, sino también porque es «el primer gran mercado», en palabras de un funcionario de SECTRA, quien identifica también la informalidad de sector como parte de su identidad.

Esta informalidad fue subrayada transversalmente como una característica histórica del lugar, que tiene una identidad diferente al Parque Forestal. Para los actores entrevistados, esa identidad informal del sector se relaciona directamente con la presencia del comercio ambulante. Reconocen a los ambulantes como parte

del imaginario del lugar, asociado a la activad de los mercados. Sin embargo, por lo general se trata de una imagen pintoresca y nostálgica de lo que imaginan que fue el comercio ambulante a inicios del siglo XX.

«Es una ciudad del intercambio, esa es su tradición… Esto es un intercambio permanente y hoy día esa tradición existe… Pero no tiene un soporte para que se dé en condiciones dignas y que lo potencie», nos dice una representante de la Asociación MLCH. Para ella, se ha mantenido esa condición de lugar de intercambio a lo largo del tiempo; sin embargo, identifica también tradiciones históricas del lugar que se han ido borrando, como la del eje ceremonial Calle Puente-La Paz, que llevaba al cementerio desde el centro pasando por la Pérgola de las Flores en las afueras de La Vega. «Es un eje de procesión que hoy día es un eje vial […]. Es mucho más potente cuando tú lo miras en su plenitud, cuando tú lo miras desde su tradición, desde su identidad histórica, y eso como que se ha borrado, se ha desdibujado». Esta condición del sector le otorga una carga simbólica única que lo posiciona como una «zona especial dentro de las zonas céntricas de la ciudad porque tiene atributos urbanos, históricos, patrimoniales, turísticos», en palabras de un funcionario del GORE RM. En la misma línea, un exfuncionario de la CORDESAN rescata también lo que él llama «la memoria social» de un «lugar bisagra y a su vez un imán» entre las dos riberas.

- **¿Puerta urbana o patio trasero?**

Esta dicotomía en la forma de caracterizar el sector, entre bisagra e imán, aparece también de forma recurrente en las entrevistas. En efecto, los actores entrevistados identifican al sector como una puerta de entrada histórica al centro desde el norte, asociada al puente Cal y Canto y la actividad de los mercados. Sin embargo, también identifican al sector como un lugar «extramuros» (retomando la definición de un exfuncionario de la DDU MINVU) que atrae a una gran intensidad de actividades y flujos. Lo identifican como un sector muy activo, pero al mismo tiempo bastante deprimido. Una exfuncionaria del Área de Infraestructura de la DTPM lo define así como «un centro neurálgico de interés» en la puerta del centro, pero también como «un patio trasero», «un lugar funcional, pero que está bastante abandonado», en referencia a la calidad espacial del lugar. Un exfuncionario de la DA MOP lo describe en términos parecidos: es un sector «muy conectado» pero que vive «procesos de obsolescencia bien acelerada». El término «neurálgico» aparece en numerosas entrevistas a actores del MINVU, el CMN y la DTPM, mostrando una visión compartida sobre la importancia del lugar en el funcionamiento de la ciudad, que se relaciona con su condición de puerta de entrada norte. Esta condición de puerta de entrada donde convergen los viajes desde la periferia también fue identificada de forma transversal en las entrevistas. «Es la puerta norte del centro, entonces yo creo que la concentración de gente es mucha […]. Es como un punto neurálgico de Santiago», describe un funcionario del Área de Planificación de la DTPM.

Estos ejemplos nos muestran que en general los actores reconocen la complejidad del sector, identificándolo como un centro de gravedad más que como un centro. Reconocen de forma transversal su función histórica de puerta de entrada, localizada en el borde del centro y ligada en la actualidad a la presencia del nodo de transporte. Al mismo tiempo, lo describen como «trastienda», tal como lo califica una integrante del equipo Mapocho 42k UC, que habla también de «la parte atrás de Santiago». Una integrante del equipo consultor del proyecto de la Explanada de los Mercados lo describe así: «Es un lugar de los márgenes del río [...] que no corrió la misma suerte que el Parque Forestal». Como lo hemos mencionado antes, a lo largo de las entrevistas se establece una clara distinción social entre la ribera sud y la ribera norte. A diferencia de otros lugares, como el Parque Forestal, que pertenecen claramente a la orilla sur, el sector de estudio está en una posición más ambigua. La dicotomía entre puerta urbana y patio trasero que lo caracteriza se debe así al dialogo funcional que establece el sector, no solo entre las dos riberas, sino también entre dos comunas de Santiago.

Un exfuncionario de la DDU MINVU insiste en este sentido:

> «Nadie se hace responsable de lo que pasa, en las fronteras. Y eso es un bonito caso de estudio también, porque si tú te das cuenta, en general en Santiago, las fronteras entre comunas son las más descuidadas, y en general están siendo abordadas como ejes de transporte. Y las costuras que se producen son un desastre. O sea, es cosa de ver los ejes. Y este corre el peligro también de ser un punto de costura. Cuando debiera ser un punto de centralidad».

Es interesante, porque relaciona la condición de borde y patio trasero del sector con su localización, no solo en el borde del río, sino también en las fronteras administrativas comunales. Punto que destaca también una exfuncionaria del Área de Infraestructura de DTPM. Asimismo, un ex director de la DDU MINVU identifica el tema de las fronteras administrativas como un elemento clave, indicando que en los años 1990 «sanitanizaron el barrio con cultura y turismo» a través de la renovación del Mercado Central y la apertura del CCEM. «Toda actividad que fuera popular, nociva, contaminante, informal, era una amenaza». Al contrario, en la ribera norte, las municipalidades de Independencia y Recoleta «veían en este tipo de actividad su identidad, su subsistencia, su rol», «la Vega, Patronato o el barrio de las Telas es visto por esas comunas como aquello que les da sentido». Relaciona esta actividad comercial con una cierta informalidad y espontaneidad que es parte de «la identidad del lugar, que es informal por su condición de patio trasero y de diálogo con La Chimba». Lo identifica como un lugar que tiene «mucha más intensidad que Plaza de Armas, más movimiento peatonal, pero no logra ser un espacio cívico». Lo que genera para él un dilema complejo en términos de renovación urbana: ¿cómo mejorar la calidad de los espacios públicos sin matar esa identidad popular e informal propia del lugar?

> «Es un dilema al cual no tengo una respuesta clara, porque efectivamente los procesos de informalidad son a veces lo que le otorgan la vitalidad a un lugar. Es imposible formalizarlos, porque si los formalizas, desaparecen. Son informales justamente porque no pueden formalizarse, por razones económicas y sociales. Si tú lo sanitizas, lo limpias y lo eliminas, pierdes algo que era parte de la identidad del lugar [...]. Es un tema del cual no tengo una respuesta clara, pero es evidente que la reglamentación del espacio público mata gran parte de la identidad de un lugar».

Aunque en general los otros actores no han formulado de forma tan explícita la misma idea, ese dilema aparece de forma recurrente en el análisis de las entrevistas como una dificultad propia del sector: ¿Cómo valorizar la identidad de un lugar central en el funcionamiento de la ciudad de Santiago cuando esta se expresa no solo en lo popular, sino que también en lo marginal y lo informal?

Cabe destacar también la visión particularmente colorida de un funcionario del CCEM, quien recuerda con mucha nostalgia la identidad que tenía el sector cuando la Estación Mapocho conectaba Santiago a Valparaíso a través del ferrocarril, en la época en que el sector no era solo la puerta de entrada a Santiago, sino al país, desde el puerto de Valparaíso:

> «Lo más importante de este sector es la estación, no porque seamos nosotros [refiriéndose al CCEM], sino porque Valparaíso era el lugar donde llegaban todos los ingleses y todo el comercio [...], llegaban los barcos, bajaban, y los subían a los trenes [...]. Aquí llegaron todos los cantantes, Gabriela Mistral cuando volvió del premio Nobel [...], todos llegaban acá y la gente los iba a recibir ahí. Era la puerta de entrada, el equivalente ahora al aeropuerto Arturo Merino Benítez. Pero la puerta de entrada al país era Valparaíso. Este era un ramal, digamos, del ferrocarril de Valparaíso, y no solo de Valparaíso, sino que también había trenes que iban a Iquique, y trenes que pasaban a Bolivia, y trenes que pasaban a Mendoza. Entonces, era un terminal internacional [...]. Entonces eso fue lo que fue generando el barrio Mapocho, un barrio que era barrio un poquito parecido a La Chimba, pero más digno, digamos [...]. Era como el típico barrio de estación de cualquier parte del mundo, o sea, que tú los rodeas de ciertos cabarets y ciertos espectáculos, show, prostíbulos [...]. Tenía la vida nocturna, era la vida del puerto, la vida del barrio estación. Entonces ese es un poco el drama, porque esa vida que era muy linda, y muy pintoresca, hay mucha literatura de eso, que lo están reeditando ahora, muere con el ferrocarril».

La descripción del funcionario del CCEM nos muestra la importancia de la Estación Mapocho en la construcción de la identidad del sector, a pesar de que hoy la actividad del ferrocarril ha desaparecido. La transformación de la Estación Mapocho en centro cultural, y sus consecuencias en la vida del sector, nos da un ejemplo de las evoluciones que ha conocido el sitio en pocas décadas. Esa dinámica de transformación urbana del sector es en realidad un proceso permanente que

nunca se cierra. A primera vista se puede asemejar a un vacío, por la apertura del espacio, pero en realidad es un espacio lleno que sufre procesos de transformaciones permanentes.

Como lo veremos a continuación, a esta multiplicidad de lecturas del lugar se añade una intensidad de usos heterogéneos estrechamente vinculados con la movilidad, que se despliegan dentro de un espacio sometido a una fuerte presión en términos de flujos, produciendo una situación de contraste entre espacios sobrexplotados y grandes superficies infrautilizadas colindantes. Esta situación participa con fuerza de la sensación de fragmentación de los espacios del sector.

2. Una intensidad de usos heterogéneos ligados a la movilidad que se despliegan en un espacio fragmentado

En efecto, la observación en terreno revela, de manera simultánea, un fenómeno de dispersión y compresión del espacio. La sensación de amplitud general del espacio contrasta así con situaciones de fuerte congestión. Las vías de circulación escinden el espacio, creando entonces un cierto número de «subespacios» de diferentes escalas, tal como los identificamos en el capítulo de contextualización del caso de estudio. Una observación más detallada del despliegue de los diferentes usos dentro de estos espacios muestra además una yuxtaposición de situaciones de sobreexplotación e infrautilización del espacio. Este contraste de intensidad de ocupación de los espacios públicos, en términos de flujos y usos, participa significativamente de la fragmentación espacial del sector.

Una intensidad de flujos y usos heterogéneos se superpone así en el espacio. Estos usos pueden tener temporalidades variadas (relacionadas con actividades más o menos estáticas o móviles), pero siempre están estrechamente vinculados con las diferentes formas de movilidades que se desarrollan en el espacio. Es el caso, por ejemplo, de las prácticas estáticas relacionadas con la espera en los accesos de las infraestructuras de transporte, o los usos vinculados a los comercios (líticos o ilícitos) que se organizan también en torno a los flujos peatonales.

Los actores institucionales describen efectivamente esta heterogeneidad de los usos y flujos presentes en el sector de estudio, pero les resulta difícil reconocer la movilidad como un componente fundador de las múltiples prácticas que se desarrollan dentro de los espacios públicos del sector.

2.1 Una dispersión y compresión simultánea del espacio

Jueves 24.10.19 – 13h00. *Vista hacia la cordillera*
Desde la explanada de la Estación Mapocho.

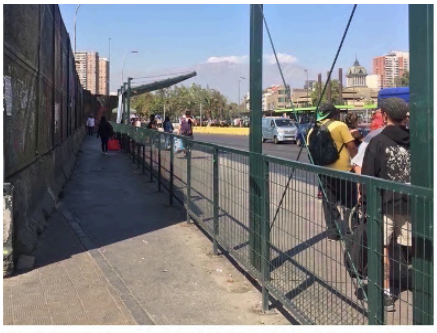
Jueves 24.10.19 – 13h00. *Vista hacia la av. Recoleta*
Desde la orilla sur del Mapocho.

Figura 54. Amplitud y apertura del espacio hacia la Cordillera y el río Mapocho

Fuente: Fotos de la autora

Al examinar con mayor detalle la morfología de los espacios públicos del sector, así como las prácticas que albergan, esta primera sensación de amplitud del espacio contrasta prontamente con niveles de congestión de flujos peatonales y actividades comerciales observadas en ciertos puntos específicos del sector de estudio. Este gran espacio público aparece en realidad fragmentado, compuesto por una yuxtaposición de espacios públicos de diferentes tamaños.

Ciertos espacios públicos se destacan así por su estrechez. Esto ocurre, por ejemplo, en el entorno directo de la obra del Metro, cuyas faenas, instaladas desde 2013, les dejan un espacio reducido a los flujos de peatones y ciclistas, generando un efecto «pasillo» que plantea a los usuarios problemas concretos, no solo en términos de comodidad, sino también de seguridad. En el borde norte de la zona de obras, en efecto, el cierre perimetral fue instalado a lo largo de la ciclovía 42K, sin tomar en cuenta los flujos peatonales, que sin embargo son considerables en esta sección del sitio. Estos peatones, lejos de haber desparecido con la obra del Metro, se ven entonces obligados a tomar la ciclovía, generando conflictos de usos y una congestión importante para los ciclistas.



Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia la cordillera*. El acceso a los paraderos de bus situadas en el borde sur de la obra del Metro.

Sábado 19.10.19 – 12h00. *Vista hacia la cordillera*
Los conflictos de usos en la ciclovía 42K situada en el borde norte de la obra del Metro.

Figura 55. Estrechez de los espacios públicos en las inmediaciones del cierre perimetral de la obra del Metro

Fuente: Fotos de la autora

Al sur del sector, a lo largo de la calle General Mackenna, los paraderos de bus y las salidas de metro dejan poco espacio a los flujos peatonales en la vereda sur y a la altura de los cruces. Se genera así el mismo efecto «pasillo», reforzado además por la presencia de un alineamiento de árbol en mitad de la vereda, que complejiza todavía un poco más el recorrido de los peatones.

Sábado 19.10.19 – 12h00. *Vista hacia el oeste*
La vereda sur de la calle General Mackenna a la derecha de los paraderos de bus.

Lunes 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vista hacia el oeste*
La vereda sur de la calle General Mackenna a la derecha de una de las salidas del metro.

Figura 56. Estrechez de los espacios públicos peatonales a lo largo de la calle General Mackenna

Fuente: Fotos de la autora

Paradójicamente, algunos de los espacios públicos más estrechos del sector están sometidos a una sobrexplotación en términos de ocupación y flujos de personas, generando importantes fenómenos de congestión de los flujos peatonales a lo largo del día y la semana. Esto ocurre en particular en el conjunto de espacios del eje norte-sur La Paz-Puente, que conecta al mercado de La Vega en la orilla norte con el centro de Santiago a través del puente La Paz, el bandejón central y luego la calle peatonal Puente al sur del sitio.

En este eje se encuentran además tres de las principales salidas de metro, así como numerosos comerciantes ambulantes instalados en el bandejón central y la vereda este del puente La Paz. Según los resultados de la encuesta realizada a los transeúntes, el eje La Paz-Puente es además el principal eje que toman los usuarios del transporte público que realizan una conexión. Debido a la posición estratégica del eje dentro del sector de estudio, esta concentración de actividades comerciales y de transporte somete así a los espacios públicos, cuyo ancho no está adaptado a este uso, a una sobrexplotación en términos de intensidad de usos y flujos a lo largo del día y la semana. Esto genera una congestión constante de los flujos peatonales que, por falta de espacio, suelen desbordar sobre la calzada, generando de nuevo conflictos de usos y problemas importantes de seguridad.

Sábado 19.10.19 – 12h00. *Vista hacia el sur*
Eje La Paz-Puente antes del bandejón central.

Martes 22.10.19 – 15h00. *Vista hacia la cordillera al este*. Salida del metro en la entrada del Puente La Paz situada del lado este, en la orilla sur.

Lunes 07.10.19 – 9h00. *Vista hacia La Vega al norte*
Entrada del Puente La Paz, en la orilla sur.

Jueves 24.10.19 – 13h00. *Vista hacia La Vega noreste*. Vereda del lado este del Puente La Paz.

Figura 57.
Sobrexplotación de los espacios públicos dedicados a los peatones en La Paz-Puente

Fuente: Fotos de la autora

En contraste con estas situaciones de sobrexplotación, existen grandes superficies, en general fuera de los principales flujos peatonales, que están ampliamente infrautilizadas. Se trata sobre todo de dos grandes explanadas, que marcan el ingreso a los dos principales equipamientos históricos del sitio en la orilla sur: la explanada del Mercado Central y la explanada de la Estación Mapocho. En efecto, ambas funcionan como espacios públicos de representación y puesta en valor del patrimonio arquitectónico de los edificios, sin por ello estar destinadas a un uso más específico. Salvo ciertos eventos puntuales del CCEM, que se realizan a veces durante el año en la explanada frente a la Estación Mapocho, estos dos grandes espacios públicos del sector parecen ampliamente infrautilizados, a pesar de una considerable disponibilidad de espacio. También es el caso de los espacios verdes del bandejón central, situados fuera del flujo del eje La Paz-Puente. En efecto, a pesar de una densa arborización —que proporciona una extensa superficie de sombra en un sitio que carece notoriamente de esta—, así como la presencia de bancos para sentarse, estos espacios, rodeados por la red vial, solo son ocupados de manera puntual y se ven aislados del resto de los espacios públicos.

Jueves 03.10.19 – 09h00-11h00. *Vista hacia al este*
Desde la explanada del Mercado Central.

Jueves 03.10.19 – 09h00-11h00. *Vista hacia el sur.*
Desde la explanada de la Estación Mapocho.

Jueves 10.10.19 – 11h00. *Vista hacia el este*
Desde los espacios verdes del bandejón central.

Jueves 03.10.19 – 09h00-11h00. *Vista hacia el sur*
Desde el bandejón central (altura av. Recoleta)

Figura 58. Infrautilización de los espacios públicos peatonales

Fuente: Fotos de la autora

Este contraste entre espacios relativamente estrechos sobrexplotados y la presencia de grandes espacios vacíos que en comparación parecen algo abandonados, crea simultáneamente un fenómeno de dispersión y compresión del espacio. En efecto, aunque este parece dilatarse por momentos, en otros, por el contrario, pareciera apretarse de manera extrema, a tal punto que ya no logra contener completamente los usos que se le exigen.

Esta relación de tensión entre la apertura y disponibilidad del espacio, y la complejidad de funciones y usos que en él se superponen, fue un elemento que también se señala de forma transversal en las entrevistas a los actores institucionales. En este sentido, los actores entrevistados identifican en general el sector a través de los monumentos históricos que lo bordean, las actividades de transporte y comercio que alberga, y porque acoge una gran superficie de espacios públicos. Esto se refleja en los nombres de los proyectos que se desarrollaron sobre el sector. Aunque estos proyectos no se hayan concluido, es interesante notar que siempre hacen referencia al espacio público, como por ejemplo «La Plaza del Mercado de Abastos» (en la época de la conmemoración del bicentenario de Chile) o el proyecto «La Explanada de Los Mercados» impulsado por la Asociación MLCH.

El sector «abarca una amplia área», según señala una funcionaria del Metro. Esta amplitud de espacio es un componente valorizado por los actores debido a su apertura hacia la geografía del río. Les parece una oportunidad en términos de disponibilidad de espacio público en un lugar céntrico de la ciudad. «Es uno de los espacios más grandes que hay dentro de la ciudad y eso no está asumido como imagen urbana», señala un exfuncionario de la CORDESAN. Para un funcionario

de la Municipalidad de Independencia es «una pieza urbana súper importante [...]. Cualquier político con visión le dan ganas de poner La Moneda». Según un exfuncionario del SERVIU MINVU, se eligió este sector en el estudio que desarrolló el GORE con Gehl por la «cantidad de espacio disponible» que se podía utilizar. Lo ve como «un lugar emblemático, complejo, con mucha visibilidad, en el fondo si tú hacías algo ahí, era fácil de mostrar». Este potencial lo identifica también un ex director de la DDU MINVU, según el cual el sector podría constituir «un gran espacio metropolitano», pero no lo es por su carácter fragmentado.

En efecto, el espacio es percibido por momentos como «una zona no-lugar», según la expresión de un funcionario de la DDU MINVU, que además señala lo siguiente: «no es la Plaza de la Constitución, no es el parque no sé qué, no es el Parque Forestal, nadie dice vamos a la salida de la Costanera Norte que está al frente del Mercado Central a ver una escultura, que parece que ya no existe». Así, el carácter de no-lugar y espacio fragmentado que identifican varios de los actores entrevistados se da por dos condiciones del sector: las grandes superficies de espacios públicos disponibles, así como su situación de borde urbano. La superposición de estas dos condiciones lo transforman en un espacio muy atractivo para funciones de soporte de la vida urbana, tales como el transporte y la actividad de los mercados. Como señala un funcionario de la DDU MINVU:

> «Todos le piden tantas cosas programáticamente a ese lugar que no es nada. Creo que eso es lo que le pasa a esta zona [...]. Todo el mundo le pide que haga algo, lo que es lógico que tiene que hacer, y al final se ve triturado y estresado, como una persona, como un funcionario que tú le pides que haga de todo, el tipo se vuelve loco, se pone feo y se le para el pelo y le salen ojeras y nadie quiere estar con él, y a mí me pasa que tengo un poco esa relación con el lugar, pobrecito, me da pena, lo encuentro un lugar estresado, destruido, muy poco amable...».

Al tratarse de un gran espacio de borde urbano indefinido recibe una intensidad de funciones de forma desordenada que termina fragmentando el espacio. «Como no es nada, puede ser cualquier cosa [...]. Al final es una especie de rinconcito donde todo vale y todo cabe», señala el funcionario de la DDU MINVU. Al mismo tiempo, es justamente esa intensidad de funciones asociada a su condición urbana de borde que le otorga un carácter especial.

La disponibilidad del espacio es percibida entonces por los actores como una oportunidad, un potencial. Sin embargo, como veremos, esto no se traduce en acciones concretas de planificación coordinadas en el conjunto del sitio para aprovechar este potencial. Los actores reconocen además una intensidad de funciones que, como mostraremos en la parte siguiente, se traduce en la convergencia de numerosos flujos y conexiones peatonales dentro de los espacios públicos.

2.2 Una heterogeneidad de prácticas y usos del espacio de temporalidades variadas, estrechamente vinculadas a las diferentes formas de movilidad

El espacio público soporta entonces un flujo peatonal importante, vinculado a las combinaciones entre los diferentes modos de transporte, pero también la actividad comercial. En efecto, la encuesta realizada a los transeúntes revela que más de un cuarto de las personas entrevistadas accedieron al sector a pie, y en torno a dos tercios en transporte público, y que más de la mitad de los transeúntes entrevistados toman una correspondencia de transporte en el sector de estudio. Estos resultados coinciden con los de la encuesta realizada por estudiantes, en 2018, a usuarios del transporte en los paraderos de bus.[29] Por lo demás, esta encuesta mostró que la mayoría de las personas que no tomaban una conexión en un transporte común al ser entrevistadas, iban al sitio para realizar compras o trabajar. La presencia de los diferentes modos de transporte y el comercio en el sector generan así una intensidad y heterogeneidad de flujos de personas que transitan por los espacios públicos en superficie.

Esta intensidad y heterogeneidad de flujos de personas es uno de los temas más mencionados por los actores institucionales al momento de describir el sector. Reconocen así que el sitio es un nodo de intercambio que acoge flujos del conjunto del área metropolitana.

- **Intensidad y heterogeneidad de los flujos**

En efecto, un funcionario del Área de Planificación de la DTPM describe los paraderos de la isla localizada en General Mackenna como «los más cargados de Santiago», por la presencia de La Vega y la condición de puerta norte de entrada al centro propia del sector. «Casi todas las líneas intercambian ahí», comenta un funcionario de la Municipalidad de Independencia sobre el transporte público en superficie. Su condición de puerta de entrada al centro, asociada al hecho de que es uno de los principales puntos de cruce norte-sur, genera una alta congestión tanto de vehículos motorizados como peatones, como mencionan también los actores.

Los actores entrevistados proponen distintos argumentos para explicar este fenómeno de alta congestión vial. Para un exfuncionario de la CORDESAN, la congestión vial aumentó de forma importante en los años 1990 con la transformación de La Vega y la construcción de la estación de metro Cal y Canto. Un funcionario del GORE, integrante de la Mesa Movilidad, señala las salidas en el sector de la autopista Costanera Norte como un factor que explica la alta motorización que existe en el área de estudio. Un funcionario de la SECTRA describe el sector como «un embudo vial» que concentra en pocos puentes todos los flujos vehiculares entre las dos riberas. Destaca también la alta intensidad peatonal que tiene el sector: «no se me ocurre lugares donde haya más peatones en Santiago y en Chile». Varios funcionarios municipales, del MINVU, la DTPM, así

[29] Encuesta a los usuarios en los paraderos de bus, curso colectivo «Ciudades en movimiento», IEUT, PUC, 2018.

como arquitectos de los equipos consultores que han diseñado propuestas espaciales sobre el sector, resaltaron también la presencia de un flujo importante de peatones, especialmente en el eje La Paz-Puente, que constituye un recorrido privilegiado para los peatones que se dirigen desde el centro hacia La Vega cruzando el área de estudio.

Para la mayoría de los actores, el nivel de heterogeneidad de los flujos es una de las problemáticas más críticas del sector. En efecto, un ex director de la DDU MINVU señala que uno de los principales desafíos en términos de movilidad es que se trata de «un lugar donde convergen formas de movilidad súper diferentes». Un funcionario de la SECTRA destaca como característica del sector que se superponen «desplazamientos largos que están llegando a la ciudad y desplazamientos más o menos de corto alcance [...] para una actividad peatonal comercial brutal». Para un exfuncionario del SERVIU MINVU, a la heterogeneidad de escalas de viaje se suma también una heterogeneidad en términos de comportamiento de estos viajes, siendo algunos más «espontáneos» que otros, según lo que describe:

> «El comercio, sobre todo, los ejes de transportes, las personas que se mueven en bicicleta, libremente, entremedio, también la cantidad de cruces peatonales, formales e informales que se daban, eso también era un tema, porque en el fondo una cosa es que haya un cruce peatonal y otra cosa es lo que hace la gente, entonces había mucho de eso, lo de los flujos como espontáneos, por así decirlo».

Una exfuncionaria del Área de Infraestructura de la DTPM comparte ese diagnóstico, y subraya la importante cantidad de viajes que no es fácil pronosticar, porque no caen todos en los motivos de viajes que generan recorridos más estables y regulares:

> «Es un lugar de servicios, la gente va a comprar a estos lugares, entonces la gente tiene unos viajes bien particulares, tiene que ver con viaje no solo por trabajo y estudios, sino muchos otros, que quizá son viajes más difíciles de ordenar o pronosticar, pero en el fondo, en torno a este lugar está todo el centro de Santiago, está todo el tema de género, el tema de cordonería, el tema de fruta, los temas de pescado».

La alta congestión vial y la intensidad de flujos peatonales en los espacios convierten al lugar en una olla a presión. «La superficie ya no da abasto», comenta una funcionaria del Metro. En el análisis de las entrevistas, en efecto, se mencionan de forma transversal problemas de seguridad para las personas e importantes conflictos de usos en el espacio.

Estos conflictos son resultado de una heterogeneidad de prácticas y usos del espacio público que pueden ser observados dentro del sector de estudio. Dentro de los espacios públicos se mezclan prácticas relacionadas con el movimiento y usos más estáticos vinculados a la pausa, en un diálogo constante que se articula en torno a prácticas de movilidad y flujos peatonales asociados a estas. Al observarlos,

se revelan entonces diferentes categorías de prácticas y usos relacionados con la movilidad de temporalidad variable, que desarrollaremos aquí abajo.

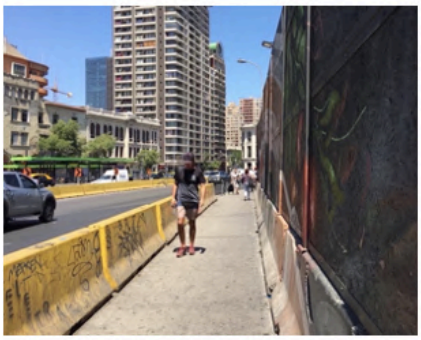
- **Circular / Atravesar / Llegar a**

Como mencionado anteriormente, los espacios públicos del sector están sometidos a un flujo constante de vehículos y peatones que los atraviesan. La fragmentación de estos espacios públicos, debido en parte a la organización de los trazados de la red vial y la obra del metro, genera una falta de continuidad que complica y entorpece los recorridos peatonales. Esta situación de fragmentación de los espacios públicos incita a los transeúntes a buscar atajos. Estos corresponden efectivamente a realizar cruces fuera de los pasos peatonales protegidos, participando así de una cierta informalidad generalizada de los usos dentro de los espacios públicos del sector. Aunque es posible observar estas situaciones de manera puntual en el conjunto del sector, esta práctica es generalizada a la altura del cruce entre las calles Bandera y General Mackenna: los transeúntes prefieren tomar el camino más corto, en diagonal, por la calle General Mackenna, antes que cruzar varias veces. Esta situación se debe tanto a la geometría del trazado vial a la altura de este cruce, como a la ausencia de un paso peatonal que permita mantener las continuidades peatonales.

Esta organización del espacio, que se inscriben en una lógica que privilegia la fluidez del tráfico motorizado en desmedro de los flujos peatonales, generan una situación en que los espacios públicos del sector terminan por formar un archipiélago de espacios aislados, en ciertos casos de difícil acceso. Algunos espacios terminan en situaciones especialmente complejas desde el punto de vista de las conexiones peatonales. En particular, es el caso de los paraderos en el borde sur de la obra del metro, o los paraderos en situación de «islotes» en mitad de la red vial en la calle General Mackenna.

Lunes 07.10.19 – 09h00-10h00. *Vista hacia el noroeste*. Cruces fuera de los pasos peatonales en la calle Gal. Mackenna, en el cruce con Bandera.

Jueves 10.10.19 – 11h00. *Vista hacia el suroeste* Cruces en diagonal fuera de los pasos peatonales en la calle Gal. Mackenna, en el cruce con Bandera.



Lunes 17.12.18 – 12h00. *Vista hacia el suroeste*

Lunes 04.10.21 – 16h00. *Vista hacia el oeste*

Figura 59. Circular / Atravesar / Llegar a

Fuente: Fotos de la autora

La lógica de organización del espacio, que privilegia los flujos motorizados, llama la atención en un contexto urbano que recibe una intensidad de flujos peatonales asociados no solo a los diferentes modos de transporte, sino también a la actividad comercial. Los peatones que circulan por el sector no constituyen solo flujos dentro de los espacios públicos: implican además prácticas y usos asociados a estos flujos, que hace falta identificar y analizar para comprender el rol que juega la movilidad en la producción de los espacios públicos del sector de estudio.

- **Cargar / Transportar**

Una de las primeras prácticas que sorprende al observar a los transeúntes es el transporte de mercancías, ya sea por clientes o pequeños proveedores. Cargadas en bolsas, carritos o carros de diferentes tamaños y formas, estas mercancías son remolcadas a pie o por medio de bicicletas o triciclos, que se abren camino en la multitud tomando aleatoriamente la calzada o la vereda, según la densidad del tránsito que encuentran en el trayecto. Aunque la gran mayoría de las personas que transportan compras o mercancías transitan por el eje La Paz-Puente que conecta al centro de Santiago con La Vega, en realidad se puede observar este tipo de prácticas en el conjunto del sitio, a lo largo del día o la semana. Muchas de estas personas son usuarios del transporte público que llegan al sitio en metro o bus, antes de dirigirse hacia el mercado de La Vega a pie.

Lunes 17.12.18 – 12h00. *Vista hacia el noreste*
Triciclo que transporta muebles para niños en la calle General Mackenna.

Martes 19.11.19 – 9h00. *Vista hacia el norte*
Carros y bicicletas que vuelven de La Vega por el bandejón central del eje La Paz-Puente.

Jueves 03.10.19 – 11h00. *Vista hacia el norte*
Peatones que cruzan el eje La Paz-Puente transportando compras y mercancías.

Lunes 07.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia el sur*
Señora que cruza el eje La Paz-Puente transportando un carrito de mercancías.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el sureste.* Peatón al borde de la explanada de la Estación Mapocho transportando una maleta.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el oeste*
Peatón que atraviesa la explanada de la Estación Mapocho transportando un carrito de compras.

Figura 60. Cargar / Transportar

Fuente: Fotos de la autora

A estas prácticas, directamente relacionadas con la circulación y el desplazamiento, se añaden otros usos más estáticos del espacio; pero todos, bajo diferentes formas, dialogan con las movilidades peatonales en los espacios públicos del sector. Muchas veces en relación con un momento de pausa en un desplazamiento, estas prácticas y usos se desarrollan también dentro de los espacios públicos del sector de estudio en función de los flujos de la movilidad peatonal.

- **Esperar / Descansar / Buscar sombra**

En efecto, la intensidad de los intercambios, vinculada con la condición de nodo de intercambio de los espacios públicos, implica no solo flujos dentro de estos espacios, sino también situaciones de espera. De hecho, es interesante señalar que un poco más del 90% de los transeúntes encuestados mientras realizan una conexión en transporte público, no efectúan ninguna otra actividad en los espacios

públicos. La espera en sí misma es una actividad que hace parte de las prácticas estáticas del espacio relacionadas con una pausa en un desplazamiento. Ante la ausencia de espacios y mobiliario urbano destinados a estos efectos, estas prácticas desbordan y se desarrollan en general en todo tipo de elementos concebidos inicialmente para otras funciones en el espacio público. Escaleras, parapetos, segregadores o andenes de detención de buses son utilizados por los peatones y usuarios del transporte para sentarse y descansar a la espera de un bus o alguna persona. Es el caso, en particular, de las escaleras de entrada a la Estación Mapocho o la salida de metro de la calle peatonal Puente que, en efecto, suelen ser utilizadas como punto de encuentro en el sitio.

A primera vista, se podría pensar que estos usos siempre están vinculados con el transporte, pero una observación más prolongada y atenta nos muestra que algunos transeúntes, que llegaron a pie, también se detienen en el sitio y descansan un momento, antes de proseguir su andar. Estas prácticas, que puede ser individuales o grupales, revelan otro tipo de relaciones con el lugar, que se construyen en torno al ritmo particular del caminar, concebido como medio de desplazamiento cotidiano y asociado eventualmente a una pausa que no se relaciona necesariamente con el uso del transporte público alguna otra actividad en el sitio.

Estas prácticas, relacionadas con la espera o el descanso en el espacio público, se desarrollan en general en las cercanías de los principales flujos peatonales norte-sur, es decir, los ejes La Paz-Puente e Independencia. Ya sea que estén situadas junto a las infraestructuras de transporte o bien algo apartadas de los flujos peatonales para buscar tranquilidad, se organizan en el espacio en función de estos flujos.

Jueves 10.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia el noroeste.* Peatones y/o usuarios de bus sentados en las escaleras del borde exterior de la explanada de la Estación Mapocho, en las cercanías de los paraderos.

Jueves 10.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia el noreste.* Peatones y/o usuarios del metro sentados en los segregadores de hormigón junto a la salida de metro en la calle peatonal Puente.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el sur* Transeúnte, que llegó a pie desde el puente Independencia, descansando en el parapeto de la salida del metro frente a la Estación Mapocho, antes de seguir su camino hacia el centro.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el este* Transeúntes, que llegaron a pie desde el puente Independencia, descansando atrás del andén de un paradero de bus frente a la Estación Mapocho, antes de seguir su camino hacia el centro.

Figura 61. Esperar / Descansar

Fuente: Fotos de la autora

En los días soleados, que son la mayoría, estas prácticas vinculadas con la espera o el reposo se desarrollan dentro de lo posible en zonas sombreadas en los bordes del sitio. En efecto, la falta de sombra en la mayoría de las superficies de los espacios públicos es una característica importante del sector. Por ello, la búsqueda de zonas sombreadas es asociada a momentos de pausa que pueden ser más o menos prolongados. Ciertos transeúntes incluso buscan una pequeña superficie de sombra disponible entre dos semáforos peatonales. Frente a la Estación Mapocho, las zonas privilegiadas por los viandantes para esperar o descansar se organizan privilegiando las zonas con sombra, cuando es posible. Ocurre lo mismo con la zona sombreada en la entrada de la calle peatonal Puente, del lado del Mercado Central. Como se trata de la única zona con sombra en todo el sitio, equipada con bancos y situada cerca de los flujos peatonales, es ocupada por los transeúntes a lo largo del día. Esta situación contrasta claramente con los espacios verdes del bandejón central. Como vimos anteriormente, estos espacios, al estar demasiado apartados de los flujos peatonales y rodeados en los cuatro costados por la red vial, solo son utilizados de manera puntual, a pesar de que cuentan con sombra y algunos bancos.

La sombra también es buscada por ciertas personas que ocupan el espacio durante todo el día. Es el caso por ejemplo de los choferes de taxi, o también de los operadores de las líneas de bus, quienes instalan una zona sombreada a la altura de su sector de detención: se apoyan en elementos de los espacios públicos y construyen así su propio espacio dentro del sitio. Ocurre algo equivalente con los comerciantes ambulantes, como lo veremos en la parte siguiente.

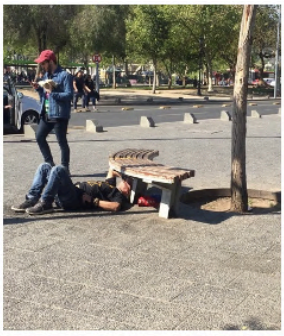
Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el suroeste*. Transeúntes instalados en las escalares de la entrada de la Estación Mapocho o hablando al pie de los árboles ubicados al norte de la explanada.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el noreste*. Transeúntes instalados al pie de los árboles ubicados al norte de la explanada de la Estación Mapocho.

Jueves 10.10.19 – 11h00. *Vista hacia el sur*
Transeúntes instalados al pie de los árboles ubicados al norte de la explanada de la Estación Mapocho y circulando por las zonas con sombra.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el sur*
Transeúntes esperando el semáforo peatonal a la sombra, en el cruce de las calles General Mackenna y Bandera.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00

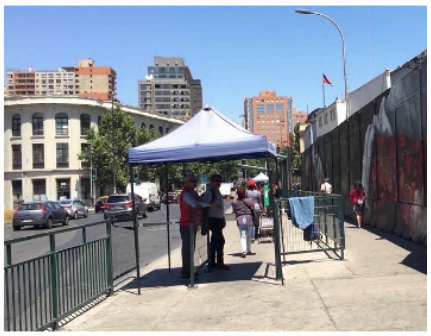


Martes 24.09.19 – 15h00-17h00

Jueves 03.10.19 – 10h0

Transeúntes instalados en la zona sombreada en la entrada de la calle Puente del lado del Mercado Central.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el norte*. Parada de taxis colectivos, quienes instalan una zona de sombra sobre el cierre perimetral de la obra del metro en Independencia, frente a la Estación Mapocho.



Lunes 17.12.18 – 12h00. *Vista hacia el este*
Operadores de buses que instalan una zona de sombra apoyándose en las rejas de ingreso a los paraderos de bus, en el borde sur de la obra del metro.

Figura 62. Buscar sombra

Fuente: Fotos de la autora

- **Vender / Comprar / Armar su espacio**

En efecto, el comercio de calle, instalado en diferentes puntos del sector, ocupa estructuras ligeras para protegerse del sol, a veces parecidas a las de los operadores de bus. La manera de instalarse en la calle y construir un espacio difiere según el nivel de formalidad. Los usuarios del sector, por ello, están acostumbrados a ver que una diversidad de tipologías de comercio de calle se desarrolla dentro del espacio público cada día, con diferentes grados de formalidad. Construir su espacio de venta puede tomar diferentes formas. Los kioscos y los puestos construidos con estructuras ligeras suelen corresponder a comerciantes que cuentan con una autorización municipal de instalación y venta en el espacio público. En general, estos comercios se instalan durante todo el día, adaptando sus horarios de venta a los horarios de los flujos peatonales relacionados con el transporte y el mercado de La Vega. Su instalación suele desbordar del espacio del kiosco o el puesto: cajas, taburetes y otros mobiliarios ligeros participan entonces de la construcción del espacio de venta. Ciertas estructuras ligeras, cuando no están apoyadas en una baranda o una reja, construyen también una fachada trasera ciega del comercio hacia el espacio público. Estas diferentes extensiones de los kioscos y puestos participan del carácter informal de los usos de los espacios públicos del sector.

A esta actividad comercial autorizada se añade la actividad informal de los comercios ambulantes. Su instalación en el espacio se caracteriza por una mayor precariedad, en comparación con la del comercio formal, para disponer de una gran rapidez de movimiento en caso de control. Su manera de ocupar el espacio y fabricarse un punto de venta responde a esta necesidad. En general, marcan su presencia desplegando una manta, o simplemente vendiendo su mercancía directamente desde un carrito de compras. Sus horarios de venta son más aleatorios. Por ello, un mismo punto de venta informal puede ser compartido por diferentes ambulantes, que se reparten horarios durante el día o la semana en función del tipo de mercancía. Los vendedores de platos preparados, sándwiches u otros tipos de alimentos preparados en general prefieren estar presentes en el sitio al principio de la mañana, en la hora de almuerzo y al final de la tarde.

Aunque a primera vista la organización del comercio de calle en el espacio público no parece regirse por reglas precisas, su desarrollo en el espacio sigue el despliegue de los flujos peatonales relacionados con la presencia de las infraestructuras de transporte y el mercado de La Vega. El nivel de formalidad del comercio de calle parece adaptarse también al nivel de informalidad de la ribera norte, en comparación con la ribera sur. Así, al dirigirse hacia el norte desde el centro, a medida que uno se acerca al río y los puentes, el comercio formal de calle deja paso al comercio informal.

Por ello, es posible distinguir tres ejes principales de flujos peatonales captados por el comercio de calle:

- En el eje norte-sur Independencia, el comercio de calle instalado frente a la explanada de la Estación Mapocho capta el flujo de usuarios de los

paraderos de bus y metro situadas en este eje, así como el flujo de peatones que se desplazan entre el centro y la avenida Independencia al norte del río.

- En el eje norte-sur La Paz-Puente, el comercio de calle está instalado en el conjunto del eje, captando principalmente el flujo de los usuarios del metro que toman las salidas en la esquina de la calle Puente y la entrada del puente La Paz, así como el flujo peatonal que se desplaza entre el centro y el mercado de La Vega. El eje La Paz-Puente es así el sector más denso en términos de comercio de calle; los kioscos formales instalados en la calle peatonal Puente dan paso a los puestos del bandejón central, y luego a los comercios ambulantes informales instalados en las cercanías de las salidas de metro y en la vereda este del puente La Paz.
- El eje este-oeste que bordea al río por el sur, donde se encuentra la ciclovía 42K, las dos salidas del metro del puente, así como los paraderos de buses y taxis. Este eje corresponde al mercado persa de ropa que se extiende entre los puentes La Paz y Recoleta. Los comerciantes instalados en mantas directamente sobre la vereda, entre los paraderos de bus y la ciclovía, le dejan muy poco espacio a los flujos peatonales, que terminan por desbordar sobre la ciclovía.

Algunos comerciantes ambulantes de alimentos preparados desplazan además sus carros por diferentes puntos del sector, para captar la mayor cantidad posible de clientes en función de los horarios. Aunque se trata de una actividad itinerante, responde a la misma lógica de los otros comerciantes: instalarse lo más cerca posible de los flujos peatonales.

Estas ocupaciones de puestos formales o informales por parte del comercio de calle apelan además a juegos de poder entre los comerciantes, ya que los puestos son sumamente solicitados. Las posiciones estratégicas más deseadas son aquellas que se sitúan a proximidad inmediata de las salidas de metro, generando fenómenos de rentas de situación para los comerciantes que logran posicionarse allí. Es el caso, por ejemplo, del comerciante que ocupa desde hace más de treinta años el puesto más cercano a la salida de metro frente a la explanada de la Estación Mapocho, que es mencionado por diversos comerciantes del sector, evocando favores políticos de la municipalidad. Asimismo, se estructuran negociaciones internas entre los ambulantes informales en torno a juegos de poder y conquista de ciertos puntos de venta específicos, que son descritos por numerosos comerciantes del sector. Estos juegos de poder y conquista del espacio hacen parte de cierta apropiación informal del espacio público, que detallaremos en la parte siguiente.

Jueves 24.10.19 – 13h00. *Vista hacia el norte*
Kiosco formal apoyado en la baranda de la orilla sur del río Mapocho, en la esquina de la explanada de la Estación Mapocho y el puente (eje Independencia).

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el sur*
Puesto ubicado a lo largo de los paraderos de bus del eje Independencia, frente a la explanada de la Estación Mapocho.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el sur*
Flujo peatonal a lo largo de los puestos instalados cerca de los paraderos y la salida de metro en Independencia.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el noreste.* Parte trasera de uno de los puestos en Independencia, cerca de los paraderos ubicados frente a la Estación Mapocho.

Figura 63. Vender / Comprar / Construir su espacio. Frente a la explanada de la Estación Mapocho.

Fuente: Fotos de la autora

Jueves 10.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia noroeste*
Kiosco formal esquina calle Puente y Gal. Mackenna.

Lunes 17.12.19 – 12h00. *Vista hacia el norte*
Puestos en el bandejón central, eje La Paz-Puente.

Lunes 07.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia sudeste*
Puestos en el bandejón central del eje La Paz Puente.

Jueves 03.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia el norte*
Comercio ambulante, vereda este, puente La Paz.

Figura 64. Vender / Comprar / Construir su espacio. En el eje La Paz-Puente.

Fuente: Fotos de la autora

Jueves 03.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia noroeste*
Mercado persa instalado a lo largo de la ciclovía 42K, en las cercanías de la salida de metro este del puente La Paz.

Martes 22.10.19 – 11h00-12h00. *Vista hacia el oeste*
Mercado persa instalado en la vereda a lo largo de la ciclovía 42K, en las cercanías de los paraderos de bus.

Figura 65. Vender / Comprar / Construir su espacio. A lo largo de la orilla sur del río Mapocho.

Fuente: Fotos de la autora

Lunes 07.10.19 – 10h00. *Vista hacia el sur y hacia el este*

Jueves 24.10.19 – 13h00. *Hacia el norte*
Comercio itinerante instalado en las cercanías de las salidas de metro, respectivamente en el eje Independencia (en la esquina de la calle Bandera), el eje La Paz-Puente (a la altura del Mercado Central) y la orilla sur del río Mapocho, en las cercanías del mercado persa de ropa.

Figura 66. Vender / Comprar / Construir su espacio. Comercio itinerante.

Fuente: Fotos de la autora

- **Adueñarse / Apoderarse**

Las prácticas de circulación, tanto como los usos más estáticos de los espacios públicos del sitio, se construyen entonces a través de una apropiación del espacio. La fragmentación espacial, al igual que la intensidad y la falta de organización de los flujos asociados a las diferentes formas de movilidad en el espacio, llevan a una superposición de usos formales relacionados tanto con los diferentes modos de transporte como con la actividad comercial del sector. Estos usos alterados corresponden a veces a apropiaciones informales que no generan necesariamente conflictos de usos. Es el caso, por ejemplo, de los transeúntes sentados en las escaleras u otros elementos disponibles en los espacios públicos. Sin embargo, en general estas situaciones de superposición o de usos informales de los espacios efectivamente generan conflictos de usos, sobre todo a lo largo de los principales ejes peatonales que corresponden, como lo mencionamos más arriba, a los principales flujos de comercio de calle.

En estos ejes sometidos a una fuerte presión en términos de ocupación de los espacios, los usuarios del espacio público —transeúntes o comerciantes— tienden a apoderarse del espacio, en lo que a primera vista puede parecer una práctica caótica de apropiación, pero que obedece en realidad a reglas implícitas negociadas cotidianamente en el espacio. Estas reglas pueden estar relacionadas con la

configuración espacial del sitio. Así ocurre, por ejemplo, con los numerosos conflictos de usos en la ciclovía 42K, utilizada durante el día por los peatones que no tienen otra opción para cruzar directamente el sitio de este a oeste, debido a la presencia desde 2013 de la obra del metro. La ciclovía cruza además el flujo peatonal norte-sur a la altura de los tres puentes de Recoleta, La Paz e Independencia, sin que se tome medidas concretas organizar mejor los diferentes flujos a la altura de estos cruces. Esta situación de superposición de usos en la ciclovía desde 2013 ha terminado por ser aceptada implícitamente, generando la presencia de comercio ambulante o transeúntes que se detienen en diferentes lugares; en general, los ciclistas asumen que deben esquivarlos o evitarlos cuando cruzan el sitio. A estas reglas implícitas de apropiación del espacio se añaden además procesos de negociaciones y luchas de poder entre los vendedores ambulantes informales para poder ocupar los mejores puestos de venta del sector, es decir, los más cercanos a los flujos, aunque esto implique obstruir los flujos de peatones o ciclistas instalándose junto a las salidas de metro o los paraderos de bus. Algunos comerciantes incluso han negociado el uso de las infraestructuras de los paraderos, ya sea instalándose directamente en los andenes de los paraderos en situación de «islotes» en la calle General Mackenna, o aprovechando las estructuras y las rejas de los paraderos de bus como soporte de venta en el mercado persa de ropa a lo largo de la ciclovía 42K.

A estas apropiaciones informales del espacio hay que añadir además la apropiación de las diferentes superficies verticales del sector, utilizadas como soporte para murales o rayados. Aunque ciertos rayados parecen estar destinados a degradar el espacio, estos mensajes suelen tener un carácter político que a veces se mezcla con gestos artísticos elaborados en las superficies verticales del sitio (muros, cercados, etc.), visibles para los transeúntes o los vehículos que circulan en el sector. Por lo demás, estas intervenciones tienen un rol importante en la identidad visual propia del sector de estudio y los márgenes inferiores del río, marcada por la informalidad.

El conjunto de estas prácticas de apropiación obedece a reglas más o menos implícitas de ocupación y superposición de los usos en los espacios públicos, que se organizan en torno al despliegue en el espacio de prácticas de movilidad asociadas a la presencia combinada de las diferentes infraestructuras de transporte y la actividad comercial del sitio.

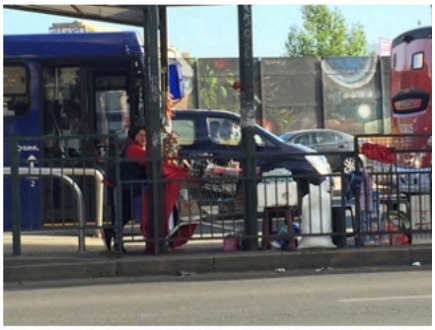
Martes 22.10.19 – 15h00. *Vista hacia el noroeste*
Transeúntes y usuarios del transporte se mezclan a los flujos de bicicletas de la ciclovía 42K en las cercanías de los paraderos de la explanada de la Estación Mapocho en la entrada del puente de Independencia.

Jueves 10.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia el este*
Comercio ambulante informal instalado en las inmediaciones de la salida de metro oeste en la entrada del puente La Paz en la ciclovía 42K, y peatones que obstruyen el paso de las bicicletas.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el oeste*
Comercio ambulante informal y peatones instalados cerca de la salida de metro este del puente La Paz en la ciclovía 42k, obstruyendo el paso de las bicicletas.

Jueves 24.10.19 – 11h00. *Vista hacia el oeste*
Comerciante del mercado persa de ropa instalado a lo largo de la ciclovía 42K que ocupa las rejas de los paraderos de bus como vitrina.

Martes 22.10.19 – 15h00. *Vista hacia el noreste*
Comerciante del persa de ropa instalado a lo largo de la ciclovía 42K, aprovechando la sombra puntual de un árbol.



Lunes 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vista hacia el norte*
Comercio informal en el andén de los paraderos de bus en situación de «islote» en la avenida General Mackenna.

Jueves 03.10.19 – 9h00-11h00. *Vista hacia el sudeste*. Murales y rayados a lo largo del cercado de la obra del metro y el margen inferior sur del río Mapocho.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el norte*. Murales a lo largo del margen inferior norte del río Mapocho.

Figura 67. Adueñarse / Apoderarse

Fuente: Fotos de la autora

- **Botar / Abandonar / Limpiar**

A pesar de la presencia cotidiana de un equipo municipal de basureros a cargo de limpiar los espacios públicos, tanto la intensidad de los flujos peatonales como la actividad comercial generan desechos y objetos abandonados en torno a los grandes ejes peatonales y comerciales, y también detrás de los paraderos y los bordes exteriores de las salidas de metro. Los desechos desbordan incluso en la orilla inferior del río, a lo largo de la ciclovía 42K y en las veredas de los puentes. Algunos rayados en las salidas de metro denuncian estas prácticas, que participan en buena medida de la informalidad del sector de estudio y de cierta sensación de abandono, por parte de las autoridades. Esta sensación de abandono de los espacios en términos de gestión, por otra parte, contrasta con una presencia evidente de la policía municipal de Santiago en el espacio público, como lo veremos más abajo.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el sur*
Desechos abandonados que se acumulan detrás de un paradero de bus en el borde sur de la obra del metro en la calle General Mackenna.

Jueves 24.10.19 – 13h00. *Vista hacia el oeste*
Desechos abandonados en el entorno de los paraderos de bus y del mercado persa situado a lo largo de la orilla sur y la ciclovía 42K.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el norte (1) y hacia los bordes exteriores de las salidas de metro (2) (3).* Desechos abandonados detrás de los paraderos de bus del eje Independencia, frente a la explanada de la Estación Mapocho (1) y en torno a los bordes exteriores de los paraderos de metro del Puente La Paz (2) (3).

Martes 19.10.19 – 12h00. *Vista hacia el sur*
Desechos acumulados a lo largo del eje Independencia en los bordes del puente Independencia.

Martes 19.10.19 – 12h00. *Vista hacia el este*
Desechos acumulados en la orilla inferior sud del río Mapocho, a lo largo de la ciclovía 42k y del mercado persa.

Figura 68. Botar / Abandonar

Fuente: Fotos de la autora

Jueves 24.10.19 – 11h00. *Vista hacia el este* Basureros de la municipalidad de Santiago en el sitio.

Lunes 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vista de la orilla sur inferior del río Mapocho.* Basurero de la municipalidad de Santiago.

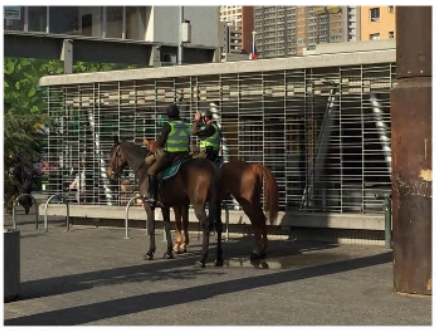
Figura 69. Limpiar

Fuente: Fotos de la autora

- **Vigilar / Fiscalizar**

En efecto, la vigilancia y el control del espacio hacen parte de las prácticas presentes dentro de los espacios públicos del sector. Estas prácticas de control son ejercidas a un nivel municipal por la policía, la seguridad pública y la dirección del tránsito de la municipalidad de Santiago. Desplegadas en el conjunto del sector, y en general en las inmediaciones directas de los flujos y la actividad comercial, ejercen una actividad de vigilancia y control a lo largo del día y la semana. Una cierta tolerancia implícita, señalada por diferentes actores públicos, le permite al comercio informal instalarse en los límites del territorio municipal de Santiago, cerca de la orilla sur del río.

Esta vigilancia de los espacios públicos está dirigida además a ciertas prácticas ilícitas relacionadas con el tráfico de droga y la prostitución. Estas actividades se instalan en dos puntos específicos del sitio: la esquina noroeste de la explanada de la Estación Mapocho y las inmediaciones directas de una de las salidas de metro en la esquina de las calles General Mackenna y Bandera. La presencia de estas actividades en el espacio público busca ser más discreta que la del comercio ambulante. Diferentes comerciantes mencionan así un cierto nivel de tolerancia implícita en términos de control. Para mantener cierto nivel de discreción, aunque estas actividades se instalan en el espacio con cierta cercanía a los flujos peatonales, al mismo tiempo se mantienen apartadas de los principales ejes de circulación, evitando así mayores controles sin dejar de marcar su presencia en el espacio público.



Lunes 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vista hacia el suroeste*. Policía municipal de Santiago a caballo en torno a la salida de metro de calle peatonal Puente, en el eje La Paz-Puente.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el suroeste*. Policías municipales de Santiago en el bandejón central del eje La Paz-Puente.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el este* Kiosco de la seguridad pública municipal de Santiago instalado en el lado oeste de la salida de metro de la calle Puente.

Lunes 07.10.19 – 9h00-10h00. *Vista hacia el sur* Kiosco de la policía municipal de Santiago instalado en la entrada de la calle peatonal Puente en el eje La Paz-Puente.

Martes 24.09.19 – 15h00-17h00. *Vista hacia el sur* Vehículo oficial de la Dirección del Tránsito de la Municipalidad de Santiago instalado en la vereda sur de la calle Presidente Balmaceda, en las inmediaciones del eje Independencia.

Lunes 17.12.18 – 12h00. *Vista hacia el oeste* Camión de la policía municipal de Santiago instalado en el bandejón central del eje La Paz-Puente.

Figura 70. Vigilar / Fiscalizar

Fuente: Fotos de la autora

La observación de las prácticas y usos de los espacios públicos del sector, así como su análisis, revelan así toda la complejidad de la movilidad en cuanto componente clave de las múltiples prácticas —vinculadas o no al movimiento— que se desarrollan dentro de este espacio fragmentado, sin que esto sea reconocido por los actores institucionales. Como lo abordaremos en la parte siguiente, a pesar de un conocimiento relativamente preciso de los usos relacionados al transporte y la actividad comercial que se desarrollan en los espacios públicos, los actores institucionales tienen dificultades para articular conceptualmente estos usos con las prácticas de movilidad.

2.3 Una ausencia de reconocimiento de la movilidad como componente fundador de las prácticas en el espacio público por parte de los actores institucionales

En efecto, los actores institucionales identifican al transporte como un elemento clave, sin por ello reconocer a la movilidad como un componente constitutivo de las prácticas dentro del espacio público. Su discurso se concentra así en la superposición de funciones y la intensidad de usos que caracteriza a los espacios públicos del sector, al punto de transformar a este en un espacio que asimilan a un «patio trasero» de la ciudad, donde se concentran actividades relacionadas con el transporte y el comercio callejero que no siempre les parecen fáciles de controlar.

- **Superposición de funciones e intensidad de usos**

Los actores entrevistados identifican efectivamente esa superposición de actividades y funciones como un rasgo específico del caso de estudio. Un exfuncionario de la CORDESAN lo describe como un lugar único por su escala, su posición geográfica, los hitos urbanos que alberga y también su mezcla de transporte y comercio. La superposición e intensidad de usos ha sido uno de los temas más comentados por los actores de las Municipalidades de Santiago e Independencia, el MINVU, la SECTRA, el GORE RM, el Metro, al igual que los arquitectos consultores que han trabajado sobre el sector. Se destaca «la complejidad de factores que se superponen en el uso diario», como indica un exfuncionario del SERVIU MINVU. Un funcionario del GORE, integrante de la Mesa de Movilidad, identifica «atractores de viaje que son muy potentes» como El Mercado, La Vega o la Estación Mapocho, y describe la situación del sector con estas palabras:

> «Tú puedes tener núcleos céntricos, pero que no tienen este nivel de intensidad. Esto, aparte de ser una zona céntrica, tiene atributos urbanos, históricos, patrimoniales, turísticos, que van mucho más allá. De todas las zonas céntricas que hay en la ciudad, esta zona es especial».

Al preguntarle a los actores entrevistados si encuentran que el sector se parece a otro en Santiago, efectivamente algunos actores encuentran ciertas similitudes con Estación Central o Plaza Italia, pero destacan siempre la suma de condiciones particulares del caso de estudio. Un exdirector de la DDU MINVU detecta así ciertas similitudes con la Plaza Italia, pero destaca la complejidad multiescalar del sector de estudio, que describe como un «lugar híper mixto» por sus usos comerciales, su valor patrimonial o su movilidad, además de su carácter popular:

> «Uno quisiera que esto fuera como la Plaza Italia, pero una Plaza Italia con de todo. Es una Plaza Italia híper compleja: tiene la movilidad de la Plaza Italia o más, tiene el patrimonio, además tiene usos que son muy diferentes entre comercio local y minorista y patrimonial, con grandes galpones de mercados, entonces es conflictivo [...]. No hay ningún lugar en Santiago ni en Chile que tenga el mismo nivel de superposición y conflictividad y complejidad que este lugar. No hay ningún punto. Tiene

> salida de autopistas, tiene movilidad intercomunal, tiene patrimonio histórico, tiene río, tiene actividades comerciales de escalas híper distintas, muy domésticas, hasta escalas muy macro y tiene sectores populares, tiene renovación urbana [...], no existe otro lugar así en Chile».

Un funcionario de la Municipalidad de Independencia encuentra que el sector, en términos de intensidad de flujo peatonal, se parece a Estación Central. Sin embargo, reconoce la singularidad del sector de estudio por la intensidad de relaciones funcionales que se establecen no solo de forma interna al sitio, sino también con otros barrios cercanos:

> «La intensidad de uso que se da acá no la veo en ninguna otra zona, o sea, cinco hospitales, los mercados (La Vega Chica, La Vega Grande, Tirso Molina, el Mercado Central). ¿Te das cuenta? El Barrio de Las Telas [...]. No recuerdo en Chile otra situación similar».

Otro funcionario de la DDU MINVU hace la misma comparación con Estación Central, aunque destaca las condiciones geográficas, simbólicas y turísticas del sector de estudio:

> «Uno puede encontrar otros lugares, Estación Central tal vez, pero... La condición al menos geográfica, segundo simbólica y tercero... O sea, si yo hago un recorrido de turistas, los voy a meter acá a que vean, y después los voy a llevar aquí a La Vega, porque claro, en cualquier parte del mundo, La Vega o el gran mercado urbano es delicioso, y además está este tremendo centro de eventos con una arquitectura notable, con un parque, al lado de un río».

Lo califica de «punto muy demandado con distintas necesidades», citando a lo largo de la entrevista dimensiones tan diferentes como la lógica funcional de los mercados que atraviesan el río, la operación de transporte o el componente paisajístico, y termina concluyendo que ve el sector como una «tormenta». Calificación que se puede relacionar con la definición del «centro de gravedad» que hemos visto anteriormente, pero llevando el concepto a un punto más extremo y difícil de controlar.

- **La calle como Patio**

En esta «tormenta» difícil de controlar, nos parece importante destacar la mención que hacen los actores sobre la actividad del comercio ambulante y la posición ambigua que tienen al respecto. El sector, nos dice un funcionario de la SECTRA, «tiene ese formato como de actividad de gente que está todo el día en la calle, que, en el fondo, ocupa la calle como patio. Y este barrio tiene mucho, mucho, mucho de eso». Como muchos actores, reconoce a los ambulantes como parte de la intensa actividad del sector, pero al mismo tiempo insiste en las externalidades negativas y los conflictos que genera su presencia no controlada en el espacio público. Al respecto, un exfuncionario de la CORDESAN comenta lo siguiente:

> «Se perdió la oportunidad en los noventa de que se formalizara el comercio ambulante, y en cambio en los 2000 hay una vuelta atrás enorme que tiene que ver con la desigualdad del país [...]. Este lugar siempre tuvo una actividad informal, pero es distinto cuando, no sé, hace 50 años vendían mote con huesillos [...]. Hoy día el comercio ambulante es de otro tipo, que genera que la gente no vaya al lugar porque se sienten amenazados».

Estas declaraciones revelan una postura respecto del comercio ambulante compartida por muchos de los actores entrevistados. Aunque reconocen que los ambulantes son parte de la identidad del sector, tienden a construir una visión nostálgica y algo idealizada de lo que fue o debería ser esa actividad. En la misma línea del mote con huesillos que menciona un exfuncionario de la CORDESAN, otros actores mencionan un comercio ambulante ligado al turismo o la actividad del Barrio de las Telas.

Para ciertos actores, la localización en un borde administrativo del sector complejizó la gestión diaria de los distintos usos que alberga el espacio público, pero al mismo tiempo permitió la presencia de una variedad de usos del espacio. Al respecto, un exdirector de la DDU MINVU comenta que «la fragmentación municipal permitió que durante un cierto tiempo convergieran visiones de ciudad distintas a ambos lados. La amenaza por lo tanto hoy día es que se intente homogeneizar». Para él, la diversidad de usos y funciones, que es parte de la identidad del sector, se ha generado en parte por esa fragmentación municipal de un sector que, además, reconoce como un «gran espacio metropolitano». En este sentido, la complejidad reside no solo en identificar la superposición de escalas que ahí se dan, sino también en reconocer la identidad urbana propia que produce esa condición multiescalar de «un lugar que les pertenece a muchos», retomando su expresión.

Como lo veremos a continuación, esta fragmentación institucional, asociada a un marco de acción competitivo, frena efectivamente el desarrollo de acciones de planificación concertadas entre los actores. Estos, ocupados en resolver los problemas que corresponden a las competencias de la institución de la que dependen, en su práctica cotidiana no logran construir una visión más articulada de las problemáticas relacionadas con los usos del espacio, que les permitiría reconocer la movilidad como un componente fundador de las prácticas sociales en los espacios públicos. Por lo demás, la fragmentación institucional genera la sensación de que los espacios públicos son una obra en permanente en construcción, intervenida por los diferentes actores sin una verdadera coordinación ni una visión de conjunto.

3. Una fragmentación institucional que conduce a una fragmentación espacial y una polarización de posturas sobre el espacio público por parte de los actores

En efecto, el espacio, en cuanto objeto de intervenciones constantes por parte de los actores, a veces da la impresión de ser una obra en permanente cambio. Los usuarios señalan efectivamente problemas de gestión del espacio, que reflejan la falta de coordinación de los actores institucionales. Esta falta de coordinación, asociada a una importante fragmentación institucional, es uno de los puntos claves que surge del análisis de las entrevistas a los actores. Esta situación genera un marco de acción competitivo que frena e inhibe el desarrollo de acciones de planificación coordinadas y lleva a la aparición de conflictos y relaciones de poder espacializados entre los actores dentro de un espacio bajo presión. La fragmentación institucional genera así una fragmentación espacial.

El análisis de las entrevistas a los actores revela también una lógica separatista entre el problema del transporte y los espacios peatonales. Los actores hacen competir ambas dimensiones en torno a dos visiones polarizadas del espacio público: la visión *tecnicista*, que lo percibe como un espacio geométrico por resolver en términos de flujos de transporte, y la visión *romántica* de un espacio público peatonal y pacificado, que elude la presencia de los flujos e infraestructuras de transporte. Los actores, demasiado ocupados cotidianamente en gestionar las problemáticas propias de cada institución dentro de un marco de acción complejo, tienen dificultades para reconocer realmente las prácticas y usos que se desarrollan en los espacios públicos. La vida cotidiana del lugar, su metabolismo social propio, conformado por usos formales e informales, se ve entonces invisibilizada.

La fragmentación institucional y un marco de acción complejo participan así significativamente de una polarización de las posturas sobre el espacio público y una falta de reconocimiento, por parte de los actores, de la movilidad como productora del espacio público.

3.1 Un sector en obra permanente

Los espacios públicos, de esta forma, son objeto de intervenciones permanentes de los actores institucionales. Aunque ciertas intervenciones son temporales, otras, como la obra del metro, se prolongan en el tiempo, generando numerosos conflictos de usos, como ya lo mencionamos. La línea de tiempo de diferentes iniciativas desde inicios de los años 2000, junto con su estado de avance, que presentamos aquí abajo, revela claramente la presión a la que se ven sometidos los espacios públicos en términos de intervenciones. Cada nueva intervención de un actor institucional significa una nueva toma de posición de este actor en los espacios públicos del sitio, a la que deben acomodarse los flujos peatonales y los usos relacionados con estos flujos, sin que los diferentes actores a cargo desarrollen una

verdadera reflexión en torno a la presencia de estos flujos y sus consecuencias en términos de usos de los espacios.

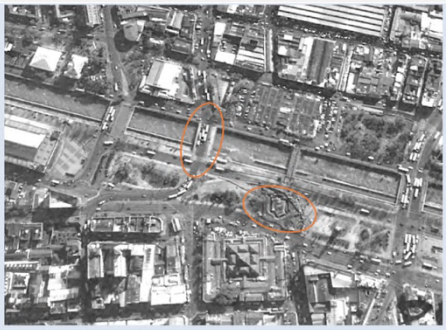
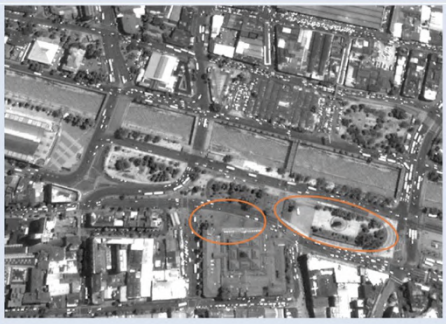
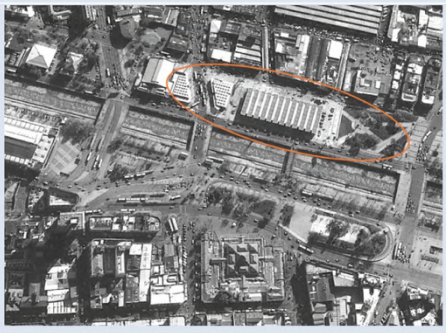
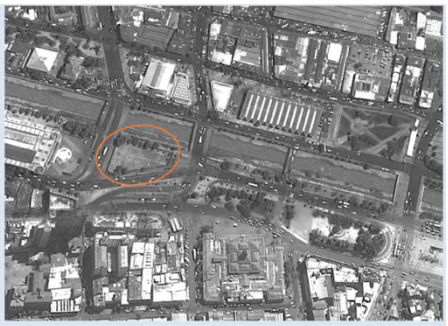
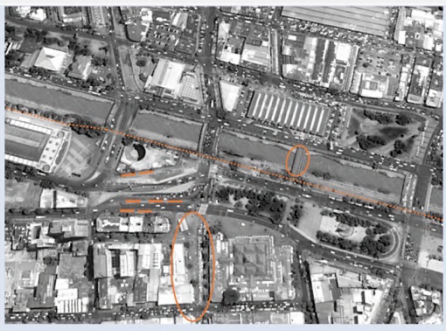
Estado de avance	Año	Iniciativa	Institución a cargo	Evolución del sector a lo largo de las intervenciones indicadas Fuente: Fotos aéreas Google Earth
Sin desarrollo ulterior	2001	Proyecto bicentenario de transformación del sector en una explanada peatonal «Plaza del Mercado de Abastos»	MINVU	
Entregada	2003	Construcción del puente La Paz y modificación de los trazados viales entre Bandera y La Paz	SECTRA DTPM	
		Inicio de las obras de la salida de la autopista urbana Costanera Norte en el bandejón central	MOP	
Entregadas	2005	Fin de obras salida Costanera Norte en bandejón central y remodelación de los espacios públicos entre puente de Los Carros y Recoleta	MOP	
		Construcción de la explanada peatonal frente al Mercado Central	Municipalidad de Santiago	
Entregada	2007	Instalación de los paraderos de bus del Transantiago en el conjunto del sector	DTPM	
Entregada	2008	Creación de una zona de estacionamiento frente a la Estación Mapocho	Municipalidad de Santiago	
Entregadas	2011	Construcción del mercado «Tirso de Molina y Pérgola de las Flores» y remodelación de los espacios públicos en las inmediaciones directas del proyecto	MOP	
		Lanzamiento del Master Plan de Regeneración del Barrio Mapocho – La Chimba	Asociación MLCH	

Tabla 7. Línea cronológica y estado de avance de las distintas iniciativas de las instituciones sobre el sector

Fuente: Elaboración propia

En curso	**desde 2013**	**Estudio proyecto de ciclovía «Mapocho Pedaleable» en la orilla inferior sur del río**	**MOP SECTRA**	
		Demolición de espacios públicos e Instalación de faenas para la obra del metro (obras para las líneas 3 y 7)	**METRO**	
Sin desarrollo ulterior	2015	Estudio para la implementar una estación de intercambio modal en el subsuelo	SECTRA DTPM	
En curso	**desde 2016**	**Cierre y renovación del puente Los Carros**	**Municipalidad de Santiago**	
Entregadas	2016	Modificación del emplazamiento de los paraderos de bus relacionada con la obra del metro	DTPM	
		Remodelación de la calle Puente en calle peatonal	Municipalidad de Santiago	
		Ciclovía Mapocho 42K	PUC	
Sin desarrollo ulterior	2016	Concurso «Explanada de los Mercados» de remodelación de los espacios públicos	Asociación MLCH	
Sin desarrollo ulterior	2016	Intervención de urbanismo táctico	GORE RM	
Entregada	2018 2019	Obras en torno a la salida de metro de la calle Puente	METRO	
En curso	**2028**	**Nueva salida de metro en el bandejón central frente al Mercado Central**	**METRO**	
		Remodelación de los espacios públicos a la altura de la obra del metro	**METRO**	
		Reubicación de los paraderos de bus al final de la obra del metro	**DTPM**	

La naturaleza de las iniciativas realizadas en el sitio desde inicios de los años 2000, así como su número y disparidad de avances, muestran claramente un sector sometido a un proceso complejo de intervenciones constantes que los actores institucionales describen también en las entrevistas que realizamos.

En efecto, muchos actores mencionan la dinámica de intervención permanente que tiene el sector y la relacionan con un «proceso de obsolescencia acelerada», retomando la expresión de un exdirector de la DA MOP, que describe cómo las obras relacionadas con las líneas 3 y 7 del metro han producido una situación de diez años de intervención en el espacio público que aún no acaba. La funcionaria de Metro entrevistada reconoce efectivamente que «la superficie va a estar intervenida harto tiempo». Si bien desarrollaremos luego la repercusión que la obra del Metro ha tenido para los actores, nos parece importante mencionar este punto en este apartado, ya que simboliza de forma clara el proceso de transformaciones continuas que emerge del análisis de las entrevistas, y que habíamos detectado también en el análisis urbano del sector.

Un exfuncionario de la CORDESAN relata de forma precisa la cadena de intervenciones, de distintas escalas, que se hicieron desde fines de los años 1980: la apertura de la estación de metro, la renovación de los edificios del Mercado Central y la Estación Mapocho, la transformación de esta en centro cultural, la construcción de nuevos puentes y la autopista Costanera Norte con una salida que impacta directamente en los bandejones centrales del sector. En paralelo a estos grandes proyectos, una integrante del equipo consultor del proyecto Explanada de los Mercados señala también una cantidad importante de proyectos de escala menor, que tuvieron por objetivo mejorar la fluidez de los flujos vehiculares y la operación del Transantiago.

> «El espacio nunca se cierra», comenta una funcionaria de SECTRA, integrante de la Mesa Intermodal, que relaciona esta situación con la cantidad importante de actores que lo intervienen al mismo tiempo con visiones y objetivos diversos, sin coordinarse necesariamente, generando una fragmentación del espacio. Es un «nodo de fricción», «un punto de discontinuidad», nos señala una integrante del equipo consultor Mapocho 42K UC.»

Los problemas de gestión del espacio señalados por los transeúntes encuestados se relacionan además con la falta de coordinación entre los actores institucionales. Como ya lo indicamos, a la medida que los transeúntes establecen una relación duradera con el sitio sus opiniones parecen diversificarse, como lo muestra el gráfico aquí abajo. Los elementos negativos que los transeúntes mencionan más son los siguientes: el desorden vinculado al comercio de calle, la intensidad de los flujos peatonales asociada a fenómenos de congestión del espacio, la seguridad, así como la falta de limpieza y el mal estado en general de las veredas del sector.

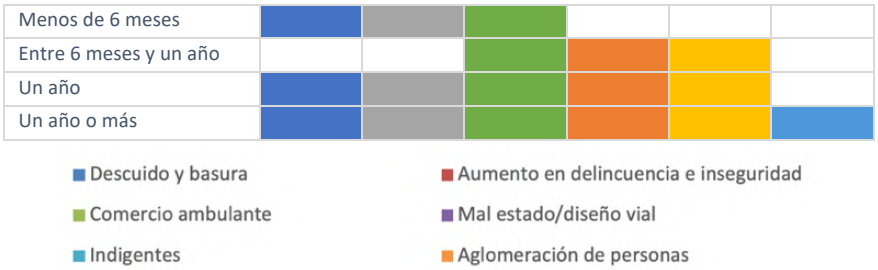


Figura 71. Percepción de empeoramiento con la obra del metro cruzada con la pregunta: *«¿Desde hace cuánto tiempo que usted pasa por el sector?»*

Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, como mostraremos a continuación, el complejo y fragmentado marco de acción que los actores describen impide desarrollar iniciativas que integren tanto el ámbito físico como social del espacio desde una visión transversal y coordinada de las distintas dimensiones que caracterizan al sector de estudio.

3.2 De la fragmentación institucional a la fragmentación espacial, un espacio bajo presión

En efecto, el análisis de las entrevistas con los actores institucionales revela que la fragmentación de las competencias institucionales sobre los espacios públicos no complica solo los procesos de negociación para lograr acciones de planificación consensuadas y coordinadas: también genera una fragmentación de las lógicas de financiamiento que juega en contra de cualquier proyecto de alcance intersectorial. En este contexto, los actores tienden a desarrollar, de manera aislada, una miríada de estrategias o tácticas precarias. Más allá de la cantidad, que constituye en sí misma un problema por la poca coordinación presente, también resulta problemático el nivel de autonomía y precariedad de cada una de estas iniciativas.

La fragmentación institucional constituye así una dimensión clave para comprender la complejidad del marco de acción en que evolucionan los actores. Complejidad reforzada por el problema de la gestión del transporte, que moviliza asimismo a un número importante de actores, entre los cuales Metro, que tiende a adoptar una posición «autista» con respecto a los otros actores, como lo veremos luego. De esta forma, como se trata de un espacio público de movilidad donde la dimensión de transporte se añade a la del espacio público, el sector de estudio es percibido por los actores como un objeto complejo y sumamente difícil de manejar.

- **Una compleja fragmentación institucional**

La primera complejidad institucional que señalan los actores radica en la división administrativa de un sector que se sitúa en el borde del territorio comunal de Santiago, en diálogo constante con la comuna de Independencia y, en menor grado, con la comuna de Recoleta. Frente a esta fragmentación administrativa del sector, la creación de la Asociación MLCH tuvo como objetivo impulsar una gestión conjunta del espacio por parte de los tres municipios. El concurso de la Explanada de los Mercados se armó con este objetivo, pero sin reconocer al transporte la relevancia que tiene en el sector, según lo que indica una representante de la Asociación MLCH. En efecto, las divisiones administrativas impactan de forma

directa en las gestiones asociadas a las problemáticas de intercambio modal, que requieren una intervención coherente de los flujos en las dos riberas. Punto que fue señalado como crítico por varios actores.

A esta división administrativa propia del sector de estudio se superponen numerosas capas institucionales, invisibles a primera vista, pero que constituyen una dimensión clave para entender el marco de acción de los actores que intervienen tanto en la planificación como en el diseño, la ejecución de obras y la gestión del espacio. Esta fragmentación institucional, ampliamente abordada y estudiada en el contexto chileno, se complejiza aún más cuando se trata del espacio público o, mejorar dicho, del Bien Nacional de Uso Público (BNUP). En efecto, el análisis de las entrevistas permite reconocer un sinfín de competencias y atribuciones sobre el espacio público que lo complejizan a un punto extremo. Complejidad que se ve potenciada al agregar además la dimensión de transporte, que moviliza también una cantidad no menor de actores. Por ser un espacio público de movilidad, que suma la dimensión de espacio público y transporte, el sector de estudio es percibido por los actores como un objeto complejo extremadamente difícil de manejar. Un exdirector de la DDU MINVU resume bien este punto, que ha sido mencionado de forma transversal en las entrevistas:

> «Aquí, si uno lo eleva al nivel nacional, conviven cuatro o cinco ministerios fácilmente. Entonces es un problema [...]. En este lugar hoy día están involucrados el Ministerio de Vivienda, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Obras Públicas, y a lo menos el Ministerio de Economía, que tiene programa de recuperación de barrios comerciales. Entonces tenemos una colisión de entidades, o sea tenemos entidades con capacidad de construirlo, pero con visiones fragmentadas del problema, y abajo tenemos entidades con visiones integradas del problema, pero incapacitadas de implementarlos, porque tienen el territorio fragmentado entre tres. Entonces, tienen problema de gobernanza. Ese es el primer problema de estos proyectos. El segundo problema deriva del problema del sectorialismo. Metodológicamente, un lugar de esta escala requiere abordar en forma simultánea muchas cosas. Es un proyecto de espacio público, es un proyecto de movilidad, es un proyecto de desarrollo económico, es un proyecto de patrimonio, por lo tanto, al abordarlo de distintas maneras, lo hace también más complejo en su diseño».

Frente a esa complejidad, cada actor tiene que construir un conocimiento acabado de las atribuciones y competencias de los otros actores, para lograr maniobrar dentro de ese complejo marco de acción e impulsar las iniciativas que le corresponde desarrollar. Del conocimiento que cada actor logra tener de este complejo marco de acción depende su capacidad para desarrollar estrategias que lleguen a buen puerto. «Aquí los principales desafíos son de gestión. En el sentido de que hay mucha superposición, por decirlo de alguna manera. De distintos organismos públicos que tienen que ver con el espacio público», señala un

exfuncionario de la DDU MINVU. Según su enfoque, por ser un espacio público, y además acoger infraestructura de transporte, la tuición del espacio es poca clara.

Esta fragmentación institucional se acompaña también de una lógica de división de las tareas a lo largo de la vida de un proyecto. En efecto, los actores involucrados varían según las fases de desarrollo de un proyecto —inversión, diseño, ejecución y mantención—, lo que dificulta una continuidad coherente de los proyectos en el tiempo, sobre todo en el ámbito de la movilidad. En las entrevistas que hemos realizado, ciertos actores se posicionan como actores estratégicos, ya que intervienen en fases tempranas de los proyectos. Por ejemplo, es el caso de SECTRA, el Metro o el GORE, que intervienen en en estudios de factibilidad y fases de inversión. En las fases ulteriores de diseño, ejecución y mantención, pueden entrar en juego otros actores como DTPM, MINVU o MOP, según el contexto de cada proyecto. Las municipalidades se encuentran en una situación más ambigua: si bien tienen un papel estratégico, sus capacidades de inversión son limitadas, y en la práctica están a cargo de problemas concretos de escala local que ocupan la mayor parte de su tiempo. Estas fragmentaciones generan lo que podríamos llamar *cortes de transmisión* en la cadena de acciones y gestiones que implica el desarrollo de un proyecto, desde su planificación a su ejecución. Estos cortes se pueden ilustrar, por ejemplo, a través de la división de competencias que existe en el ámbito de los proyectos viales: según comenta un funcionario de la SECTRA, en el ámbito «preinversional», SECTRA se relaciona sobre todo con la SEREMI MINVU que está a cargo del PRMS, mientras que, en la fase de ejecución, la relación se establece más bien entre SERVIU y DTPM. Esta división por fases compartimenta de forma excesiva las gestiones asociadas al desarrollo de proyectos, invisibilizando problemáticas que pueden surgir en el camino sin que los actores que intervienen en etapas tempranas se den cuenta.

Cabe destacar además que, en el caso específico de la Municipalidad de Santiago, la CORDESAN tiene competencia para financiar y ejecutar obras en el espacio público que en las otras comunas dependen directamente del SERVIU. Si bien estas competencias de la CORDESAN otorgan a la Municipalidad de Santiago una herramienta eficiente para agilizar la ejecución de ciertas obras en el espacio público, en el contexto de proyectos intercomunales constituye en cambio una complejidad adicional. Es el caso, por ejemplo, de la ciclovía 42K: según señala una integrante del equipo, el SERVIU estuvo a cargo del diseño de la ingeniería de detalle y la ejecución, salvo en el tramo que corresponde a la Municipalidad de Santiago, donde esta competencia correspondía a la CORDESAN, generando diferencias en el estándar de la obra.

Las entrevistas muestran también que, más allá de las responsabilidades y competencias legales de cada institución, en realidad existe cierto grado de interpretación de estas competencias que, en la práctica, se pueden superponer y traslapar. Así, los actores asociados a cada proyecto emergen no solo en función del tipo de proyecto, sino también en función de la posición estratégica de cada actor en un *caso específico* dado. «Para cada proyecto es una reunión diferente o un

contacto diferente [...]. Incluso teniendo los fondos, se necesita para cada proyecto de la aprobación de, no sé, cuatro instituciones», afirma un funcionario del Área de Planificación del DTPM. Situación que genera una cierta confusión en términos de gestión de los proyectos que solo un actor experimentado logra descifrar. Esta confusión no se genera solo entre instituciones, sino también dentro de una institución determinada. En la Municipalidad de Santiago, por ejemplo, se creó hace seis años la Dirección de Movilidad. Sin embargo, según lo que indica un funcionario de esta dirección, la relación con Metro se sigue gestionando desde la SECPLAN de la municipalidad. Situación paradójica en la cual la Dirección de Movilidad no tiene una relación directa con uno de los principales actores del transporte en el sector de estudio, limitando significativamente su grado de acción.

- **La ausencia de una real coordinación institucional**

En efecto, en las entrevistas se revela la ausencia de una coordinación efectiva y estable en el tiempo, concebida como un componente clave para entender el marco de acción de los actores. A pesar de que, en general, cada actor tiene una visión clara de los actores con los cuales se debería reunir, en la práctica las instancias de coordinación son escasas. Los actores tienden a identificar como «mesa de trabajo» cualquier reunión organizada en torno a un proyecto o una iniciativa específica, sin que esa mesa signifique necesariamente una instancia regular en la cual todos los actores involucrados se reúnen al mismo tiempo para coordinarse. Del análisis de las entrevistas, se desprenden así dos tipos de mesa:

- *Las mesas de trabajo institucionales de carácter más estratégico* que se organizan en torno a una temática específica para impulsar una nueva política pública.

  Estas instancias, gestionadas desde la escala regional o ministerial, efectivamente logran reunir de forma regular a diferentes representantes de cada institución involucrada y tienen más estabilidad en el tiempo. Sin embargo, suelen ser instancias muy formales que apuntan más bien a desarrollar en el tiempo largo una coordinación intersectorial en torno a una política pública enunciada. En ese sentido, si bien representan un valor agregado a largo plazo, no constituyen herramientas eficientes para superar la fragmentación institucional y la ausencia de coordinación intersectorial en el marco de un proyecto urbano concreto.

  Es el caso, por ejemplo, de la Mesa de Movilidad, gestionada desde el GORE, en la cual participan instituciones como la SEREMI MTT, SECTRA, UOCT, CONASET y las municipalidades de toda el Área Metropolitana agrupadas por zonas. Según nos cuenta un funcionario del GORE, integrante de la mesa, esta se junta cada tres meses desde 2018 para avanzar sobre temas estratégicos asociados a la política de movilidad del GORE. Si bien construye un diagnóstico territorializado, se centra en los patrones de viaje a escala comunal sin llegar realmente abordar el espacio urbano.

Desde SECTRA se armó también una Mesa Intermodal, para visibilizar y coordinar las situaciones de intercambio modales que se dan en el espacio público, como es el caso en nuestro sector de estudio. Sin embargo, según nos cuenta una funcionaria de SECTRA que integra la mesa, por el momento el objetivo principal radica en reconocer una nueva definición de las intermodales a nivel legal mediante modificaciones a la OGUC y al decreto 212, que regula los terminales e intermodales para que el MINVU y el MTT puedan trabajar bajo un marco legal común. Según nos cuenta la funcionaria de SECTRA, la mesa tiene también una instancia más técnica que se junta semanalmente para mejorar la regulación de los puntos intermodales en el espacio público. Sin embargo, tienen identificados 52 puntos de intermodalidad en toda el Área Metropolitana, incluyendo nuestro sector de estudio, lo que hace inviable entrar en un nivel de detalle suficiente para resolver cada uno de los puntos. Reconoce además que Metro está llevando su propio estudio de intermodales que se desarrolla por otro carril, sin coordinación directa con la Mesa Intermodal de SECTRA. Aunque tanto SECTRA como DTPM deben aprobar la versión final del estudio de Metro, no se incorporó esta iniciativa a la Mesa a pesar de su importancia en términos estratégicos.

También se puede citar la mesa de trabajo que se gestionó desde SECTRA para la elaboración del nuevo Plan Maestro de Transporte 2020-2030, con enfoque en la intermodalidad. En esta instancia participan tanto Metro como DTPM pero, al igual que en los ejemplos anteriores, son iniciativas estratégicas de largo plazo que no abarcan problemáticas de un ámbito más operacional sobre espacios urbanos específicos que requieren de una planificación y una gestión más coordinada.

- *Las mesas de trabajo en torno a un proyecto local específico* gestionado por un actor. En estos casos, el actor a cargo del proyecto convoca reuniones con otros actores a medida que identifica coordinaciones o validaciones necesarias para hacer avanzar su proyecto. Aunque los actores tienden a nombrar estas reuniones «mesas de trabajo», en realidad se trata más bien de reuniones bilaterales que se organizan para resolver puntos específicos, sin convocar a todos los actores al mismo tiempo. Esto implica problemas de coordinación y comunicación entre los actores, porque no disponen del mismo grado de conocimiento de los avances de cada proyecto o iniciativa desarrollados en el sector de estudio.

  Para el proyecto de la línea 3, Metro se reunía de forma esporádica con DTPM, las municipalidades y el CMN, en función de los temas que surgían en su agenda. Desde DTPM confirmaron los dichos de Metro, señalando que suelen juntarse de forma separada con el municipio o con Metro para resolver temas o gestiones asociadas; por ejemplo, las instalaciones provisorias de los paraderos durante la obra de Metro.

  Otro caso interesante es la coordinación que tuvo lugar al momento de armar el concurso de la Explanada de los Mercados. En el contexto de esta iniciativa, se

conformó la Asociación de Municipios MLCH, y DTPM participó del proceso del concurso, pero Metro no fue invitado. En la época, el gobierno todavía no había anunciado la construcción de la línea 3 y, por ende, los municipios consideraron que no era necesario hacer participar del proceso a Metro, porque el proyecto no implicaba tocar la infraestructura de este. «En ese momento lo veíamos como de superficie, como el tema con la DTPM [...]. Cuando entró Metro dijimos: "Uy, no. Aquí nos pasó...". Ir a explicarle el proyecto a Metro fue un chiste», comenta al respecto un funcionario de la Municipalidad de Independencia. Al no incorporar a Metro desde el inicio del concurso, se perdió una oportunidad de consolidarlo como socio estratégico del proyecto. Situación que desembocó, a largo plazo, en la falta de reconocimiento de los resultados del concurso por parte de Metro.

Del mismo modo, a petición de la Municipalidad de Santiago, Metro gestionó un «mesa de trabajo» para avanzar en el proyecto específico de la Plaza Venezuela. Pero, según nos cuenta una integrante del equipo consultor a cargo del proyecto, no invitaban siempre a los mismos actores a participar en las reuniones. Aunque la municipalidad siempre estaba presente a través de la SECPLAN, otros actores, como DTPM, estaban invitados de forma más esporádica. Cabe también destacar aquí la ausencia de coordinación interna de la Municipalidad de Santiago, y que hemos mencionado anteriormente: en esta mesa no participaba nunca la Dirección de Movilidad de la Municipalidad de Santiago. Según comenta un funcionario de la Dirección de Movilidad:

> «El área de movilidad no tenía idea de este proyecto [...], no estaba cruzado la información [...]. Es bien complejo, de verdad. Entonces para impulsar cualquier iniciativa te cuesta mucho porque no sabes quién está a cargo y quién toma la decisión. Entonces todo es más lento también, no sabes con quién tienes que negociar realmente. Porque una vez que llegas a un acuerdo, es que esta persona está con día administrativo así que lo va a ver no sé quién y te dicen no. Y no pasa nada. Y ahí queda».

Esta ausencia de una real coordinación en torno a los proyectos concretos que se llevan a cabo genera no solo fuertes descoordinaciones y/o conflictos que traban el avance de los proyectos, sino también un desgaste humano importante de las personas a cargo de impulsar las iniciativas en el tiempo. A lo largo de las entrevistas, emerge de forma sistemática una tensión latente entre el compromiso de los actores que, en su gran mayoría, buscan mejorar los espacios del sector, y el nivel de descoordinación general que impide cualquier avance significativo desde una visión intersectorial.

A esta ausencia generalizada de coordinación institucional se suma una ausencia de «lógica intersectorial consensuada respecto de los temas de movilidad», retomando la expresión de un exfuncionario del SERVIU MINVU, y que señala también el funcionario de la Dirección de Movilidad de la Municipalidad de Santiago a propósito de los cambios que se deberían hacer a la ciclovía 42K. Según nos cuenta, cualquier cambio requiere de una validación de los organismos de

transporte. Se ingresan los proyectos a través de la ventanilla única de la SEREMI MTT, que se encarga de recoger las observaciones y eventuales reparos de todos los actores involucrados (SEREMI MTT, UOCT, DTPM, SECTRA etc.). Cada uno opina a distancia de forma separada, y actores como el MINVU no están asociados porque son temas de flujos vehiculares que, en la lógica de la ventanilla, impactan solo la calzada. De este modo, si bien se desarrolla un proceso consultativo, no están reunidas las condiciones para que se instale un real proceso de intercambio y negociación entre los actores desde una lógica intersectorial. Frente a esta ausencia de coordinación, ciertos proyectos, que pueden representar mejoras sustanciales, no se desarrollan porque implican un desgaste elevado por parte de los actores, sin alcanzar a concretarse.

Tanto la fragmentación institucional como la ausencia de coordinación revelan una institucionalidad precaria que dificulta los proyectos de escala metropolitana. Así lo comenta un exdirector de la DDU MINVU, quien identifica al sector como un espacio de escala metropolitana:

> «Es difícil. Requiere de un espacio intermedio de gobernanza participativa que es muy complejo. O sea, la escala local, que tiene la relación con los usuarios, con el lugar, con las demandas y con los vecinos, tiene claro el problema. Tiene claro probablemente lo que hay que hacer, pero es incapaz de gestionarlo, implementarlo y financiarlo. La escala regional hoy día es débil. La nacional hoy día tiene la capacidad de financiarlo, de implementarlo, pero es absolutamente incapaz de mirarlo en forma integral, porque además la escala nacional esta fragmentada sectorialmente».

Insiste en la ausencia de una escala institucional capaz de tomar el liderazgo para articular y priorizar dimensiones que a su juicio pueden ser complementarias, como el transporte, los espacios públicos, el comercio o el patrimonio, pero que tienden a entrar en conflicto en el marco de acción actual, que se caracteriza por su fragmentación sectorial y una ausencia de coordinación institucional. Para él, la escala local puede tener claro el diagnóstico, pero no tiene la capacidad de financiamiento o gestión necesaria. La escala nacional, es decir ministerial, podría alcanzar esa capacidad, pero, por tener una institución fragmentada, no es capaz de mirar el problema de forma transversal. Esta constatación se relaciona directamente con los dos tipos de «mesas de trabajo» que hemos identificado, y que corresponden a dos niveles de gobernanza distintos que no dialogan:

- Un nivel de alcance estratégico, pero que no llega a incorporar las problemáticas espaciales de sectores específicos, que por ende no se visibilizan.
- Un nivel de alcance local enfocado en la resolución de proyectos específicos, pero con capacidad de gestión precaria.

En este contexto, la inexistencia de una real escala de gobernanza metropolitana con autonomía financiera emerge como punto crítico para la mayoría de los actores

entrevistados, sobre todo en los puntos de costura entre dos territorios municipales, como es el caso del sector de estudio. Como nos señala un funcionario del GORE, en 2018 se modificó la ley orgánica constitucional de los gobiernos regionales (ley 19.175), otorgándoles más prerrogativas a las políticas e instrumentos de planificación del GORE, que pasan a ser vinculantes para las instituciones. Si bien estos cambios legales representan un paso hacia el fortalecimiento de la escala regional, en la práctica, mientras no exista una autoridad autónoma electa por votación directa de los habitantes, con dotación presupuestaria autónoma, es difícil que se establezca un liderazgo a escala metropolitana que no solo sea capaz de articular los niveles nacionales y locales de forma eficiente, sino que también de generar su propia agenda urbana.

Tal como nos señalan varios actores pertenecientes a instituciones locales, regionales y nacionales, la ausencia de coordinación actual no solo complejiza los procesos de negociación para llegar a acuerdos consensuados entre los actores: además, dificulta conseguir los financiamientos necesarios para concretar proyectos de esta escala. En efecto, la actual fragmentación institucional significa también una fragmentación de las lógicas de financiamiento, lo que juega en contra de cualquier proyecto de escala metropolitana. En este complejo marco de acción, que se caracteriza por su fragmentación y una ausencia de coordinación, los actores tienden a desarrollar estrategias o tácticas precarias de forma aislada.

- **El peso de Metro frente a los otros actores**

Por otra parte, Metro es señalado de forma transversal como un actor de peso. Los actores entrevistados lo reconocen como un actor urbano que genera consecuencias en la ciudad y sus espacios públicos. En el caso específico del sector de estudio, el peso de Metro toma aún más relevancia, tanto por la importancia de la estación Cal y Canto en el sistema de transporte, como por el impacto de la obra de Metro en el espacio público desde el año 2013, cuando se inició la construcción de la línea 3.

La obra de Metro obligó a los actores, por un lado, a buscar soluciones para mitigar los impactos sobre los flujos en el sector y, por otro, a congelar los proyectos de transformación de los espacios públicos hasta la apertura de la futura línea 7, prevista para 2028. De este modo, desde el año 2013, Metro dirige la agenda urbana del sector de estudio en base a su propia pauta de trabajo. Si bien Metro reconoce la extensa duración de las obras, se justifica a través del argumento económico, y se posiciona como un agente operativo que se desmarca de los otros actores por su capacidad de financiamiento y ejecución de los proyectos. Frente al marco de acción de los otros actores, que complejiza y ralentiza las decisiones, Metro se posiciona como el único actor capaz de avanzar y, por ende, de planificar la ciudad, tal como comenta una funcionaria de Metro:

> «No tenía mucho sentido entregar una plaza para romperla en ocho meses más [...]. Hay un tema súper importante, de Metro que es lo que hemos estado viendo, y es que... hay que entenderlo como un poco, sin sonar soberbio, Metro va, avanza, inaugura, y construye. Se caen Alameda-

> Providencia, esto está parado, no tiene financiamiento, los corredores súper mega de Transantiago, no terminan, y nosotros vamos avanzando, entonces, sí que Metro sea, per se, no es que lo quiera, ni sea su función, es el Metro el que va planificando la ciudad. Entonces, no hay un desarrollo de detalle de todo este sector, pero como yo hago un hoyo aquí, necesito reponer, y me tienen que decir qué tipo de baldosa quieres y cuántos metros de pasto y yo necesito saber eso, porque a mí no me sirve un concurso de ideas, necesito ir a verlo, por lo tanto, alguien me lo va a tener que decir, nadie me lo dice, ya, lo voy a decidir, paf, y lo decido».

Este extracto muestra bien que los temas no emergen de forma consensuada entre los actores involucrados. Es Metro el que define sus necesidades en función de su cartera de proyectos, y el que espera una respuesta de los otros actores en función de su propia carta Gantt. Metro justifica esta falta de coordinación y las decisiones que toma de forma unilateral por la baja reactividad de los otros actores. Entre líneas, emerge una visión crítica de los otros actores que, desde el punto de vista de la funcionaria de Metro, no están a la altura de los desafíos. Ahora bien, los desafíos en cuestión surgen a raíz de la agenda de Metro.

En realidad, la ausencia de coordinación entre Metro y las otras instituciones involucradas en el sector de estudio tiene su origen en el marco normativo que rige a la empresa, y en particular la ley 18.772, que fija los atributos de la empresa Metro S.A. Este marco normativo es ocupado por Metro como argumento para centrar sus actividades en el subsuelo y justificar los límites legales que pueden tener sus intervenciones en los espacios públicos. Tal como señala la funcionaria del Metro:

> «Es como la piedra en el zapato: hay un tema real que es el alcance de Metro, el otro tema es la expectativa de Metro, y el otro tema es lo que se le pide a Metro. Metro es una empresa de transporte eléctrico de pasajeros y es una empresa pública, por lo tanto, todos esos proyectos pasan por la cartera de proyectos de inversiones públicas del Estado, por lo tanto, se evalúan como una inversión social, y su retorno tiene que ver, y su gasto tiene que ver con lo que significa el rol y el giro. Entonces si la Municipalidad de Santiago quiere que yo le ponga el acceso acá, para que yo le remodele todo esto, no puedo, porque yo tengo que transportar bien a la gente, entonces yo después viene la gente del Mercado y quiere que yo le cambie todo esto que yo no lo puedo, porque es plata pública».

En ese extracto aparece toda la ambigüedad que genera el estatus de Metro. En efecto, se constituye como una sociedad anónima privada, pero con financiamiento público. Su marco normativo lo autoriza a intervenir la ciudad y sus espacios públicos sin necesidad de consultar a las municipalidades o los otros actores involucrados, y con la única obligación de mitigar sus impactos en superficie. Ese marco normativo, asociado a su alta capacidad financiera —justificada por la utilidad pública de su misión y el costo de las infraestructuras— le otorgan un peso importante como actor urbano. Sin embargo, en la opinión de los otros actores, Metro se protege en su marco normativo para mitigar lo mínimo posible los

espacios públicos. De los debates asociados a la interpretación del alcance legal de las obras de mitigación de Metro surge una problemática importante que, en la actualidad, no está resuelta: ¿cuál es exactamente el papel de un actor con el peso de Metro en la planificación de la ciudad? El análisis de las entrevistas muestra claramente un cierto nivel de discordancia entre las interpretaciones de Metro y los demás actores.

El marco normativo de Metro —que, en la jerga profesional, los actores identifican como «La ley Metro»— instaló una situación en la cual Metro, como actor, se sitúa por sobre los demás en una posición dominante. Situación que se revela aún más compleja de manejar en contextos urbanos donde Metro tiene un impacto predominante, como es el caso del sector de estudio. «Hoy el sector está absolutamente dominado por Metro», comenta un funcionario de la SECTRA. Esto resume bien lo que indican los otros actores, que en las entrevistas describen relaciones complicadas y desequilibradas. Se enfrentan a una situación en la cual Metro planifica por su cuenta y mantiene durante quince años una obra en curso, justificándose a través de argumentos técnicos y legales. Un funcionario de la Municipalidad de Independencia comenta al respecto:

> «Es Metro quien manda. Sí, es súper dura la relación con Metro, porque, en el fondo, te dan explicaciones súper técnicas a algunas cosas que en realidad tú sabes o no sé, pues, todos los que trabajamos en el tema sabemos que esos no son tan así».

En la misma línea, un funcionario de la SECPLAN de la Municipalidad de Santiago señala lo siguiente:

> «Metro tiene sus proyectos, su carta Gantt, su forma de ejecutar, y es difícil que un municipio o una entidad más pequeña pueda alterarlo, modificarlo [...]. Ellos son muy buenos resolviendo el tema de transporte subterráneo, pero no se preocupan, ni antes, ni ahora, de lo que afectan en superficie».

Los actores en general reconocen la capacidad ejecutiva de Metro, pero insisten en que su interés se enfoca en el subsuelo. «Es hasta el primer peldaño y de ahí se olvidan», nos señala una representante de la Asociación MLCH. El único medio de presión que tienen los actores es el Sistema de Evaluación Ambiental (SEA), que obliga a Metro consultar a los otros actores sobre los impactos de sus obras en los espacios públicos, a través de la Superintendencia de Evaluación. Esta nueva consulta entra en vigor para las obras de la nueva línea 7. Sin embargo, muchos de los actores entrevistados coinciden en que, si bien esta nueva obligación legal debiera obligar a Metro a preocuparse más del impacto de sus obras en superficie, en la práctica para ellos es difícil hacerse escuchar. Frente a un proyecto de la envergadura de una línea de metro, que maneja sus propios tiempos —asociados a plazos políticos y mandatos presidenciales—, es difícil competir.

La actitud de Metro, que los otros actores califican de autista, tiene consecuencias considerables, no solo en la problemática de distribución de flujos en el espacio público, sino también en su aporte a los espacios urbanos, entendidos como

espacios sociales. El funcionario del CCEM que entrevistamos fue muy crítico en este punto. Según comenta, desde el CCEM han intentado sin éxito desarrollar con Metro proyectos culturales, tanto en la mezzanina de la estación Cal y Canto como en los espacios públicos afuera de la Estación Mapocho. Según él, Metro no ha sido un actor urbano proactivo en el sector, y solo ha generado una degradación general de los espacios públicos por su obra. En la misma línea, un ex director de la DA MOP comenta al respecto:

> «Metro está haciendo tres líneas distintas y estoy seguro de que el plan maestro de Mapocho–La Chimba o el plan maestro de la explanada de los mercados no ha sido su marco orientador de la ubicación de las estaciones, o que haga infraestructuras para que se habilite una primera etapa de este plan maestro. Ha corrido por su cuenta. La mayor inversión que se ha hecho en ese lugar es de Metro y Metro no ha escuchado a nadie más que a Metro para ejecutar [...]. Metro ha pasado diez años por este lugar y no ha dejado nada más que estaciones de metro».

En el marco de las obras de mitigación de la línea 3, Metro aceptó contratar a la oficina que ganó el concurso de la Explanada de los Mercados. Sin embargo, aplicando una interpretación estricta del marco normativo, Metro contrató a esta oficina solo para diseñar los espacios públicos de la Plaza Venezuela. El perímetro de esta obra de mitigación se limita rigurosamente al perímetro actual de las faenas de obra de Metro, sin asegurar su coherencia dentro de una visión general del espacio a la cual apuntaba el concurso inicial. Según Metro, el diseño de la Plaza Venezuela debería realizarse al término de la construcción de la línea 7, previsto para el 2028.

A raíz del nuevo sistema de evaluación del SEA, Metro está desarrollando un estudio de intermodalidad para la línea 7 que podría constituir un primer giro en la manera que tiene la empresa de mirar los espacios públicos. Sin embargo, los actores entrevistados de la DTPM no sabían muy bien cual sería el alcance final en términos de intervenciones concretas. Como lo señala una funcionaria del Área de Infraestructura de la DTPM, Metro está conformado por distintas gerencias que no comunican necesariamente entre sí. La gerencia de proyectos, a cargo del presupuesto de obras, no está a cargo del seguimiento del estudio de intermodalidad, a pesar de que al final le corresponde tomar la decisión (a nivel presupuestario) del alcance de las obras de mitigación. La ausencia de coordinación interna de Metro que nos señala la funcionaria de la DTPM, así como la ausencia de coordinación entre Metro y los otros actores, en realidad hace parte de un problema sistémico de escala mayor que impregna de forma general el marco de acción de los actores.

- **El desarrollo de estrategias y tácticas aisladas**

En efecto, las entrevistas muestran un sinfín de iniciativas que se articulan en torno a diferentes dimensiones y escalas en el sector de estudio. Más allá de su cantidad, que constituye en sí misma un problema debido a la poca coordinación existente,

también son problemáticos el grado de autonomía y el nivel de precariedad de cada una de estas iniciativas.

Estas iniciativas pueden tomar distintas formas: estudios, proyectos, gestiones o planes. Sin embargo, suelen tener un denominador común: siempre nacen desde un actor específico que levanta la iniciativa de forma aislada. Las eventuales asociaciones o coordinaciones que pueden surgir en el camino, siempre precarias, dependen de dos posibles situaciones:

- La necesidad de validar una etapa administrativa, que requiere de la autorización de un actor institucional específico.
- La voluntad del actor que lanza la iniciativa de asociarse o coordinarse con otros actores para impulsar el proyecto.

De la naturaleza de la iniciativa y la posición del actor en el marco de acción depende su éxito. Los proyectos enmarcados dentro de las competencias sectoriales establecidas para cada institución tienen así más posibilidades de concretarse. Es el caso de proyectos o gestiones de escala menores como, por ejemplo, repavimentación, cambios en la semaforización, ajustes en la ubicación de paraderos, etc. También es el caso de ciertas obras de infraestructura de escala territorial que tienen cierto apoyo político a nivel nacional. A partir del análisis de las entrevistas, podemos citar como ejemplos la autopista Costanera Norte en su momento o, más recientemente, las obras de las líneas de metro o la ciclovía 42K que, al ser elegida proyecto del bicentenario, tuvo un apoyo político considerable. Aunque estos proyectos conllevan una complejidad técnica y de gestión, en ciertos casos asociados a demandas ciudadanas, logran concretarse siguiendo el camino institucional de desarrollo del proyecto. Este camino institucional se compone de grandes fases preestablecidas: diseño, inversión, ejecución y, luego, operación. La fase de aprobación de la inversión por parte de MDS es la más crítica y la más estandarizada en su proceso. Este camino administrativo que, según los actores, suele caracterizarse por su rigidez, implica que los proyectos entren en un carril estandarizado en el que no existe espacio para un dialogo intersectorial o con otras iniciativas del mismo ámbito. De este modo, la coordinación de varias intervenciones tiende a complejizar el proceso, arriesgando su concreción. Lo que lleva a los actores entrevistados a desarrollar estrategias aisladas, centradas en el desarrollo de su propia iniciativa. Este tipo de proyectos corresponde más bien a la primera situación que hemos mencionado, en la cual coordinaciones con otros actores pueden eventualmente emerger para validar una etapa administrativa específica, pero sin ninguna mirada intersectorial sobre el espacio urbano.

En la segunda situación, las asociaciones o coordinaciones emergen como una estrategia —o a veces una táctica de más corto plazo— por parte de un actor a cargo de una iniciativa específica para lograr impulsar su desarrollo. Esta situación suele presentarse cuando un actor quiere desarrollar un proyecto sin tener la capacidad financiera o técnica de ejecutarlo solo. En este caso, se desarrollan asociaciones estratégicas en torno a negociaciones con otros actores para lograr conseguir el financiamiento o las competencias que faltan. En este tipo de negociaciones, cada

actor suele considerar a los demás como proveedores de servicio u oportunidad, según su posición en el juego. Por ejemplo, según un funcionario de la Municipalidad de Santiago, la peatonalización de la calle Puente se hizo a través de una negociación entre la Municipalidad de Santiago y DTPM. En este caso, DTPM solicitó el cierre vehicular de la calle Puente para agilizar el tránsito del transporte público en Santo Domingo. La Municipalidad de Santiago se negó al principio, pero luego, en una segunda instancia, solicitó a DTPM que financiara la peatonalización de la calle Puente a cambio del cierre, identificando en la solicitud de DTPM una oportunidad para avanzar en su propia agenda. En un principio, DTPM rechazó financiar la obra, pero, ante la necesidad de resolver un problema de tránsito, finalmente aceptó. Esta transacción le permitió a la Municipalidad de Santiago incorporar la calle Puente en el proyecto de peatonalización «Plan Centro» que el municipio estaba llevando a cabo en ese momento. Este tipo de transacciones se desarrollan también para proyectos de escala mayor. Por ejemplo, el concurso inicial del proyecto de la Explanada de los Mercados se financió a través de un FONDART, según explica una representante de la Asociación MLCH. Por lo tanto, no existía una línea de inversión asociada al proyecto. Para poder ingresar una iniciativa de inversión a MDS, la Asociación MLCH necesitaba desarrollar un estudio de conteo de flujos. En este contexto, ofrecieron a DTPM asociarse a la iniciativa para lograr financiar el estudio de conteo requerido. DTPM, que veía en la iniciativa una oportunidad para reordenar sus puntos de parada, aceptó. Los conteos fueron realizados, pero luego hubo un cambio de gobierno y se congeló la iniciativa. Al respecto, la representante de la Asociación MLCH comenta lo siguiente:

> «Salieron las autoridades y eso fue mi error [...], el equipo que quedó no tenía idea de la inversión [...], se cortan las cabezas, pero la institucionalidad sigue funcionando y haberlos involucrado hubiese permitido sostener la iniciativa como una iniciativa de interés».

A su juicio, haber negociado el proyecto solo con personas que ocupaban cargos políticos fue un error estratégico. Con la llegada del nuevo gobierno en 2018, los cargos políticos fueron reemplazados y no hubo ningún seguimiento del personal de planta, que no había estado particularmente involucrado en la iniciativa. De este modo, las gestiones que desarrolló la Asociación MLCH desde el inicio de la iniciativa de la Explanada de los Mercados se revelaron infructíferas. Tanto la falta de coordinación con Metro al momento del concurso como el financiamiento de este a través de un FONDART, demuestran una precariedad de las gestiones y una ausencia de visión de largo plazo que perjudican las posibilidades de desarrollo del proyecto. El estudio «Plan Santiago Camino», desarrollado en 2016 por la oficina de Gehl, se vio confrontado al mismo tipo de problemas. El proyecto, impulsado por el GORE y gestionado desde la DA MOP, nació a raíz de la iniciativa personal de funcionarios de la DA MOP y el GORE, que deseaban desarrollar un proyecto con la oficina de Gehl. Sin embargo, la precariedad del montaje operacional, que dependía fuertemente del apoyo político del Intendente de turno y carecía de

financiamiento, desembocó finalmente, dentro del sector de estudio, en la creación de un único pasaje peatonal pintado en blanco y negro.

Diferentes actores mencionaron los plazos de los mandatos políticos como un factor importante de bloqueo de las iniciativas. Respecto de los acuerdos financieros a escala regional, un funcionario del GORE comenta lo siguiente:

> «Generalmente son de tres a cuatro años, porque están muy vinculados también al período de la autoridad. Los convenios son acuerdos entre los distintos servicios, las municipalidades… Aquí en Chile hacemos una vaquita, donde todos ponen un poco y entre todos se arma el proyecto, pero para llegar a hacer eso, necesito un plan y financiamiento, y la voluntad de las personas que van a firmar, que son las autoridades, que son cuatro años, y que no siempre son del mismo bloque, y puede ser que no haya interés».

Ese extracto muestra tanto la importancia estratégica de la etapa de financiamiento del proyecto como el nivel de complejidad que conlleva. En efecto, el montaje financiero requiere de un cierto nivel de coordinación institucional para lograr acuerdos y llegar a aprobar el financiamiento dentro del plazo determinado por los mandatos políticos. Tal como comenta el funcionario del GORE, este marco se complejiza aún más en el caso de proyectos intercomunales, ya que no existe una línea presupuestaria específica para este tipo de proyectos. Al momento de ingresar a financiamiento, se deben parcializar por territorios administrativos. En este contexto, los proyectos con más posibilidades de ver su financiamiento aprobado son aquellos que se gestionan desde la planta técnica de las instituciones y que sobreviven a los cambios políticos. Estos proyectos corresponden más bien a las iniciativas sectoriales que hemos descrito, y que se caracterizan por lógicas sectoriales que carecen de aproximaciones multidimensionales sobre los espacios urbanos.

La mayoría de las situaciones que hemos identificado a partir del análisis de las entrevistas se caracterizan así por el desarrollo de gestiones o estrategias aisladas. Aunque en ciertos casos estas iniciativas pueden implicar asociaciones temporales con otros actores, ninguno de los casos identificados se construye en base a una visión y coordinación transversal de las distintas dimensiones que implica la planificación de un espacio urbano. Esta visión transversal es clave para abordar espacios públicos que albergan una compleja superposición de flujos y funciones, como en el caso del sector de estudio. El complejo marco de acción, descrito por los actores entrevistados, obliga a cada actor a centrarse en su propio proyecto para llevarlo a buen puerto. De este modo, el foco de atención de los actores se centra en la manera de construir la carta de navegación de la iniciativa, más que en la iniciativa misma. Lo que puede ser parecer un leve cambio focal en realidad tiene una importancia clave. Al centrarse en la carta de navegación, se invisibilizan las distintas dimensiones que componen el espacio. Si efectivamente son capaces de describir e identificar estas dimensiones, como lo hemos mostrado en el análisis de

las entrevistas, no las toman en cuenta al actuar sobre este espacio, generando así importantes descoordinaciones que tienen un impacto directo en el espacio.

- **Una descoordinación institucional que genera conflictos de usos espacializados**

Si bien, como lo hemos mencionado antes, los actores en general destacan la escala y amplitud que tiene el sector, el espacio está en realidad fraccionado por los flujos vehiculares. Al respecto, un funcionario de la DDU MINVU comenta lo siguiente:

> «Es un punto de vialidad muy complejo. Está básicamente el inicio de los ejes Recoleta, La Paz e Independencia, entonces hay una concentración de giro, y eso hace que todo este espacio quede completamente desarticulado [...]. La propia vialidad, son especies de otros ríos que tengo que ir cruzando [...]. Esa fragmentación en los recorridos [refiriéndose a los recorridos peatonales], porque está espacialmente fragmentado, a mí me parece complejo».

El lugar conlleva así una alta complejidad espacial, producto de la intensidad de los flujos vehiculares y la complejidad de la red vial asociada a estos, dejando veredas estrechas donde se concentra también un elevado flujo de peatones. Esta situación de fragmentación del espacio genera conflictos entre flujos de distintas naturalezas que se superponen en el espacio, como comenta, por ejemplo, un funcionario de la Municipalidad de Independencia:

> «Los flujos se topan y se traslapan [...], yo tengo un solo conflicto solamente, que es esta zona. Es mi única zona roja. Mi única zona saturada de toda la comuna es Independencia y Avenida La Paz. [...]. Es un punto súper caliente. Además, las veredas ya están de este porte. [...]. En el puente que cruza Avenida La Paz ahí la gente ya camina por la calle».

Si bien los actores del transporte se centran más en la descripción de los flujos y desafíos asociados al transporte público, en general todos los actores subrayan lo complejo que resulta cruzar a pie el sector de estudio, ya sea en sentido poniente-oriente o norte-sur. Una integrante del equipo del proyecto Explanada de los Mercados asimila el sector al «ojo del huracán». Una funcionaria del Metro reconoce así que hay que estar familiarizado con el espacio para lograr cruzarlo a pie y comenta lo siguiente:

> «A nosotros nos parece que es como un lugar muy complejo para los peatones, dada la cantidad de circulaciones en todos los sentidos, o sea, es complicado, llega a ser peligroso tener que esperar tres semáforos para cruzar de un lado a otro, y cada semáforo tiene distintos tiempos, y tiene distintos ritmos, entonces no siempre alcanzas a acumular a toda la gente. Y es bien, no diría espontáneo, pero hay que sobrevivir para poder cruzar, un neófito no puede pasar, tienes que entrenarte un poquito para conocer el espacio».

El comentario de la funcionaria del Metro suena algo irónico al compararlo con las críticas que la gran mayoría de los actores formula sobre la postura de Metro en el sector y el impacto que ha tenido la obra de las líneas 3 y 7. En esa línea, un exfuncionario de la CORDESAN comenta que la instalación del metro en los años 1990 fue un momento importante en términos de conectividad para el sector, ya que en esa época «apareció en el mapa»; pero también señala la ausencia de una mirada sobe los flujos en superficie y los impactos sobre el espacio público que iba a generar el nodo intermodal. Para un funcionario de la Municipalidad de Independencia, esa ausencia de reflexión sobre la superficie por parte de Metro sigue siendo un problema en la actualidad. En su experiencia, Metro no se interesa en el impacto que tiene sobre la superficie en términos de flujos. Insiste en que metro debe entender que «tiene que hacerse cargo del espacio público que interviene y eso significa no solo dejar la gente y traer la gente, sino que pensar que sus flujos vienen un poco más allá y que cuando hacen algo en Santiago repercute inmediatamente sobre Independencia y Recoleta». Un funcionario del CCEM insiste en esto mismo, señalando los problemas de seguridad en los lugares pocos visibles que ha generado la obra en el espacio público, entre otros a la altura de la ciclovía 42K, que en la actualidad se transformó en el único eje peatonal oriente-poniente, generando uno de los puntos de mayor conflicto entre peatones y los ciclistas en el área de estudio. Esta situación también es criticada por varios actores del MINVU y las Municipalidades de Santiago e Independencia, tanto en términos de diseño urbano de la ciclovía 42K como en términos de integración e impacto urbano de la obra de metro.

A los conflictos entre peatones, vehículos y ciclistas se suma también el factor del comercio ambulante, que aparece en varias entrevistas como un componente adicional de conflictos espaciales. Como lo describe un funcionario de la Municipalidad de Independencia, este tipo de comercio se localiza en general en los lugares de mayor flujo, que «funcionan como un imán que atrae a los ambulantes»: cerca de las salidas del metro y a lo largo del eje peatonal que se forma entre la calle Puente y La Paz. Visión compartida por funcionarios tanto de la SECPLAN de la Municipalidad de Santiago como el Área de Planificación de la DTPM. «El espacio es conflictivo, se generan roces», comenta un funcionario de la SECPLAN de Santiago. En definitiva, resume una funcionaria de la SECTRA, integrante de la Mesa Intermodales, existe «una complejidad en superficie que no está bien resuelta».

El análisis de las entrevistas revela así claramente esta paradoja de un espacio que recibe importantes flujos de transporte, pero que, debido a su estatus de nodo de intercambio multimodal asociado a una actividad comercial, recibe también un considerable flujo peatonal. Estos diferentes flujos terminan por entrar en competencia en el espacio, generando un elevado nivel de conflicto. En realidad, como lo veremos a continuación, la dicotomía entre transporte y peatones estructura generalmente el discurso de los actores entrevistados, así como la visión que cada cual proyecta del sector.

3.3 La oposición entre transporte y peatones, una lógica separatista

Aunque la mayoría de los actores reconoce al sector como un lugar de transporte, en el discurso de los actores entrevistados se oponen efectivamente dos lógicas que parecen irreconciliables: la actividad del transporte, que fragmenta el espacio, y las necesidades peatonales, que requieren de un espacio unido. El lugar es conflictivo por estos usos, que pueden llegar a ser contradictorios y que se deben compatibilizar en el espacio, nos señalan funcionarios del MINVU.

Esta oposición entre transporte y peatones emerge del análisis de las entrevistas como un punto clave para entender las visiones de los actores. Dependiendo de área de acción y el tipo de institución que representan, su enfoque de este tema puede variar. En general, los actores del transporte tienden a centrarse en su ámbito de acción —el transporte— e incorporan la variable peatonal como consecuencia de los flujos. En cambio, los otros actores tienden a abordar esto a través de las problemáticas de los peatones y revindicar el espacio público como un espacio peatonal. Ambos grupos comparten en general una misma postura, en la cual el transporte y los peatones son percibidos como conceptos antinómicos. Los actores identifican transversalmente al sector como un espacio dedicado al transporte. Sin embargo, los actores del transporte (DTPM, SECTRA, METRO) tienden a concentrarse en la operación y gestión del transporte público, mientras que los otros actores incorporan en su mirada la dimensión peatonal y, por asociación, el concepto de espacio público.

Para los funcionarios entrevistados de la SECTRA, hubiera sido más eficiente poder contar con una estación de intercambio modal en un recinto, para mejorar así las operaciones de trasbordo entre los buses y el metro sin interferir en los espacios públicos en superficie, y lograr que «la intermodalidad se produzca de manera más fluida», como comenta una funcionaria de SECTRA, integrante de la Mesa Intermodales. Nos explica que las «zonas intermodales», es decir zonas de intercambios modales que se generan en el espacio público, fueron reconocidas hace poco por SECTRA con la conformación de la Mesa Intermodales. Sin embargo, a lo largo de la entrevista señala la «complejidad en superficie que no está bien resuelta», sin nunca mencionar el espacio público. En definitiva, aplica criterios centrados en la gestión del flujo, como en el caso de una estación de intercambio, sin lograr incorporar una mirada más amplia que abarque las distintas dimensiones sociales del sector. Dimensiones que identifica claramente al inicio de la entrevista, cuando se le preguntó por la identidad del sector, pero que luego no parecen permear en su práctica como ingeniera de transporte.

Del mismo modo, la funcionaria del Metro se centra en los ajustes viales que se hicieron en torno a la obra del metro para mejorar el tránsito vehicular, rescatando que «funcionó perfecto». Si bien reconoce que la superficie va a estar intervenida mucho tiempo por la obra, su discurso gira en torno a una justificación técnica y económica de la duración de la obra, sin mencionar el impacto sobre los flujos peatonales en los espacios públicos. Más allá del marco de acción legal de Metro, es

interesante señalar que, al tener prerrogativas revindicadas como limitadas sobre la superficie, Metro centra su acción en mejorar el flujo vehicular del transporte público sin tomar en cuenta los impactos para los peatones de una obra que tendrá una duración total de quince años. Punto que subrayan varios actores, tanto de escala municipal como ministerial, en las entrevistas.

También hemos identificado la falta de incorporación de la experiencia del peatón en las entrevistas que realizamos a los funcionarios de la DTPM. Algunos reconocen que los flujos peatonales no están bien resueltos en el sector, logrando desarrollar un diagnóstico claro de los problemas. Es por ejemplo el caso de una exfuncionaria del Área de Infraestructura de la DTPM, que comenta lo siguiente:

> «Finalmente es tanto la congestión vial que entorpece mucho las circulaciones peatonales. O sea, es un lugar que prácticamente dos horas al día hay una especie de taco, y hay un exceso de vehículos (…) se da mucho verde a los autos y muy poco verde a los peatones».

Sin embargo, siempre se establece una relación dicotómica y competitiva entre ambas dimensiones y, al igual que en el caso de la funcionaria de Metro, tiende después a centrarse en la gestión de los flujos vehiculares desde una visión técnica, que solo apunta a mejorar el servicio y la operación del transporte público. La percepción del espacio tiende así a ser la de un espacio más bien geométrico y tecnicista que no toma en cuenta los aspectos sociales del lugar, ni siquiera desde la experiencia del peatón como usuario del sistema de transporte. Esta postura, centrada en la operación de la flota de buses, lleva uno de los funcionarios del Área de Planificación de la DTPM a comentar que la obra del metro «no ha sido tan disruptiva», demostrando una preocupante ausencia de contextualización.

Dentro de las entrevistas a los actores del transporte, resalta un funcionario de la SECTRA, a cargo del fomento de la bicicleta, que formula los desafíos urbanos del sector en los siguientes términos:

> «Hay que definir bien la vocación de este barrio. Si este es un barrio cuya vocación está más bien en la permeabilidad dentro de un lugar y otro del río o si es un lugar en donde los pocos espacios que existen se vinculan a la función de desplazamiento. A priori no me parece que ninguno de los dos sea más importante que el otro porque la importancia que tiene este, este barrio es dual. Claramente hay que buscar un punto de equilibrio, de convivencia».

La permeabilidad entre las dos riberas es una dimensión que relaciona directamente en su discurso con la continuidad de recorridos peatonales entre las dos riberas, de la que el sector carece en la actualidad. Aunque identifica la dimensión del transporte y la dimensión peatonal como componentes claves del área de estudio, al definirlo como un «barrio dual» sigue separando conceptualmente estas dimensiones, que requieren por lo tanto de una articulación, de «buscar un punto de equilibrio».

Esta «dualidad» —retomando la expresión del funcionario de la SECTRA— entre transporte y peatones es asumida, con distintos grados de conciencia, por los actores entrevistados. Las visiones que tienen sobre el sector dependen finalmente de su postura respecto de estas dos dimensiones en tensión. Cada actor posiciona así su cursor según la institución que representa. Como lo hemos visto, los actores del transporte tienden a no incorporar la dimensión peatonal en sus acciones sobre el sector y, por el contrario, los otros actores «le hacen el quite al transporte», retomando la expresión de una representante de la Asociación MLCH, que tiene también una expertise profesional en transporte.

Si bien son una minoría, algunos actores entrevistados no encajan de forma tan tajante en esa visión dicotómica entre transporte y peatones. En general son urbanistas que, por su recorrido profesional, han desarrollado una cierta expertise en transporte, que les permite entrelazar la dimensión del transporte y los peatones, construyendo una visión del sector que nos parece más completa. Es el caso, por ejemplo, de un funcionario de la dirección de movilidad de la Municipalidad de Santiago a cargo de los modos activos —peatones y bicicleta— que comenta lo siguiente:

> «Lo de nosotros es ganar el espacio y que la gente lo puede ocupar. Pero si, priorizar el transporte público aquí y la caminata. Y obviamente tener circuitos de bicicleta que puedan conectar y evitar un poco los flujos peatonales».

Idea que comparte también una representante de la Asociación MLCH. Por un lado, tiene una visión muy crítica de los actores que consideran que el sector tiene buena accesibilidad, sin darse cuenta de que la experiencia de las personas en el espacio es clave para medir esa accesibilidad. «La peatonalidad es el sistema de acceso al sistema de transporte público», nos señala. Por otro lado, a su juicio, el concurso de la Explanada de los Mercados, organizado por la Asociación MLCH, se centró en el diseño del espacio público sin resolver el problema del transporte, que a su juicio era central. Refiriéndose a las propuestas, comenta lo siguiente:

> «Eran bastante débil desde la movilidad, eran muy ricas en los temas de espacio público, pero es como esa típica debilidad que tenemos los arquitectos por las áreas verdes y por las explanadas, pero que en definitiva no logran nutrir ni activar los espacios, ni cubrir las necesidades reales [...], ningún proyecto resuelve el problema de transporte. Todos le hacen el quite y lo peor que podemos hacer en este tipo de concurso es imaginarnos un gran espacio público donde no hay buses, porque los va a haber igual».

En la misma línea, respecto a la idea de enterrar el transporte en el subsuelo para liberar el espacio público, comenta lo siguiente:

> «Incluso si están abajo, van a tener que salir por algún lado, van a tener que entrar y eso va a generar impactos que tú tienes que evaluar y medir. Si yo propongo liberar y sacar calles, de lo cual yo puedo estar súper a

> favor, no digo que no y creo que sí se requiere una restructuración del área, pero lo peor que puede hacer es no reconocer ni internalizar en el proyecto los impactos que significa reducir capacidad, sacar los buses, sacar los colectivos».

Sobre la propuesta ganadora, comenta que esta era bastante satisfactoria en términos de diseño del espacio público, pero que, al igual que las otras, no se hacía cargo del problema central: el transporte. Opinión compartida por un funcionario de la Municipalidad de Independencia, quien reconoce que la propuesta ganadora era muy interesante en términos de unión entre ambas orillas, pero no estaba bien resuelta en términos de transporte, lo que resultaba problemático. Sin embargo, concluía, con algo de ironía, «para mí sería lo más agradable… estoy colocando un supuesto muy grande… pero peatonalizar algunas calles, completas». Si bien asume que hay que hacerse cargo de la dimensión de transporte en el sector, lo sigue viendo como una externalidad negativa que idealmente es mejor no tener en el espacio público. No logra pensar el transporte como un componente que puede activar de forma positiva estos espacios.

Esta mirada sobre la dimensión del transporte como externalidad negativa para los espacios públicos y los peatones emerge recurrentemente del análisis de las entrevistas, y es un componente clave para entender tanto el nivel de fragmentación de los espacios como los conflictos que en ellos se dan. El análisis de las entrevistas nos muestra cómo los actores luchan por el espacio desde su propia vereda. En ese sentido, un exdirector de la DA MOP señala lo siguiente:

> «Yo creo que el principal desafío urbano es que sea una explanada, que no sean dos veredas conectadas por un puente, que crucen un río y una autopista. El desafío es que eso se trasforme como un espacio de uso público despejado. Entonces el principal desafío es ocultar la estructura de transporte y que esté todo por debajo y que haya una superficie amplia para contemplar el río hacia al oriente y al poniente, para visibilizar los edificios de valor patrimonial, para que se constituya en un espacio de valor».

Y prosigue en estos términos:

> «Recuperarlo para las personas, sacar autobuses, sacar autobuses, si tiene tres líneas de metro, dejemos que el transporte público se acote a eso, tratar de llevar el transporte público para otro lugar, esconderlo […] La gente combina harto, pero mató el espacio. La movilidad mató el espacio».

Frente a la complejidad del sector y la superposición de múltiples tipos de flujos y actividades, en el análisis de las entrevistas da la sensación de que el espacio es tan complejo que es mejor simplificarlo al máximo. Frente a una complejidad tan difícil de manejar emerge una necesidad de tranquilidad, de vacío, que se refleja en los diseños o planes que se proyectan sobre el área de estudio. Un exfuncionario de la DDU MINVU reconoce que para la primera propuesta de explanada diseñada para el bicentenario de Chile no se contemplaron los flujos, centrándose en la creación

de un nuevo espacio peatonal. Respecto del concurso de la Explanada de los Mercados, una integrante del equipo ganador comenta lo siguiente: «A mi juicio, lo que ha habido es una fragmentación progresiva de ese lugar siempre en favor del transporte y en desmedro del espacio público o para los peatones». Si bien reconoce, como todos los actores, que es un lugar de transporte, lo describe como «un espacio rodeado de transporte». Frente a esta constatación de un espacio fragmentado por el transporte, la propuesta de diseño concentra toda la operación de los buses en la esquina de Independencia con avenida Santa María, en la ribera norte. Decisión proyectual que permite, según ella, liberar el espacio de la ribera sur hasta el borde del Mapocho y «devolverle la continuidad al eje» (refiriéndose al eje poniente-oriente conformado por los parques de la ribera sur). Se trata así de ganar espacios para los peatones sacando el transporte del espacio, sin reconocer muchas situaciones híbridas en las cuales los mismos peatones son usuarios del sistema de transporte.

La continuidad del espacio peatonal se opone así a la fragmentación del espacio de transporte. Lograr la continuidad del espacio ganando espacio sobre el transporte constituye así la punta de lanza de los actores que militan a favor de los espacios peatonales. Este grupo corresponde en general a los funcionarios municipales, del GORE RM y del MINVU, así como los equipos consultores que desarrollan propuestas de diseño del espacio público. «El transporte está hipotecando gran parte del espacio público peatonal [...]. Hay que empezar a negociar el espacio», comenta una integrante del proyecto Mapocho 42K UC. A su juicio, esa negociación se debe hacer preferentemente desde lo peatonal, con el objetivo de «liberar el área de borde del río del transporte y del comercio informal», identificando tanto el transporte como el comercio ambulante como externalidades negativas.

Tal como relata un exfuncionario de la CORDESAN y un funcionario de la DDU MINVU, priorizar la experiencia del peatón es un tema que emerge al inicio del siglo XXI y se consolida en la última década. Anteriormente, la prioridad estaba puesta en resolver la congestión vehicular que venía aumentando desde los años 1980. El reconocimiento de las calles como espacio público, y no solo vehicular, acompaña esa emergencia del peatón en el escenario urbano y se construye en torno a una visión separatista. De esta forma, por un lado, los actores tradicionales del transporte todavía no han incluido la dimensión peatonal en su práctica y, por otro, los actores que defienden la dimensión peatonal tienden mayoritariamente a percibir el transporte como un componente disruptivo para el espacio público. Pero, finalmente, ¿qué visión del espacio público tienen estos actores? ¿Qué está detrás de esta lógica separatista?

3.4 La construcción de una visión polarizada y binario sobre el espacio público

Del análisis del discurso de los actores entrevistados se desprenden, detrás de esta lógica separatista entre transporte y peatón, dos maneras de considerar el espacio que compiten, y en base a las cuales se estructuran los proyectos, planes e iniciativas que desarrollan los actores. Calificaremos estas dos visiones de *tecnicista* y *romántica*.

- **La visión tecnicista**

La visión *tecnicista* busca ordenar de forma eficiente el flujo peatonal. En esta visión, la caminata se reduce a un flujo al que se aplican los mismos criterios de eficiencia que se aplican a los modos de transporte. Las problemáticas de movilidad se vuelven temas eminentemente técnicos de discusión sobre los flujos. El espacio público emerge como una infraestructura dedicada a agilizar los flujos en la ciudad, y no como un espacio que acoge y se construye en torno a prácticas sociales ligadas a la movilidad.

El espacio es percibido entonces como un espacio geométrico y funcional, una superficie que recibe flujos que requieren ser ordenados y jerarquizados para facilitar y maximizar los tiempos de desplazamientos y la fluidez de los recorridos. Los trazados, giros, sincronización de los semáforos y tiempos de los cruces peatonales se vuelven así temas claves. Una exfuncionaria del Área de Planificación de la DTPM nos señala al respecto:

> «Se da mucho verde a los autos y muy poco verde a los peatones [...], o empatado de alguna manera, porque son hordas peatonales que quieren cruzar, pero no siempre están las facilidades [...], sigue siendo un lugar de intermodalidad súper necesario para la ciudad, pero que no está hoy día bien resuelto».

En esa línea, varios actores reconocen el espacio público como un nodo intermodal en el cual interactúan modos de transporte sin mencionar a la figura del peatón. Es, por ejemplo, el caso de una funcionaria de SECTRA, integrante de la mesa intermodal, que comenta lo siguiente:

> «Actualmente en la normativa, las estaciones intermodales se definen como recintos en donde interactúan distintos modos de transporte. Nosotros lo vemos en un sentido más amplio que un recinto, por ejemplo, acá en Cal y Canto no tenemos un recinto donde entran buses e interactúen con Metro, pero sí estamos hablando de una zona muy fuerte de intermodalidad, y eso también se abarca dentro de este plan de intermodalidad. Es decir, puede ser tanto un recinto, como un sector de la ciudad en que interactúan fuertemente dos o más modos de transporte. La idea es que la intermodalidad se produzca de manera más fluida».

Para los actores entrevistados que perciben los flujos peatonales a través del tema del intercambio modal, el espacio público se restringe a un espacio de flujo.

Caminar no es en sí una actividad que puede generar prácticas sociales en el espacio. Lo perciben más bien como un flujo. Al restringir su visión sobre el espacio público a un espacio de flujo, se restringe también su visión de la movilidad a una temática funcional y tecnicista.

- **La visión romántica**

La visión *romántica* busca crear espacios de permanencia y paseos en los cuales predominan prácticas más bien contemplativas o de ocio, que se pueden asociar a la figura del *flâneur* urbano de Benjamín (2005) o a la imagen de un espacio público «pacificado» de Zukin (1995, 2010).

Desde esta postura, tanto el transporte como el flujo peatonal asociado a este se invisibilizan en beneficio de una visión idealizada del espacio público, que se asemeja más al concepto de plaza o parque. Es decir, lugares de permanencia en los cuales las personas se encuentran en situaciones más bien de paseo. Del mismo modo que la visión *tecnicista* elude en buena medida el concepto de espacio público, la visión *romántica* elude en buena parte los flujos, centrándose en velocidades y ritmos más lentos que responden a lógicas de recorridos peatonales más difusos.

Se trata entonces de consolidar un espacio público que asegure continuidades peatonales entre el Parque Forestal y el Parque de los Reyes y de entregar el borde del río a los peatones. Como nos menciona por ejemplo una funcionaria del CMN:

> «Hay que intentar que esto sea un parque con un río al lado y un sector como consolidado para la ciudad, o un espacio público bien consolidado que sea fácil de acceder, de transitar y que entregue a la ciudad un lugar de estar en el fondo [...]. Esto es un gran parque que está dividido por pasos, y un lugar donde hay dos mercados importantes con un centro de actividades culturales».

Esta voluntad de crear un espacio público verde fue así mencionada en varias entrevistas, pero siempre con una cierta despreocupación o invisibilización de las problemáticas asociadas a la presencia del nodo de transporte en el sector. «Liberar el área de borde río era una deuda histórica» (refiriéndose tanto al transporte como al comercio informal), señala una integrante del equipo Mapocho 42K UC, y comenta lo siguiente:

> «Este corredor verde se corta, le ocurre este hecho, como duro, mucho más instalado en las prácticas de la movilidad, y después hay un magnífico parque de los noventa, que de nuevo se instala, entonces la pregunta es, qué tipo de infraestructura verde va a aparecer ahí [...]. Esa movilidad hoy día es muy dura. De hecho, la pregunta es por qué esto no está en superficie, y el transporte, sencillamente, reconoce que está pasando por un nudo peatonal, ciclable, urbano, de otra característica, como pasa en Plaza de Armas, en Plaza de Armas pasan micros, autos, peatones, ciclistas, y, sin embargo, el suelo urbano, reconoce ese otro estrato».

Esta comparación entre el nodo Cal y Canto y la Plaza de Armas en términos de transporte refleja un cierto desconocimiento de lo complejo que puede llegar a ser la integración urbana de las operaciones de trasbordos en un nodo estructurante de la red metropolitana, como es el caso de Cal y Canto. Para ella, no se trata de la integración de un nodo de transporte, sino que de reconocer un nudo peatonal por sobre los otros componentes, cuando en realidad el componente peatonal forma parte de un sistema multimodal. Visión que se refleja en la propuesta ganadora del concurso de la Explanada de los Mercados, donde se concentran todos los paraderos de transporte público en un espacio específico de la ribera norte, sin incorporar un estudio de recorridos de los buses y los flujos asociados a las operaciones de intercambio modal en el nodo. Al respecto, una integrante del equipo del proyecto de la Explanada de los Mercados comenta:

> «Nosotros siempre visualizamos esto como una extensión del Parque Forestal y nuestro proyecto apunta a aumentar la cuota de verde».

Esta referencia al Parque Forestal por parte de varios actores no es trivial, considerando el contexto en que se construyó el parque hace un siglo y que Castillo (2011;2014) analiza en su tesis. Como lo hemos mencionado anteriormente, el Parque Forestal se desarrolla como una operación de modernización y control del espacio público por la clase alta chilena, instalando nuevos espacios de ocio y paseo en la ciudad. Con variables grados de conciencia, los proyectos o visiones de los actores que se centran en generar una continuidad entre el Parque Forestal y el Parque de los Reyes, se sitúan en una visión idealizada de lo que debería ser la ribera sur. «Liberar el área de borde río era una deuda histórica, porque una cosa son las ventas informales, y la otra son las apropiaciones informales», nos señala una integrante del equipo Mapocho 42K UC, en referencia a los ambulantes instalados en el borde sur del río, por donde pasa la ciclovía 42K. En la misma línea, una integrante del proyecto Explanada de los Mercados comenta al respecto:

> «Si Metro ya genera consecuencias, entonces, imagínate la recuperación del espacio público en todo ese lugar. La componente humana, en el fondo, la multiculturalidad que hay en el lugar y todo el trabajo social que se puede hacer ahí, también la parte de seguridad, o sea, un diseño, en el fondo, que considere en el fondo, mejorar la seguridad del lugar…».

Al preguntarle sobre la manera en que incorporaban a los ambulantes en la propuesta, contesta lo siguiente:

> «Mira, no me acuerdo exactamente cómo estaban dentro de las bases. No me acuerdo si venían identificados dentro de la parte de participación ciudadana. Realmente, no me acuerdo si había algo, específicamente, sobre el comercio ambulante […]. En el fondo, lo que vimos fue un diseño que no propiciara la instalación, en el fondo de ambulantes en todos lados. Y que la materialidad estuviera pensada para soportar de la mejor forma posible a los que igual se iban a instalar […]. Decíamos: sabes qué, toda esa vida más como de mercado, llevémosla al borde norte y potenciémosla en todo ese frente de Santa María. En la ribera. O sea, paralelo al río en

> todo ese mega verdón que vamos a formar. ¿Te fijas? Y lo del borde sur que quede un poco más en carácter de parque».

Si bien reconoce la presencia de los ambulantes y valoriza en el diseño la búsqueda de una continuidad espacial entre las dos riberas, lo que les permitió ganar el concurso, en los hechos la propuesta concentra en la orilla norte todos los usos percibidos como externalidades negativas. Tanto el transporte como el comercio ambulante se ubican así *del otro lado*, separándolos funcionalmente y «domesticando» (según sus propios términos) a los ambulantes en una actividad controlada y regulada frente a La Vega. El objetivo principal se centra en despejar la vereda sur y crear un gran espacio público, un «mega verdón», retomando su expresión. En ese escenario, la ribera norte sigue funcionando como patio trasero.

La visión romántica no se centra siempre en la continuidad entre los parques, pero se caracteriza de forma transversal por buscar actividades de permanencia que buscan ordenar el espacio e instalar usos que podríamos calificar de pintorescos. Un funcionario de la Dirección de Movilidad de la Municipalidad de Santiago comenta así:

> «Yo no soy arquitecto, pero sí sé que los bandejones se deberían recuperar. Están subutilizados, por ejemplo, también la explanada del mercado, que, si me preguntas a mí, a mí me encantaría que por ejemplo El galeón y los otros que hay, puedan sacar las mesas afuera y con iluminación, y a lo mejor un escenario ahí, donde alguien pueda tocar mientras la gente come con seguridad [...], por ejemplo, en la tarde, con una muy buena iluminación, y con alguien en un escenario donde toque alguien música como Bossa Nova, no sé por decirlo así, y la gente coma, y con presencia de seguridad, qué sé yo, y ganar estos espacios. Por ejemplo, aquí hay unas bancas, y lo único que hacen que, no es por nada, yo sé que la gente se sienta, pero mucha gente se pone a tomar ahí. Entonces cómo darle otro uso a ese espacio que es gigante y que es bonito, que podría ser muy bonito. Por ejemplo, el mercado también, bueno eso ya no depende de la movilidad, pero es un tema que venden pollo o huevo, como que a lo mejor podría ser como otra cosa más... de la identidad digamos».

¿A que identidad se refiere el funcionario al final de esta cita? Este extracto es uno de los más ilustrativos de esta visión *romántica* que hemos detectado en el análisis de las entrevistas y revela lo contradictoria que puede llegar a ser esta postura. Por un lado, el funcionario menciona la identidad del sector, pero se imagina un espacio controlado «con seguridad», donde músicos tocan Bossa Nova. No le gusta que se venda pollos y huevos en las tiendas cercanas al mercado, siendo que se trata de comercios locales que hoy día reciben muchos clientes. Surge entonces la pregunta de la validez de esta visión romántica y su coherencia con la identidad del lugar.

De esta forma, los actores hacen competir el transporte y los espacios peatonales en torno a dos visiones polarizadas del espacio público. Sin embargo, ninguna de estas dos visiones, la *tecnicista* o la *romántica*, se basan en las prácticas reales de las personas en el espacio. Los actores, centrados en su práctica profesional

cotidiana y la gestión propia de los temas implicados por la institución de la que hacen parte, dentro de un marco de acción compleja, tienen dificultades para reconocer la naturaleza real de las prácticas y usos que se desarrollan en los espacios públicos. La vida cotidiana del lugar, su metabolismo —compuesto por los usos y prácticas formales e informales relacionados con la movilidad— se ven así invisibilizados en beneficio de un pensamiento que tiende a reducirlo el espacio a su función de nodo de intercambio de la red, o a su posible potencial de gran espacio peatonal dedicado al paseo.

Esta constatación invita además a reflexionar sobre la dimensión de la caminata, no solo como modo de enlace del sistema de transporte, sino también como un modo de desplazamiento en sí mismo, asociado a prácticas individuales y usos en el espacio público, sobre todo en las inmediaciones de los nodos de intercambio. Superando una visión estructurada en torno a las posiciones dicotómicas identificadas, esta tesis invita entonces a considerar la movilidad relacionándola con múltiples prácticas sociales, que son constitutivas del espacio público, y por ello, como veremos en el capítulo de conclusiones, a considerarla un componente estructurante de la planificación, diseño y gestión de estos espacios.

Conclusiones

A través del análisis de los procesos de producción de los espacios públicos en el entorno de un nodo de intercambio estructural de la red metropolitana de transporte de Santiago de Chile –el sector del metro Cal y Canto– esta tesis analizó las eventuales diferencias entre las acciones, representaciones y proyecciones de los actores implicados en la gestión del espacio y las prácticas de apropiación del espacio por las personas. Su objetivo no se limitaba por ello a identificar simplemente estas diferencias. Se trataba sobre todo de entender cuáles son los factores que las explican y qué consecuencias tienen en el espacio mismo. Así, este trabajo se centró desde un inicio en el problema de la movilidad, pero abordada a través de lo que revela de la producción de un espacio dado, lo que constituye la primera originalidad de esta tesis.

Situar la producción del espacio como elemento clave de la investigación estructuró no solo nuestro posicionamiento teórico, sino también nuestras opciones metodológicas, la construcción de nuestro terreno, así como los diferentes análisis que se llevaron a cabo. Se trató así de elaborar una investigación situada espacialmente, capaz de articular un enfoque relacional sobre el problema del espacio público con un enfoque pragmático del juego de actores. Nuestro terreno se construyó entonces como un elemento constitutivo del proceso de problematización, en el marco de un enfoque inductivo y cualitativo. Este enfoque se estructuró en torno a tres decisiones metodológicas principales: centrarse en un solo caso de estudio, para profundizar las singularidades propias de un espacio dado; inscribir el análisis de la producción de este espacio en su temporalidad de largo plazo; y, por último, cruzar el análisis urbano del sitio con observaciones de las prácticas sociales en el espacio y entrevistas a los actores. Estas decisiones implicaban movilizar en paralelo diferentes soportes y categorías de análisis sobre un mismo caso de estudio, lo que constituye la segunda originalidad de esta tesis.

Formulamos nuestra hipótesis de trabajo a partir de estas consideraciones y de los primeros análisis de terreno. La hipótesis se construyó en torno a la falta de reconocimiento, por parte de los actores institucionales, de las prácticas de movilidad como prácticas constitutivas del espacio público, entendido como espacio social. Esta ausencia de reconocimiento, como lo mostramos, lleva a una invisibilización del espacio mismo y a su fragmentación, e impide que aparezca un lugar concebido, practicado y vivido como un espacio público común, multifuncional y compartido en torno a diversos usos y prácticas.

En este capítulo de conclusión, volveremos sobre los principales resultados de nuestra investigación y su articulación con nuestro posicionamiento teórico. El contexto particular del sector del metro Cal y Canto y su conceptualización en cuanto caso de estudio en el marco de nuestra investigación, demostraron ser particularmente pertinentes para identificar los principales factores que señalan los procesos de producción de los espacios públicos del sector. Avanzaremos luego

hacia un debate sobre los aportes metodológicos y teóricos de la tesis en el marco de un enfoque relacional y situado sobre el problema del espacio. Por último, abordaremos el problema de los procesos de coconstrucción entre espacio y sociedad, y su incorporación dentro de lo que llamaremos una *pragmática situada del espacio público*, que emerge como dimensión clave de las conclusiones de la tesis, abriendo camino a nuevas pistas de investigación a futuro.

Las enseñanzas a partir del caso de estudio, el sector del metro Cal y Canto

> «Pasamos de ser un país que necesitaba solo infraestructura vial y muy básica, a un país que necesita infraestructura un poquito más específica, de un poquito mejor calidad, y de repente alguien dice "pero no solo infraestructura, también espacio público" y empieza a agarrar vuelo esa idea, pero tiende a frivolizarse también, porque es como que un espacio público de calidad es un render donde las familias se visten mucho más elegante que lo que nos vestimos nosotros, paseando las guaguas por un parque maravilloso, y como que eso les va a cambiar la vida [...]. La vida diaria de las personas se ve afectada por razones muy distintas que ir una vez a la semana a un parque a todo trapo. Entonces, donde creo yo que está la sintonía con la ciudadanía que finalmente da el respaldo político: en la experiencia diaria, [...] por lo menos puedo darle un poquito de dignidad, y la calidad del espacio público es parte de esa dignidad, entonces ya no es porque sí, ni tampoco es simbólico, ni tampoco es contemplativo, es porque tiene que ver con el bienestar. Le falta dignidad al espacio. [...] Si tu oferta solo es formas, solo es calidad, si pasas del hormigón a la vista a un hormigón pulido, o si pasas de una luz de sodio a una luz blanca de LED cálida de 3200K, les importa un pepino, y eso lo hemos visto varias veces en Santiago: remodelación de la cuestión, OK, y se dan las mismas lógicas de comercio ambulante, de prostitución, cuando las hay. Las mismas lógicas que se supone que tú le ibas a cambiar el pelo, les pusiste un envoltorio más pituco nomás. Son culturas, son barrios con cultura, con identidad. Son fuertes, y no toca ni criticarlas ni juzgarlas ni tomar partido a favor, tampoco la cosa romántica del Chile profundo y todas esas cosas. Lo interesante de acercarse a ver una cosa cultural tan fuerte es que la persona vista, la persona que tú estás mirando, siempre te va a mirar y te va a decir "no es así"».
>
> (Extracto de una entrevista a un funcionario de la DDU MINVU en el marco de la investigación).

En este extracto, un funcionario de la DDU MINVU se pregunta por el enfoque de los actores sobre los problemas de diseño de los espacios públicos cuando se proyecta un espacio idealizado que no coincide con las prácticas cotidianas de las personas. «Le falta dignidad al espacio», nos dice, argumentando que habría que reflexionar desde las prácticas y la cultura local, es decir, la dimensión social del

espacio en su desarrollo cotidiano. Situando su reflexión en el contexto actual de los problemas urbanos en Chile, en la entrevista define además las experiencias y prácticas de las personas en el espacio como una «unidad de medida». Sus observaciones sobre el sector de estudio son interesantes porque se refieren a un espacio público donde las prácticas de las personas son inherentes a la identidad social y cultural del lugar, argumentando que simples soluciones formales o normativas, que no tomen en cuenta estas dimensiones múltiples y complejas de lo cotidiano, no pueden llegar a buen término.

En efecto, el trabajo de contextualización y conceptualización del caso de estudio que hemos desarrollado permitió identificar estas múltiples dimensiones que caracterizan un sector estrechamente vinculado a la construcción no solo urbana, sino también cultural y simbólica de Santiago. Esta primera parte del trabajo de investigación fue esencial para la construcción de nuestra argumentación. Más allá de la definición de los desafíos urbanos relacionados con los espacios públicos del sitio, nos permitió sobre todo fijar una definición del caso de estudio que proviene de un enfoque relacional del espacio, superando la simple función de nodo de intercambio del sector.

Identificamos así que el sector ocupa una posición simbólica como espacio de transición entre ambas orillas del río Mapocho, que conforma no solo un límite geográfico y funcional, sino también cultural. Aunque sobre el papel parece tener todas las características y el potencial de un espacio público emblemático, que podría reivindicar una visibilidad equivalente a otros espacios de la ciudad, como la Plaza Italia, en realidad se inscribe en otro relato, el de la cotidianidad, de lo infraordinario, según la expresión de Perec que comentamos. El carácter de espacio fronterizo e infraordinario propicia que pueda acoger múltiples funciones y prácticas de apropiación espacial formales e informales.

Este espacio público bajo presión se complejizó así a lo largo del tiempo. Sometido a una intensidad de usos y funciones, se modifica continuamente según las evoluciones que marcan la historia urbana de la ciudad de Santiago. Sin embargo, a pesar de estas evoluciones constantes, la identidad original del sitio persiste: la de un lugar que se encuentra en una posición de transición entre las dos orillas del Mapocho, donde los espacios desde siempre han recibido flujos cotidianos, ligados al transporte y al comercio, que se inscriben en lógicas de intercambios tanto locales como metropolitanos. El sector de estudio cristaliza así un desafío primordial de articulación entre movilidad y espacio público, que es parte integral de su historia. Ahora bien, sorprende ver hasta qué punto las prácticas y usos vinculados a la movilidad cotidiana de las personas, que se desarrollaron históricamente en los espacios públicos del sector, no son tomados en cuenta por los actores institucionales en cuanto prácticas constitutivas del espacio mismo.

Nuestro trabajo de investigación se centró entonces en la naturaleza de estas diferencias entre la representación de los espacios por parte de los actores institucionales y las prácticas de apropiación del espacio por los usuarios. En la perspectiva del enfoque relacional, se trataba de dar cuenta de las modalidades de

producción del espacio aprehendiendo, por un lado, las representaciones y dispositivos que movilizan los actores y, por otro, las prácticas espaciales de los diferentes usuarios de los espacios públicos del sector de estudio. El marco analítico proporcionado por el enfoque relacional, que concibe el espacio dentro de un proceso de coconstrucción entre espacio y sociedad, nos permitió así identificar los factores que ilustran y explican nuestra hipótesis, al mismo tiempo que explican los procesos de producción de los espacios públicos propios de nuestro caso de estudio.

Mostramos que la multiplicidad de lecturas del espacio, tanto por parte de los actores como los usuarios, pone en jaque una definición exclusivamente funcionalista del lugar. La multiplicidad de las relaciones heterogéneas con un espacio complejo nos invita entonces a considerarlo como un espacio no estático, de límites cambiantes, que requiere una observación más fina de las prácticas que en él se desarrollan. Esta observación permitió revelar la existencia de una intensidad de usos heterogéneos vinculados a la movilidad que se desarrolla dentro de este espacio fragmentado. La sensación de amplitud del espacio contrasta así con situaciones de fuerte congestión. El espacio está compuesto en realidad por una yuxtaposición de sectores infrautilizados y sectores sobrexplotados en términos de usos. Estos usos, relacionados con actividades más o menos estáticas o móviles, y más o menos formales, se relacionan sin embargo siempre con las diferentes formas de movilidad que se desarrollan en los espacios públicos del sector. La movilidad se muestra así, en toda su complejidad, como un componente de múltiples prácticas relacionadas o no con el movimiento.

A pesar de un conocimiento relativamente preciso de los diferentes usos vinculados al comercio y el transporte en el sitio, los actores institucionales tienen dificultades para articular estos usos con las prácticas de movilidad. Esta constatación se explica por el marco de acción en que se desempeñan. Como lo hemos mostrado, la existencia de una importante fragmentación institucional y la falta de coordinación entre los actores generan un marco de acción competitivo que frena el desarrollo de acciones coordinadas y lleva a la aparición de relaciones de poder espacializadas. Así, la fragmentación institucional produce una fragmentación espacial. Esta complejidad del marco de acción participa significativamente de una lógica separatista con respecto al problema del espacio público, que se estructura, como lo hemos demostrado, en torno a dos visiones polarizadas: la visión *tecnicista*, que concibe el espacio público como un espacio funcional y geométrico que acoge y organiza flujos, reduciendo el espacio a su función de nodo de intercambio; y la visión *romántica* de un espacio peatonal y pacificado, que elude la presencia de los flujos e infraestructuras de transporte.

El pensamiento de los actores se limita entonces a pensar la movilidad a través de los desafíos de gestión y explotación de un nodo de intercambio, es decir un espacio destinado al transporte, con el objetivo, o bien de volverlo más eficiente y fluido (en el caso de la visión tecnicista), o de transformarlo en un gran espacio público (en el caso de la visión romántica), sin apoyarse nunca realmente en las prácticas individuales de movilidad que allí se desarrollan y que lo definen como lugar y

como espacio relacional. Al estar centrados en la gestión de los problemas cotidianos propios de la institución que representan, los actores tienen dificultades para identificar realmente las prácticas de movilidad como prácticas constitutivas de la vida cotidiana y el metabolismo social de los espacios públicos del sector de estudio.

Los aportes de un enfoque relacional y situado del espacio público

A partir de las enseñanzas derivadas de nuestro caso de estudio, podemos comentar ahora los aportes, metodológicos y teóricos, de un enfoque relacional y situado del espacio. Sin presentar el sitio como un modelo o caso típico, la elección de trabajar en un solo caso de estudio nos permitió construir un trabajo de campo polimorfo, movilizando diferentes categorías y materiales de análisis. Así, al alejarnos de un enfoque comparativo de diferentes casos, y al orientar el trabajo de campo hacia un análisis cruzado y articulado en torno a diferentes marcos de lectura en cierto espacio público, pudimos profundizar el análisis y avanzar hacia un marco interpretativo situado de los procesos de coconstrucción entre espacio y sociedad.

La construcción de nuestro terreno en torno a un solo caso de estudio fue efectivamente una decisión metodológica, al servicio de una problemática de investigación sobre el espacio, concebido como una categoría de análisis de lo social. La construcción de este enfoque situado permitió así superar la simple función de intercambio del sitio y comprender la multiplicidad de las dimensiones urbanas y culturales, así como las prácticas asociadas a esta, que caracterizan los espacios públicos de este lugar.

El enfoque relacional del espacio nos permitió además focalizarnos en las múltiples iniciativas y prácticas cotidianas de los actores y usuarios (Rémy, 2016). El alcance analítico del enfoque relacional y situado que desarrollamos consistió entonces en comprender mejor, no solo las diferencias entre la concepción de los actores y las prácticas de los usuarios, sino también sus mecanismos subyacentes, que permiten entender con mayor precisión las dinámicas de desarrollo espacial de lo social, el *modus vivendi* de un espacio dado, según la expresión de Rémy.

En coherencia con nuestro posicionamiento teórico, este enfoque centrado en las prácticas cotidianas, o infraordinarias, nos permitió además evitar el escollo de una visión a-espacial. En efecto, examinar de cerca estas lógicas de producción y apropiación dentro de un espacio dado, permite tomar distancia con respecto a una visión idealizada, tanto de los problemas de apropiación y auto organización de los espacios por los usuarios, como de la capacidad de los actores institucionales para producir acciones o normas que podrían resolverlo todo.

La articulación entre un enfoque pragmático de los juegos de actores y un enfoque relacional situado, además, nos permitió cuestionar las diferentes posturas y transacciones de los actores institucionales. Así, al situar el análisis de los juegos de actores tanto en su marco de acción como en el propio espacio, pudimos, por una parte, revelar los vacíos que los distintos actores debieran tomar en cuenta en

su aproximación a estos lugares de lo cotidiano dedicado a la movilidad y, por otra, comprender la existencia misma de estos vacíos. En efecto, como lo mostramos, es esta articulación precisa entre la complejidad de un marco de acción fragmentado y la complejidad del espacio mismo lo que frena el reconocimiento, por parte de los actores, de la movilidad cotidiana como componente constitutivo del espacio público.

A contracorriente de las posturas que tienden a inmovilizar el problema del espacio como un objeto estático de contornos delimitados, las conclusiones de esta tesis invitan a asumir la coexistencia de múltiples dimensiones que evolucionan de manera permanente en los espacios públicos, y a abordarlos —véase, a celebrarlos— como lugares dinámicos y abiertos que acogen *de facto* una variedad de prácticas y usos.

Esta variedad de prácticas y usos da cuenta de un proceso de apropiación por parte de los usuarios que implica formas de regulación espontáneas del espacio. Estas regulaciones espontáneas no remiten a un proceso necesariamente consciente por parte de los usuarios, pero al construirse en base a un complejo conjunto de prácticas y relaciones sociales en el espacio, participan de la «invención colectiva» del espacio (Rémy, 2016).

Se trata así de construir una mirada que supera ampliamente los enfoques funcionalistas, que tienden a reducir los espacios a una sola función predeterminada, a pesar de que su estatus de espacio público, como lo vimos, invita a asumir una multiplicidad de dimensiones que pueden cambiar a lo largo del tiempo. Es aún más evidente en el caso de aquellos espacios de lo cotidiano «no paradigmáticos», los espacios infraordinarios, que acogen flujos y funciones de intercambios relacionados con el transporte, como es el caso del sector de estudio. Resulta muy tentador simplificar el problema limitando el espacio a su función de tránsito y movimiento, o transformándolo en un espacio dedicado, sino a la pausa, al menos a la ociosidad.

Estas dos vías que hemos identificado en el marco de la investigación —*tecnicista* y *romántica*—tienen en común el hecho de no entender realmente el sentido de las relaciones que establecen los usuarios con el espacio, y que lo transforman en un lugar —como dice Cresswell. Los actores restringen así el sector a una definición cercana al no-lugar, tal como lo pensó Augé. Un no-lugar dedicado al transporte y el tránsito, en el caso de la visión *tecnicista*, o un no-lugar que haría falta transformar en un espacio pacificado, en el sentido de Zukin, en el caso de la visión *romántica*.

El enfoque binario, que contrapone el movimiento —pensado como simple desplazamiento en el espacio— y la pausa —como productora de un lugar—, excluye así una diversidad de situaciones más complejas y matizadas, que participan en buena parte de la producción de los espacios públicos y, en especial, de los espacios que acogen una cierta intensidad de flujos peatonales. Por ello, el movimiento y la pausa no pueden ser confrontados en una relación dicotómica: al contrario, han de ser articulados dentro de un pensamiento que debe reivindicar la complejidad

inherente y la ambigüedad que componen y construyen un lugar determinado, entre situaciones de anclaje y movimiento.

Las conclusiones de esta tesis invitan entonces a considerar la movilidad —en todas sus formas— como componente asociado a múltiples prácticas sociales, que son constitutivas del espacio público. En un contexto de movilidad intensificada, se trata así de aprender a leer estos procesos de coconstrucción entre espacio y sociedad, sobre todo dentro de estos espacios públicos de lo cotidiano, que se estructuran en torno a una densidad de flujos vinculados a las diferentes prácticas de movilidad, como es el caso de nuestro sector de estudio, para reforzar y visibilizar su carácter de espacio social, relacional y compartido en torno a diversos usos y prácticas.

En la misma línea de los trabajos que conciben la movilidad como una producción social del movimiento, el enfoque situado y espacializado que desarrollamos en esta tesis propone entonces pensar también la movilidad como una producción social del espacio y, por extensión, del espacio público.

Hacia la construcción de una pragmática situada del espacio público

En el marco de la aplicación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU, 2014), en los próximos años Chile deberá avanzar cada vez más en la construcción de políticas de planificación y gestión de la movilidad en los espacios públicos. En efecto, hasta hoy los desplazamientos han sido pensados en términos de origen y destino, sin una verdadera mirada sobre su articulación con el espacio público. Sin embargo, en los últimos años se han desarrollado prácticas de movilidad activa (caminata y bicicleta), con una creciente demanda de los ciudadanos al respecto, lo que ha contribuido —en Chile, como sin duda en otros lugares— a posicionar al espacio público como un elemento clave para la reflexión sobre los desafíos asociados a la movilidad. Por ello, la PNDU preconiza la definición de un marco normativo, con el objetivo de establecer las condiciones apropiadas para una relación armónica entre la movilidad y el espacio público o, dicho de otra forma, entre la visión *tecnicista* y la *romántica*. Aunque los cambios legislativos generados por la formulación de la PNDU sin duda han permitido esbozar un primer marco de acción legislativo centrado en la articulación entre movilidad y espacio público, tienen el mérito sobre todo de instalar este problema en el debate urbano chileno. Sin embargo, su alcance aún sigue siendo bastante limitado y no permite abordar, dentro de un pensamiento articulado, el conjunto de los desafíos asociados a estos problemas.

Como señala Boltanski (2008), en el marco de su análisis sobre el problema del marco institucional que desarrollamos en nuestro posicionamiento teórico, un modelo deliberativo no garantiza necesariamente la construcción de una crítica reformista capaz de superar los intereses propios de cada institución en beneficio de una puesta en perspectiva más amplia. Dicho de otra forma, sentarse en una misma mesa no conlleva de por sí un cambio de focalización ni el hecho de tomar

en cuenta una visión más transversal y coordinada. Esto se revela aún más cierto —nos dice Boltanski— en un contexto de lógicas de management situadas bajo el control de la norma. Ciertamente, una mejor coordinación entre los diferentes actores y las diferentes escalas institucionales tendría el mérito de avanzar hacia una mayor flexibilidad de los procesos de decisión, gestión y financiamiento asociados a estos espacios. Pero, en un contexto esencialmente normativo y estandarizado que no tomaría en cuenta las especificidades propias de cada espacio, los riesgos de fracaso siguen siendo importantes.

En definitiva, las transacciones que los usuarios y actores se ven llevados a efectuar cotidianamente están siempre espacializadas y situadas. Por ello, el espacio debe ser comprendido aquí como un «recurso» disponible para la acción, según la expresión de Rémy. El enfoque relacional, en efecto, permite evitar las lógicas dicotómicas y normativas que contraponen el movimiento y la pausa, la visión *tecnicista* y la *romántica*. El espacio se revela entonces en todo su espesor. Asumir esta complejidad, este espesor, permite avanzar hacia la construcción de lo que se podría identificar como una *pragmática del espacio público*, que comprendemos como un enfoque que, al tomar cierta distancia con respecto a las prescripciones normativas absolutas, se centra en las diferentes modalidades de construcción de lo común (Ostrom, 1990, 2005). La construcción de una pragmática del espacio público implica así asumir el problema espacial como una materia viva, compuesta por múltiples dimensiones y prácticas heterogéneas que evolucionan permanentemente, en línea con los trabajos de Rémy, Massey y Cresswell.

Asumir el espacio como categoría social de análisis requiere estudiar cómo los diferentes actores podrían llegar a cambiar su aproximación al espacio. ¿Qué límites conceptuales o técnicos podrían surgir y cómo serían resueltos? En términos de pistas programáticas, ¿qué significaría asumir que las decisiones de planificación, diseño o gestión muchas veces no generan una regulación definitiva de los espacios, sino, al contrario, una regulación limitada? ¿Cuáles serían entonces los elementos esenciales a tomar en cuenta para mejorar estos espacios públicos de movilidad, garantizándoles al mismo tiempo las condiciones necesarias para cierta flexibilidad ante las evoluciones constantes de las prácticas a las que están sometidos? Sería interesante, entonces, interrogarse más ampliamente sobre lo que implicaría el desarrollo de un quehacer sobre el problema espacial, que superaría las posiciones dicotómicas y antagonistas que identificamos en el marco de esta investigación.

Tomar en cuenta estas múltiples dimensiones requiere necesariamente analizar con mayor detenimiento esta multiplicidad de prácticas y usos, que se desarrollan espacialmente, integrando una reflexión situada —a la vez diacrónica y sincrónica— de los problemas de temporalidad y flexibilidad propios de cada espacio. Así, a la invitación de Rémy a comprender el *modus vivendi* de un espacio, se podría añadir además una invitación a comprender su *tempo*. Ahora bien, este *tempo* del espacio suele estar desfazado con respecto al *tempo* de la planificación urbana. Los espacios públicos, sobre todo aquellos que reciben una cierta intensidad de flujo, están

sometidos a un ritmo constante de reconfiguración espacial, que en general no coinciden con los ritmos de la planificación urbana, que suelen tener cierta inercia, como hemos podido mostrar en esta tesis. Tomar en cuenta estas dimensiones de temporalidad y flexibilidad requiere medir el nivel de tolerancia de un espacio ante los diferentes usos que se desarrollan en él en el tiempo, y analizar las posibles formas de regulación espacial asociadas a estos usos y su ritmo. En línea con los trabajos de Antonioli et al. (2020), resaltar el problema de las temporalidades y los ritmos permite, en efecto, pensar a la vez en los movimientos regulares y espontáneos, las vicisitudes y eventuales desorganizaciones que resultan de estos, en el marco de una aproximación que tome en cuenta los diferentes modos de vivir para construir una definición de lo común. En diálogo con los trabajos de Lefebvre, que sitúa la dimensión de libertad de apropiación del espacio —el derecho de uso— en el centro del derecho a la ciudad, la construcción de una pragmática situada del espacio público implica así alejarse de un sobredeterminismo funcional y asumir una capacidad de regulación formal limitada.

Como lo mostramos en nuestro posicionamiento teórico, dentro de los debates contemporáneos sobre la sociología del espacio existen dos orientaciones teóricas principales: por una parte, los enfoques macro de la geografía crítica, que se preocupan sobre todo del rol que juega el espacio en la producción de desigualdades sociales; y, por otra, los enfoques que se interesan más en la relación entre el espacio y las interacciones cotidianas de las personas. Ante esta constatación, Löw (2008) y Pattaroni (2016) invitan a desarrollar un marco analítico capaz de «mantener juntos» (según la expresión de Pattaroni) estos dos horizontes, enriqueciéndolos al mismo tiempo. En esta perspectiva, Pattaroni desarrolla una reflexión que articula las categorías de Lefebvre (1968) —es decir, el espacio percibido, concebido y vivido— con lo que identifica como una sensibilidad pragmática del espacio, estructurada en torno a una gramática de lo común. Esta gramática de lo común está fundada en la constatación fundamental de nuestra dependencia con respecto al comportamiento del otro, como medio para garantizar estados del mundo que cuentan, individual o colectivamente (Pattaroni, 2005, 2015). Ahora bien, nos dice Pattaroni (2016), es dentro del espacio que se constituyen estas estructuras de interdependencias con el otro, es decir, «la medida con que debemos tomar en cuenta —o contar con— el otro». Por ello, se trata de construir, a partir de estas modalidades de lo común, una reflexión universal de alcance político sobre el problema espacial.

En línea con estos trabajos, las conclusiones de esta tesis invitan a desarrollar entonces un proceso de construcción de una pragmática situada del espacio y, por extensión, del espacio público. Es decir, que asume la coexistencia simultánea de múltiples acciones institucionales y una diversidad de prácticas de apropiación que pueden terminar contradiciéndose, pero que, en conjunto, permiten comprender el *tempo* y el *modus vivendi* propio de cada espacio y, desde este entendimiento, participan de la construcción de un bien común.

Referencias bibliográficas

Antonioli, M., Drevon, G., Gwiazdzinski, L., Kaufmann, V., Pattaroni. L. (2020) *Manifeste pour une politique des rythmes Collection*. Lausana : EPFL Press

Arendt, H. (1994). *Condition de l'homme moderne*. París: Calmann-Lévy.

Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. París, Francia : Odile Jacob.

Augé, M. (1992). Non-lieux. Introduction, à une anthropologie de la surmodernité. París: Seuil.

Augé, M. (2010). Retour sur les "non-lieux": Les transformations du paysage urbain. *Communications*, 87(2), 171-178.

Barozet, E., Biskupovic, C. (2012). Pluralité et territoires dans les espaces publics au Chili : Réflexions sur une action collective située. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*.

Barthe, Y., de Blic, D., Heurtin, J., Lagneau, É., Lemieux, C., Linhardt, D .. & Trom, D. (2013). Sociologie pragmatique : mode d'emploi. *Politix*, 103(3), 175-204.

Bassand, M. & Brulhard M.-C. (1980). *Mobilité spatiale*. Saint-Saphorin: Editions Georgi.

Bauman, Z. (2000). *Liquid Modernity*. Cambridge : Polity.

Bauman, Z. (2003). *Liquid Love*. Oxford: Blackwell Publishing Ltd.

Becker. H. S. (1981). *Exploring Society Photographically*. Evanston: Mary and Leigh Block Gallery.

Benjamin, W. (2005). *El libro de los pasajes*. Madrid: Akal.

Bertolini, L. (1999) Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands. *Planning Practice & Research*, 14:2, 199-210

Boltanski, L. (1990). Sociologie critique et sociologie de la critique. *Politix*, 10, 3, 124-134

Boltanski, L. (2008). Institutions et critique sociale. Une approche pragmatique de la domination. *Tracés. Revue de Sciences humaines,* #08, 17-43.

Boltanski, L. (2009). De la critique: Précis de sociologie de l'émancipation. París: Gallimard.

Borsdorf, A. (2003). Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Scripta Nova*, *VII, núm. 146*, 122.

Bourdieu, P. (1972). Esquisse d'une théorie de la pratique. París: Droz.

Bourdieu, P. (1979). *La Distinction. Critique sociale du jugement*. Paris: Éditions de Minuit.

Brugnoli, F. (2008). Transformaciones del espacio público. En La Cooperación entre Chile y Francia en las áreas de las Ciencias Sociales, Humanidades, Artes y las Comunicaciones. Santiago, Cátedra Chile- Francia Michel Foucault.

Brunner, J. (1981). *La cultura autoritaria en Chile*. Santiago de Chile: FLACSO.

Calthorpe P., (1993). The next American metropolis: ecology, community, and the American dream, Princeton, Princeton Architectural Press.

Carmona, M. (2015). Re-theorising contemporary public space: a new narrative and a new normative. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8(4), 373–405.

Carmona, M., Magalhães, C. de, & Hammond, L. (2008). *Public space: the management dimension*. Londres: Routledge.

Castillo, S. (2009). 19th Century Urban Mapocho. *ARQ (Santiago)*, (72), 46-49.

Castillo, S. (2011). El Mapocho Urbano. Debate público y sectores populares en la "Transformación de ciudad" (Santiago de Chile, 1885-1900). *Mapocho. Revista de Humanidades*, (70), 213-238.

Castillo, S. (2014). El río Mapocho y sus riberas. Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918). Santiago de Chile: UAH

Catalán, C. y Munizaga, G. (1986). *Políticas culturas estatales bajo el autoritarismo en Chile*. Santiago de Chile: CENECA.

Choay, F. (2006). Pour une anthropologie de l'espace. París: Seuil.

Chouinard, V. (2001). Legal peripheries: struggles over disabled Canadians' places in law, society and space. *The Canadian Geoprapher,* 1 , 187-192

Collier J. & Collier (1986). *Visual Anthropology : Photography as a Research Method*. New Mexico: University of New Mexico Press.

Cresswell, T. (2004). *Place: A short introduction*. Malden, MA: Blackwell Pub.

de Certeau, M. (1980). *L'Invention du quotidien*. París: Gallimard.

de Ramón, A. (2007). *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana*. Santiago de Chile: Catalonia.

de Sardan, J-P. O. (1995). La politique du terrain. *Enquête*, 1, 71-109.

de Sardan, J-P. O. (1998). Émique. *L'Homme*, 38 (147), 151-166.

Debord, G. (1967). *La société du spectacle*. París: Buchet-Chastel

del Campo, A. (2004). Teatralidades de la memoria: rituales de reconciliación en el Chile de la transición. Santiago de Chile: Mosquito Comunicaciones.

Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Los Libros de la Catarata.

Dewey, J. (2010). Le public et ses problèmes. París: Éditions Gallimard.

Di Méo, G. (1991). *L'Homme, la Société, l'Espace*. París: Anthropos.

Didi-Huberman G., (2003). *Devant l'image*. Minuit: París

Duarte, P. (2001). Razón de identidad histórica y posibilidades de expresión en el espacio público de Independencia. *Urbanismo*, *2*, 1-38.

Dureau, F., Dupont, V., Lelievre, E., Lévy, J-P., Lulle, T. (2000) *Métropoles en mouvement ; une comparaison internationale*. París, Anthropos.

Dureau, F., Giroud, M., Lévy, J-P. (2014) L'observation des mobilités quotidiennes. En Imbert, C., Dubuc, H., Dureau, F., Giroud, M. (ed.), *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*. París : Armand Colin.

Dureau, F., Gouëset, V., Le Roux, G., Lulle, T. (2011) Mutations urbaines et inégalités d'accès aux ressources de la ville : quelques enseignements d'une collecte biographique sur les mobilités à Bogotá. Colloquio AISLF, Mobilités spatiales et fluidités sociales, Grenoble.

Echaiz, R. L. (2017). *Historia de Santiago*. Curíco: Nueve Noventa.

Errázuriz, L. (2009). La dictadura militar en Chile. Antecedentes del golpe estético cultural. *Latin American Research Review,* 44(2).

Errázuriz, T. (2010). El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927. *Historia (Santiago), 43, II*, 56.

Fernández, E. (2014). La transformación urbana de Santiago de Chile: finanzas, obras públicas y discurso político (1870-1910). *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM. Les Cahiers ALHIM*, (28).

Fernández, R. A. (2013). Espacio público y manifestaciones políticas en Santiago de Chile: ¿el regreso del ciudadano? *URBS,* 3(2), 93-109.

Figueroa, O. (1991). Organistation et fonctionnement des transports collectifs à Santiago du Chili. Bilan de 10 ans de déréglementation. París: CODATU, INRETS.

Figueroa, O. (2009). Evolución de la regulación y la organización del transporte colectivo por buses en Santiago. Antecedentes para Transantiago. En *Santiago, una ciudad neoliberal* (pp. 327-350). Quito, Ecuador: Olacchi.

Figueroa, O., & Orellana, A. (2007). Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad. *EURE (Santiago), 33*(100).

Figueroa, O., y Hermida, C. (2020). Incorporando variables contemporáneas a la movilidad urbana: empoderamiento y espacio público. En: O. Figueroa, L.M. Valenzuela y A. Brasileiro (comps.), *Desafíos del desarrollo urbano sostenible en el transporte y la movilidad*. México: El Colegio Mexiquense.

Fleury, A. (2010). Public/privé: la (re)distribution des rôles dans la production des espaces publics à Paris et à Berlin. *Métropoles,* (8).

Forray, R. (2017). Un lugar significativo en la trama urbana: el río, el parque, las torres y la montaña. En *Umbral Metropolitano: Reflexiones en torno a las Torres de Tajamar*.

Foucault, M. (1967). *Des espaces autres*. Conferencia, Cercle d'études architecturales.

Foucault, M. (1971). *L'ordre du discours*. París: Gallimard.

Franck, K., & Stevens, Q. (2013). *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*. Londres: Routledge.

Franz, C. (2001). *La muralla enterrada*. Santiago de Chile: Editorial Planeta.

Fraser, N. (1995). Recognition or Redistribution? A Critical Reading of Iris Young's Justice and the Politics of Difference. *Journal of Political Philosophy*, (3), 166-180.

Gallez, C. (2018). Analyser politique et savoir en action. Éclairages à partir du cas de la couverture de l'A6b. *Métropoles,* (22).

Gallez, C., Kaufmann, V., Maksim, H., Thébert, M. & Guerrinha, C. (2013) Coordonner transport et urbanisme. Visions et pratiques locales en Suisse et en France. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine,* 13(2), 317-338.

Gallez, C., Maulat, J., Roy-Baillargeon, O., Thébert, M. (coord.), (2015). Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine. *Flux*, 101-102.

Garretón, M. A. (1984). *El proceso político chileno*. Santiago de Chile: FLACSO.

Gehl, J. (1971). Life Between Buildings, using public space. Londres: Island Press.

Gehl, J. (2016). *Santiago Camina. La calle como espacio público* [Informe BID-Intendencia de la Región Metropolitana].

Giddens, A. (1990). *The consequences of modernity*, Cambridge: Polity

Goffman, E. (1966). Behaviour in Public Places. Notes on the social organization of gatherings. Nueva York: The Free Press

Gomes, P. (2017). La production de l'espace public à Lyon, Lisbonne et Louvain-la-Neuve: politiques, processus et prise en compte des usages. (Tesis de doctorado). Lab'Urba (Université Paris-Est), Marne-la-Vallée.

Graham, S., & Marvin, S. (2001). Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition. Londres: Routledge.

Gray, S. (2006). Fragmentos urbanos. En *Santiago Centro. Un siglo de transformaciones* (Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales, pp. 68-75). Santiago de Chile.

Grumbach, A. (2013). L'inachèvement perpétuel. En A. Grumbach (comp.), *Les formes de la métropole. Un inachèvement perpétuel.* París: Atelier International du Grand Paris.

Habermas, J. (1978). L'espace public : Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise. París : Payot.

Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3.

Harvey, D. (1992). Social Justice, Postmodernism and the City*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 16, 588-601.

Harvey, D. (1994). La construcción social del espacio y del tiempo: una teoría relacional. *Simposio de Geografía Socioeconómica*. Asociación de Geógrafos Japoneses en la Universidad de Nagoya. Japón, 15 de octubre de 1994.

Harvey, D. (1996). *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Cambridge : Blackwell Publishers.

Harvey, D. (2004). La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Buenos aires: Amorrortu editores.

Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana. Madrid: Akal.

Hubbard, P. (1996). Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes. *Urban Studies*, 33(8), 1441-1462.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Random House.

James, W. (1995). *Pragmatism, A new name for some Old Ways of Thinking*. Mineola: Courier Dover Publication.

Joseph, I. (1993). L'espace public comme lieu d'action. *Les annales de recherche urbaine "Espaces publics en ville", 57-58*. París: Plan Urbain, Ministère de l'Équipement, des transports et du tourisme.

Julien, H. (2008). Content Analysis. *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods,* (1st ed., pp. 120-121). Thousand Oaks: SAGE.

Kaufmann, V. (2002). Re-thinking Mobility. Contemporary sociology. Aldershot, UK, Ashgate. 112 pp.

Kaufmann, V. (2008). Les paradoxes de la mobilité. Lausana : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann, V., & Widmer, É. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles, État de la question et hypothèses de recherche. *Espaces et sociétés*, *120-121*.

Koch, R., & Latham, A. (2014). Inhabiting Cities, Domesticating Public Space: Making Sense of the Changing Public Life of Contemporary London. En A. Madanipour, S. Knierbein, & A. Degros (Eds.), *Public Space and the Challenges of Urban Transformation in Europe*, 144–154. Nueva York y Londres: Routledge.

Lascoumes, P., & Le Bourhis, J.-P. (1998). Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures. *Politix*, 11(42), 37-66.

Latham, A. (2003). Urbanity, Lifestyle and Making Sense of the New Urban Cultural Economy: Notes from Auckland, New Zealand. *Urban Studies,* 40(9), 1699–1724.

Latour, B. (1991). Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique. París: La Découverte

Latour, B. (1992). *Aramis ou l'amour des techniques*. París: La Découverte.

Lavín, C. (1947). *La chimba del viejo Santiago*. Santiago de Chile: Zig-Zag.

Le Breton, E. (2016). Mobilité et société dispersée. Une approche sociologique. París, Francia: L´Harmattan.

Le Corbusier, (1957). La Chartes d'Athènes (1941). París: Editions de Minuit.

Le Galès, P. (1995). Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue Française de Science Politiqu*e, 45(1), 57-95.

Lechner, N. (2006). *Obras escogidas*. Santiago de Chile: LOM.

Lefebvre, H. (1947). *Critique de la vie quotidienne, Tome 1*. París: L'Arche

Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. París: Anthropos.

Lefebvre, H. (1970). *La révolution urbaine*. París: Gallimard.

Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. París: Anthropos

Lefebvre, H. (1977). *Critique de la vie quotidienne, Tome 1*. París: L'Arche

Lefebvre, H. (1981). *Critique de la vie quotidienne, Tome 1*. París: L'Arche

Lévy, J-P. (2009) Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales. En : F. Dureau & M-A. Hily, *Les mondes de la mobilité*, Rennes: Presses Universitaires

Löw, M. (2008). The Constitution of Space. The Structuration of Spaces through the Simultaneity of Effect and Perception. *European Journal of Social Theory*, 11, (1), pp. 25–49.

Lussault, M. (2017). Hyper-lieux. Les nouvelles géographies politiques de la mondialisation, París: Seuil.

Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today,* (38), 24-29.

Mayol, A. (2012). *El derrumbe del modelo*. Santiago de Chile: LOM.

Merino, R. (2001). *Horas perdidas en las calles de Santiago* (Biblioteca Transversal). Santiago de Chile: Sudamericana.

Messu, M. (2016). Le « terrain », mais pour quoi faire ? *Cahiers de recherche sociologique*, (61), 91–108.

Miralles-Guasch, C. (2002). "Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica". Documents de Análisis Geográfica 41, Universitat Autonoma de Barcelona.

Moulian, T. (2002). *Chile actual: anatomía de un mito*. Santiago de Chile: LOM.

Norman, 2008, p.24), dict The Analytic Process

Nussbaum, M. (1999) *Sex & Social Justice*. Nueva York: Oxford University Press

Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place*. Boston: Da Capo Press.

Ostrom, Elinor (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge, UK: Cambridge University Press

Ostrom, E. (2005). *Understanding institutional diversity*. Princeton: Princeton University Press.

Paddison, R., & Sharp, J. (2007). Questioning the end of public space: Reclaiming control of local banal spaces. *Scottish Geographical Journal,* 123(2), 87–106.

Panerai, P., Depaule, J-C., Demorgon, M. (1999). *Analyse urbaine*. Marsella: Parenthèse

Paquot, T. (2008). De « l'espace public » aux « espaces publics ». Considérations étymologiques et généalogiques en Le temps de l'espace public urbain : construction, transformation et utilisation. Cahiers de l'institut du patrimoine de I'UQAM. Quebec : Ed. Multimondes

Parrochia, J. (1980). Santiago en el tercer cuarto del s. XX. El transporte metropolitano en Chile realizaciones de metro y vialidad urbana. (Departamento de Planificación Urbano-Regional, FAU). Santiago de Chile: Antártica.

Pattaroni, L. (2005). *Politique de la responsabilité : promesses et limites d'un monde fondé sur l'autonomie*. (Tesis de doctorado). EHESS, París / Université de Genève, Ginebra

Pattaroni, L. (2015) Difference and the Common of the City: the Metamorphosis of the Political' from the Urban Struggles of the 1970's to the Contemporary Urban Order. En Martin, A. & J. (ed.), *The making of the common in social relations*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing.

Pattaroni, L. (2016). La trame sociologique de l'espace », *SociologieS*

Pávez Reyes, I. (2008). El corredor fluvial del Mapocho como recurso multifacético de Santiago: avances y retrocesos en las concepciones y acciones de un siglo. *Urbanismo*, (*18*).

Perec, G. (1965). *Les Choses*. París: Julliard

Perec, G. (1974). *Espèces* d'espaces. París: Galilée.

Perec, G. (1975). *Tentative d'épuisement d'un lieu*. París: Christian Bourgeois

Perec, G. (1989). *L'infra-ordinaire*. París: Seuil.

Pink, S. (2004). *Working images*. Nueva York: Routledge.

Pink, S. (2007). *Doing visual ethnography*. Thousand Oaks, CA: Sage.

Pinochet, C. (2016). Abrir las grandes alamedas. Festivales culturales y espacio público en la construcción de un imaginario de la democracia. *Revista Estudios Avanzados*, (26), 1-18.

Pinson, G. (2009). Gouverner la ville par projet, urbanisme et gouvernance des villes européennes. París: Presses de Science Po.

Plath, O. (2013). *El Santiago que se fue. Apuntes de la memoria*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica Chile.

Relph, E. (1976). *Place and placelessness*. Londres: Pion.

Rémy, J. (2015) L'espace, un objet central de la sociologie. París: Erès.

Rémy, J. (2016). Spatialité du social et transactions. SociologieS, Dossiers, Espaces et transactions sociales

Romero, A. L. (1997). ¿Qué hacer con los pobres?: Elite y sectores populares en Santiago de Chile (1840-1895). Santiago de Chile: Sudamericana.

Rosales, J. A. (1948). *La Chimba Antigua. Historia de la Cañadilla*. Santiago de Chile: Letras chilenas.

Rosas, J. (1986). Morfología urbana y tipología edikcatoria en transformación. El centro de Santiago de Chile 1930-1960. (Tesis de doctorado). ETSAB/UPC, Barcelona.

Rosas, J. (2006). Conformación y consolidación del Centro de Santiago 1930-1960. En *Santiago Centro. Un siglo de transformaciones* (Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales, pp. 40-53). Santiago de Chile.

Rosas, J., Hidalgo, R., & Hermosilla, C. (2018). Los pasajes y galerías comerciales en la configuración del espacio central en la ciudad de Santiago de Chile (siglos XIX y XX). En *Los pasajes cubiertos de París y su difusión mundial: España y América Latina* (Universidad Autónoma de Sinaloa-Universidad Autónoma de Querétaro). México.

Rosas, J., Strabucchi, W., Hidalgo, G., & Cordano, Í. (2010). Santiago 1910. Tramas del ocio. *ARQ (Santiago)*, (74), 68-71.

Rozenholc, C. (2008). De la frontière à la marge: Florentin. Explorations géographiques d'un quartier historique. *Tsafon*, (55).

Rozenholc, C. (2010), Lire le lieu pour dire la ville. Florentin : une mise en perspective d'un quartier de Tel-Aviv dans la mondialisation 2005-2009 (Tesis de doctorado), Université de Poitiers.

Rozenholc, C., Celeste, P., Fatigato, O., & Feraru, A. (2014). La plaine d'Achères: réflexions sur un espace d'entre-deux. *Carnets de Géographes,* (7).

Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Eure,* 28(84), 5-19.

Sheller, M. (2018). *Mobility Justice*. Nueva York: Verso

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. Environment and Planning A 38(2), 207-226.

Silva, R. (2013). Intervención política en el espacio público: marco conceptual para el estudio de la dictadura militar chilena (1973-1989). *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (24), 111-126.

Silva, R. (2014). El espacio público dictatorial: edificios y lugares significados por el poder político. *Revista de Urbanismo,* (30).

Silverman, D. (2006). *Interpreting Qualitative Data*. Londres: Sage

Simmel, G. (1984). Disgressions sur l'étranger. En Y. Grafmeyer et I. Joseph, *L'Ecole de Chicago*. París: Aubier Montaigne

Simpson, P. (2011). Street Performance and the City: Public Space, Sociality, and Intervening in the Everyday. *Space and Culture*, 14(4), 415–430.

Soja, E. (1989): Postmodern Geographie: The Reassertion of Space in Social Theory. Londres: Verso.

Soja, E. (1996): *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Malden, Massachussets (EE.UU.), Oxford (GB): Blackwell.

Steck, J-F. (2012) Être sur le terrain, faire du terrain. *Hypothèses*. 1 (15), 75-84

Stevens, Q. (2007). The Ludic City: exploring the potential of public spaces. Londres: Routledge.

Subercaseaux, B. (2006). Cultura y democracia. En Eduardo Carrasco y Bárbara Negrón (Eds.), *La cultura durante el período de la transición a la democracia. 1990-2005*. Santiago de Chile: CNCA.

Thévenot, L. (1992). Jugements ordinaires et jugements de droit. *Annales ESC*, (6), 279- 300.

Thrift, N. (1999) Steps to an Ecology of place in Human Geography today, Doreen Massey, John Allen and Philip Sarre, eds (Cambridge, Polity Press) 295-322

Thrift, N. (2006). Space. *Theory, Culture & Society*, *23*(2–3), 139–146

Tuan, Y.-F. (1974) Topohilia: A Sutdy of Environmental Perception, Attitudes, and Values. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall.

Tuan, Y.-F. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Turner, B. (2006). Why have sociologist lagged behind geographers in producing sociological analysis of space ?. En Turner (eds.) *The Cambridge Dictionnary of sociology* (p.604) Cambridge: Cambridge university press.

Urry, J. (2001). *The sociology of space and place*. En Blau, J. (eds.) *The Blackwell companion to sociology*. Oxford: Blackwell Publishing Ltd.

Vicuña Mackenna, B. (1872). La transformación de Santiago: notas e indicaciones respetuosamente sometidas a la Ilustre Municipalidad, al Supremo Gobierno y al Congreso Nacional. Recuperado de http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0058268.pdf

Weninger, C. (2008) Critical discourse analysis . *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods,* (1st ed., pp. 145-147). Thousand Oaks: SAGE.

Whyte, H. (1980). The Social Life of Small Urban Spaces. Washington D.C. : The Conservation Foundation, 125p.

Wirth, L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *The American Journal of Sociology,* 44(1), 1-24.

Young, I.M. (1990). *Justice and the Politics of Difference*. Princeton: Princeton University Press

Zittoun, P. (2013). *La fabrique politique des politiques publiques*. París : Presses de Sciences Po

Zittoun, P. (2017). La fabrique pragmatique des politiques publiques. *Anthropologie & développement*, (45), 65-89.

Zukin, S. (1995). *The Cultures of Cities*. Oxford: Blackwell Publishers.

Zukin, S. (1998). Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption. *Urban Studies,* 35(5-6), 825-839.

Zukin, S. (2010). Whose Culture? Whose City? In A. M. Orum & Z. P. Neal (Eds.), *Common Ground? Readings and Reflections on Public Space* (pp. 110–117). Londres: Routledge.

Siglas y abreviaciones

-A-
Asociación MLCH : Asociación de Municipios Mapocho-La Chimba

-B-
BNUP : Bien Nacional de Uso Público

-C-
CCEM : Centro Cultural Estación Mapocho
CMN : Consejo de Monumentos Nacionales
CONASET : Comisión nacional de Seguridad de Tránsito
CORDESAN : Corporación para el Desarrollo de Santiago
COREMA : Comisión Regional de Medio Ambiente

-D-
DA : Dirección de Arquitectura del MOP
DDU : División de Desarrollo Urbano del MINVU
DTPM : Directorio de Transporte Público Metropolitano

-E-
ETCE : Empresa de Transportes Colectivos del Estado

-G-
GORE RM : Gobierno Regional Metropolitano

-M-
MINVU : Ministerio de Vivienda y Urbanismo
MOP : Ministerio de Obras Públicas
MOPT : Ministerio de Obras Públicas y Transportes
MTT : Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

-O-
OGUC : Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones

-P-
PRIS : Plano Regulador Intercomunal de Santiago
PRMS : Plan Regulador Metropolitano de Santiago
PTUS : Plan de Transporte Urbano de Santiago

-S-
SEA : Sistema de Evaluación Ambiental
SECPLAN : Secretaría Comunal de Planificación
SECTRA : Secretaría de Transporte del MTT
SERVIU : Servicio de Vivienda y Urbanismo del MINVU

-T-
TOD : Transit Oriented Development

-U-
UOCT : Unidad Operativa de Control de Tránsito