

LAS NUEVAS ESTACIONES DE METRO EN SANTIAGO: ENTRE EL “CAMPO DE LA NECESIDAD” Y EL “CAMPO DEL DESEO”

New Metro (subway) stations in Santiago: “between field of need” and “field of desire”.

Evelyn Sepúlveda Uribe

Arquitecta del Paisaje. Ecóloga Paisajista.

Magíster (C) en Arquitectura y Diseño Contemporáneo.

Artículo producido en base al trabajo de tesis para la obtención del grado de Magíster en Arquitectura y Diseño Contemporáneo de la Universidad Central de Chile, versión 2017-2018. Profesor guía: Marcelo Reyes Busch.

RESUMEN

La llegada del Tren Metropolitano de Santiago a comunas carentes en espacios públicos de calidad genera expectativa en los residentes del territorio - “campo del deseo”, siendo el Metro reconocido por mejoras en el “campo de la necesidad”. La finalidad de la presente investigación ha sido la construcción de un marco conceptual centrado en las expectativas del sujeto social en territorios pericentrales con índices de calidad de vida (ICVU) en rango inferior. El diseño metodológico utilizado se basó en: revisión documental y estudio de caso en la Estación Pedro Aguirre Cerda - Línea 6 del Metro, realizado entre mayo y octubre de 2018. Del análisis teórico-práctico fue posible inferir líneas estratégicas que aporten a la creación y permanencia de espacios públicos de calidad para todos.

ABSTRACT

The arrival of Santiago's Metropolitan Train to districts lacking in quality public spaces generates expectation in residents of the territory - “field of desire”. As Metro is recognized for improvements in the “field of need”. The purpose of this research has been the construction of a conceptual framework focused on the social subject's expectations, in pericentral territories with quality of life indexes (ICVU) on the lower rank. I base the methodological design used in the following: Documentary review and case study at Pedro Aguirre Cerda Station - Metro Line 6, carried out between May and October 2018. From the theoretical-practical analysis, it was possible to infer strategic lines that contribute to the creation and permanence of quality public spaces for all.

[Palabras claves]

desarrollo sustentable, inequidad social, espacios públicos de calidad, imaginarios urbanos y estaciones de Metro.

[Key Words]

sustainable development, social inequality, quality public spaces, urban imaginaries and Metro stations.

1. Introducción

Al igual que en tantas ciudades del mundo, la presencia del Tren Metropolitano en el Gran Santiago de Chile favorece la calidad de vida de muchas personas, principalmente pues mejora la conectividad y movilidad dentro del territorio urbano, variables relevantes en la ciudad metropolitana que concentra el 40,5% (7 millones 112 mil 808 habitantes) de la población del país (Censo, 2017)

El Gran Santiago esta compuesto por 32 comunas, de las cuales es posible decir que se concentran los peores índices de calidad de vida del país; al encontrarse solo un 25% de ellas en rangos superiores de la medición, lo que permite afirmar que coexisten desigualdad y segregación.

La ausencia de regulaciones efectivas para un desarrollo compacto y sustentable es característica propia de políticas urbanas de línea neoliberal. Como menciona Daher, refiriéndose a este tema:

“Las tres políticas nacionales de desarrollo urbano fueron formuladas por gobiernos más afines al modelo neoliberal, en tanto que, en los cuatro gobiernos concertacionistas posteriores al militar, y en el actual de la Nueva Mayoría, ciertamente más críticos del neoliberalismo, ninguna política nacional urbana ha sido engendrada”. (Daher, 2017: 215)

En los últimos 30 años esta ciudad ha crecido tanto superficial como demográficamente de manera considerable, principalmente gracias a las políticas neoliberales que han desregulado y han ampliado el límite urbano, generando una ciudad morfológicamente discontinua, segregada y altamente desigual en cuanto a la accesibilidad, infraestructura y servicios. (Münzenmayer, 2017: 1)

A la luz de los comentarios de Daher y Münzenmayer, se hace necesaria una integración intersectorial; así, inversiones en transporte pueden derivar en inversiones para los territorios comunales, pudiendo vincular estaciones de Metro en superficie con espacios público de su entorno, en la perspectiva de mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos.

Sin embargo, ahora existen razones para pensar que algo puede cambiar, debido a las nuevas líneas del Metro de Santiago y sus extensiones a comunas carentes en servicios públicos básicos de calidad. han instalado en la opinión pública una sensación de justicia, la que debe ser preservada y trabajada en beneficio de las comunidades que actualmente habitan estos territorios. Instalando la problemática en los espacios públicos comunales y la percepción que los residentes de comunas con menor poder adquisitivo tienen de ellos y de sus posibilidades de mejoras; para así poder afirmar que: es posible la construcción de la ciudad acortando brechas en la desigualdad y segregación. Estamos frente a un escenario propicio, la política urbana está alineada; la oportunidad existe y debe ser tomada. ¡Eso sí!, se requiere necesariamente de un trabajo coordinado y consensuado entre el gobierno central, gobierno local y la comunidad, por lo que es valioso contar como mínimo con:

- Una política pública de desarrollo urbano, con énfasis en Ciudades sustentables y calidad de vida.
- Una gestión proactiva del gobierno local, que indague en el campo del deseo del sujeto social, para la formulación de proyectos urbanos que recuperen la dimensión humana en el desarrollo del territorio comunal.

- Una comunidad que sea activa y participativa, que se ocupe en hacer realidad un entorno armónico donde vivir.

En relación con lo anterior, la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) fue publicada durante el año 2014 por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, y proyectada para regular el desarrollo de las ciudades chilenas por los próximos 50 años. En su planteamiento incorpora, entre otros, el fenómeno de la segregación urbana como un desafío en materia de desigualdad.

Relativo a la gestión local, nos encontramos con estructuras municipales que parecen no estar preparadas para facilitar y alinear las expectativas de la comunidad con la disponibilidad del gobierno central y de los inversionistas privados. Evidentes son las falencias y/o inexistencias de un *bottom up* adecuado y necesario para hacer de los proyectos de desarrollo territorial y urbano un aporte concreto a la sustentabilidad de las inversiones y, por consecuencia, de la ciudad.

Finalmente, una comunidad que incrédula ha visto la llegada de una estación de Metro a su territorio y que, impresiona, da imaginación espacios públicos de calidad con estándares similares a los que encuentran en otras comunas, que ellos consideran privilegiadas y mejor consideradas.

El presente estudio indagó en los actores públicos que deben coordinarse en torno a una obra pública en infraestructura de transporte, como lo es el Tren Metropolitano, para que pueda ser detonante de un desarrollo urbano integral, aportando a una ciudad más sustentable en la que brechas de desigualdad y segregación disminuyan, focalizando la mirada en lo referido a la calidad de sus espacios públicos.

Relevante también ha sido visibilizar las variables que atentan contra la concreción de las expectativas de la comunidad en territorios comunales de estratos socioeconómicos medios/bajos, donde sus habitantes nunca imaginaron la presencia de una obra de infraestructura de transporte tan importante.

Así, las expectativas de todos(as) deben ser atendidas, aportando a una ciudad para el sujeto que la habita y no solo para las especulaciones inmobiliarias. En la lógica de Henri Lefebvre (1978), quien, contrario a las ideas capitalistas, plantea el derecho del ciudadano a hacer realidad la ciudad de su interés. Sí, porque el modelo económico neoliberal, frente al anuncio de una nueva línea de Metro y sus estaciones, ya ha realizado los cálculos con los cuales podrá rentabilizar el territorio, densificándolo en el entendido que responde a demandas para vivienda urbana; sin develar que además se trata de la plusvalía, que solo enriquece a algunos, en desmedro de la mayoría. De esta forma se ha construido la ciudad de Santiago, en desigualdad y segregación; por esto es necesario indagar sobre nuevas oportunidades en las inversiones del Estado, para mejorar la percepción de los habitantes frente a su territorio. Así se focaliza el interés en las estaciones del Metro en superficie, específicamente las emplazadas en comunas que nacieron para acoger la vida de la población obrera de nuestra capital; y de cómo ahora la llegada del Metro a sus dominios podría gatillar mejoras que respondan a las expectativas de la comunidad toda.

Sin desconocer que el Metro de Santiago por sí es un polo de desarrollo para los territorios en que se emplaza, la llegada de esté a comunas históricamente desplazadas posibilita indagar respec-

to a la incidencia que esta infraestructura pública podría tener, específicamente en los espacios públicos existentes más allá del límite predial de cada estación. De esta manera, el presente estudio busca dar forma a un marco conceptual con el cual poder “COMPRENDER” por qué expresiones de inequidad se evidencian en los espacios públicos en torno a la Estación Pedro Aguirre Cerda – Línea 6; “EVALUAR” la forma en que la llegada del Metro pueda revertir la tendencia en esta estación y “PROPONER” estrategias que tributen a la construcción y permanencia de espacios públicos de calidad para todos, en la comuna homónima. En general, aportar a las bases de un MODELO para la construcción y permanencia de espacios públicos de calidad, en el futuro.

En tanto, dentro de los objetivos específicos están: visibilizar las expectativas de los residentes en torno y con relación a la estación Pedro Aguirre Cerda (PAC), de manera de aportar con alternativas que puedan ser implementadas por el municipio, mediante un urbanismo social en la comuna homónima. Del mismo modo se propone indagar y develar la opinión de expertos en la temática, a fin de establecer las mejores opciones en materia de soluciones para una nueva comuna de Pedro Aguirre Cerda con espacios públicos de calidad, que evidencien equidad social.

Todo, para una ciudad más equitativa y no discriminadora. Una ciudad que se encamine a la sustentabilidad.

2. Metodología

El enfoque metodológico ha sido mixto, con predominio cuantitativo. Primero se revisan antecedentes bibliográficos para la construcción de una teoría general, que oriente la investigación; posterior a esto, se realiza un estudio de caso en la Estación Pedro Aguirre Cerda (PAC) correspondiente a la últimamente inaugurada Línea 6 del Metro de Santiago. El diseño metodológico implementado en terreno para “el estudio de caso”, ha sido una combinatoria para indagar con expertos y con usuarios. Las herramientas y/o instrumentos utilizados han sido validadas por profesionales de formación urbana con grado de magíster y/o con experiencia en temas del Tren Metropolitano, detallándolas como sigue:

- a. Encuesta a 67 residentes ubicados dentro de un radio de 600 m de la Estación de Metro de Santiago – Pedro Aguirre Cerda (PAC). A quienes se les consulta sobre: lo bueno, lo malo y lo probable y/o deseable a implementar en su territorio, luego de inaugurada la Línea 6 del Metro y, en específico, la Estación PAC. Conformando una evidencia empírica de base cuantitativa. Para el cálculo del tamaño de la muestra se fijó un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 10% y se referenció a la cantidad de habitantes en el radio determinado para el estudio, en este caso 6.371 personas. (Censo, 2017).
- b. Conversaciones con especialistas tanto de la empresa Metro de Santiago como del funcionario contraparte municipal en la construcción del Metro en el territorio comunal de Pedro Aguirre Cerda, conformando una evidencia empírica testimonial de expertos.

La conversación con profesionales de la empresa Metro de Santiago fue en las oficinas de la División de Proyectos y Expansión – Metro de Santiago, ubicadas en Huérfanos N° 676 – comuna de Santiago, contando con la presencia de: el Gerente de Ingeniería, Arquitectura y Obras Civiles; la Jefa de Proyectos Arquitectura; el

Encargado de Flujos de Estaciones y una representante de la Oficina de Relación con el Entorno. La conversación con el representante del municipio de Pedro Aguirre Cerda fue con el funcionario contraparte municipal para las obras de ejecución de las estaciones, quien es profesional del área de las ciencias políticas.

Del estudio de caso, se obtiene:

- Conocer los comienzos de la Línea 6 en la comuna de Pedro Aguirre Cerda.
- Expectativas del gobierno local en relación con la nueva Línea 6 del Metro de Santiago.
- Impacto de la Línea 6 del Metro de Santiago en la comuna de Pedro Aguirre Cerda.
- Entender de qué forma la comunidad residente recibe los cambios urbanos y sociales en el territorio, a partir de la llegada del Metro.
- Conocer las expectativas de la comunidad residente, con relación a las oportunidades para el desarrollo del territorio, después de la llegada del Metro.
- Conocer sobre el establecimiento de las estaciones y su relación con el entorno.
- Conocer sobre el establecimiento y operación del Metro y su relación con la ciudadanía.
- Indagar sobre la relación del Metro con los gobiernos locales.

3. Resultados y análisis

3.1 Análisis documental

Quien proyectó y comenzó la construcción del METRO de Santiago fue el arquitecto y Urbanista don Juan Parrochia Beguín¹, siempre estimando que este más que un medio de transporte era una obra urbanística, ya que consideraba las directrices del Plan Intercomunal de Santiago del año 1960, en el cual este profesional también tuvo participación. Sin embargo, esta planificación a largo plazo pronto fue desechada y se dio paso al sistema de libre mercado y la creación en 1975 de la Política de Desarrollo Urbano que fomentó la mercantilización del espacio, de la vivienda, de la infraestructura y de los servicios urbanos.

Al respecto, Leiva (2016) expresa una mirada crítica a la relación entre el crecimiento urbano poco planificado y las desigualdades sociales que se han permitido en la ciudad de Santiago por parte del Estado, ello debido a una liberalización de las políticas públicas pro-densificación, los instrumentos de planificación territorial y la planificación de la red de Metro bajo las lógicas de un sistema inmobiliario basado en la mercantilización del uso del suelo.

Se destaca como efecto positivo y valorable del Metro el ser “la más importante inversión urbana ordenadora de la ciudad en los últimos tiempos” (Galilea y Hurtado, 1988: 62); pero a la vez se dice que se ha “expresado en peligrosos efectos segregativos, valorizaciones desiguales de los suelos, acentuación de la diferencial infraestructura y de servicios, efectos zonificadores diversos y una contribución importante a la centralidad en la ciudad” (Galilea y Hurtado, 1988: 62). Concluyendo que “el desafío sobre los efectos que el Metro puede generar en la estructura urbana de la ciudad de Santiago está abierto. Nuevos contextos sociopolíticos y de política urbana pueden hacer que los efectos adquieran un sentido distinto o nuevas tendencias a las señaladas”. (Galilea y Hurtado, 1988: 62). Otra aproximación es la de Mella (2013) quien plantea que: “Por sobre todo, para que el desarrollo urbano y la estación de Metro sean exitosas, es necesario vincular los proyectos de estaciones con su entorno; a lo menos en tres lineamientos: a) Beneficios derivados del mercado de suelos, b) Potencial programático considerando armonizar las preexistencias del lugar y la carga de usuarios que incorpora y c) Características morfológicas del proyecto urbano asociado y la calidad del espacio generado”. De esta forma, las corrientes y líneas investigativas consultadas se centraron en la ciudad y como esta podría contar; entre otros, con espacios públicos de calidad para todos(as). (Tabla 1)

3.2 Estudio de caso: Estación Metro Pedro Aguirre Cerda (PAC) – Línea 6

Ubicada en la comuna homónima, que se sitúa en el pericentro sur de la conurbación metropolitana, con un rol predominantemente residencial y una ocupación en extensión. La comuna tiene una superficie de 8,7 km² y una población de 101.174 habitantes (Censo 2017), de los cuales el 15,67% se ubica bajo la línea de la pobreza.

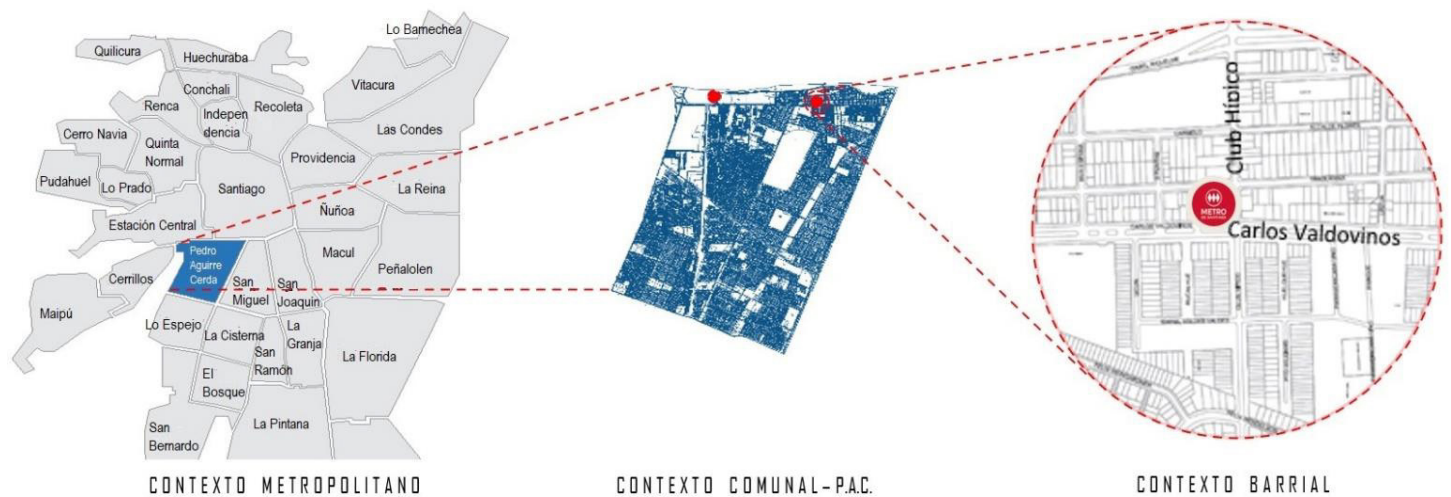


Imagen 1. Contexto metropolitano - comunal - barrial de la Estación Pedro Aguirre Cerda (PAC) de la Línea 6 del Metro de Santiago de Chile.
Fuente: Elaboración propia.

1 Premio Nacional de Urbanismo en Chile, año 1996



Imagen 2. Imagen de la Estación Pedro Aguirre Cerda (PAC) y su entorno inmediato. Fuente: Autora

En su territorio fueron inauguradas, en el año 2017, las estaciones Pedro Aguirre Cerda (PAC) y Lo Valedor.

Resultados Instrumentos Aplicados: A lo menos tres son los actores que, trabajando mancomunadamente, pueden hacer de las estaciones de Metro en Pedro Aguirre Cerda, obras detonantes de desarrollo territorial social, integral y sustentable:

a. Conversación con profesional de la Secretaria de Planificación:

Los comienzos de la Línea 6 en la comuna de Pedro Aguirre Cerda se deben a la gestión política de la alcaldesa Claudina Núñez (Partido Comunista).

La iniciativa del alcalde Rozas, en la actualidad, ha sido gestionar recursos para el primer Plan Regulador Comunal de Pedro Aguirre Cerda y la actualización del Plan de Desarrollo Comunal. Para el municipio de Pedro Aguirre Cerda, muchos han sido los efectos positivos del Metro, al cual consideran ha sido una puerta de entrada al territorio que conlleva mejoras en variados aspectos.

b. Encuesta a residentes:

Territorios como el de Pedro Aguirre Cerda, caracterizado por el arraigo (del total de los encuestados, el 60% indica vivir en su actual domicilio por más de 20 años), son abundantes en opiniones, apreciaciones y expectativas con las cuales nutrir un imaginario urbano que potencie los resultados para una comuna y ciudad más sustentables. Los siguientes son los resultados después de la consulta:

Lo bueno

En relación con aspectos positivos de la llegada del Metro, se destacan dos ámbitos:

- Lo comunitario, donde el 40% de los residentes indican que lo positivo radica en el transporte público; emergiendo en la alternativa otros hallazgos como: la preocupación por el aseo y textualidades que indican que, mientras más gente circulando por la presencia de la estación, más comunidad. Lo que permite recordar expresiones de Jane Jacobs (1961, p. 84)

como: “La confianza en las calles de una ciudad se construye a lo largo del tiempo, a través de muchos pequeños contactos públicos en aceras [...] la mayor parte de ellos son ostensiblemente triviales, pero su suma no es en absoluto trivial”. Habla de una ciudadanía que cambia paradigmas y se abre a un urbanismo social, en que el sujeto cobra la mayor relevancia en el escenario urbano.

- Lo individual, donde el aumento en la plusvalía de las propiedades marca un 25% de las respuestas.

Lo malo

En tanto lo negativo con la llegada del Metro, se consulta en dos aspectos:

- Lo directamente atribuible al Metro, obteniendo pronunciamientos que dicen relación con las vibraciones y ruidos molestos, siendo expresiones de los residentes de la Avda. Carlos Valdivinos (vía por donde circula el tren subterráneo) y hasta 100 metros distantes del eje de esta vía.
- Lo indirectamente atribuible al Metro, donde el 46% divide por partes iguales su apreciación respecto a lo negativo en: riesgos por la construcción de edificios en altura e inseguridad por delincuencia, que ve oportunidades en la cantidad de personas que utilizan el medio de transporte.

Destaca que cercano al 50% de los encuestados manifiesta no percibir aspectos negativos, ni directa, ni indirectamente, con la llegada del Metro a su territorio.

Lo probable

Las expectativas de los residentes sobre el desarrollo del territorio con la llegada del Metro indican que un 49% de los encuestados manifiestan el deseo de que haya mejoras en LA CALLE (veredas, calzadas y creación de áreas verdes). En tanto, consultados sobre el equipamiento en educación, salud y deporte; cercano al 50% de los encuestados indican estar conforme. En la encuesta, además se pudo constatar que las intervenciones que la comunidad espera se concreten se visualizan en espacios públicos de

encuentro a escala barrial. En detalle, mientras el 76% visualiza el bandejón de Carlos Valdovinos con áreas verdes y ciclovía, aprovechando continuar con la preexistente en calle Clotario Blest, solo el 16% considera una intervención que favorezca una imagen solo como eje conector de vinculación intercomunal y, los menos, (8%) indican querer un bandejón solo para mirar. En tanto, en los tratamientos preferidos, a fin de concretar la intención en los pasajes vecinales, se dividen entre semipeatonalizar con equipamiento para zonas de encuentro (49%) y, por otra parte, mantener lo existente, mejorando la variable ambiental con la incorporación de material vegetal de calidad y trabajado paisajísticamente (48%).

Un hallazgo importante es la apreciación, manifestada por los residentes en la encuesta, en relación con la estación Pedro Aguirre Cerda en superficie, frente a la cual se expresan en forma favorable con un 58% de expresiones de satisfacción, contrarrestado solo con expresiones que indican que: falta color, hay mucho espacio perdido, sin vegetación, ni negocios; y algunos más tajantes indican que evidencia la brecha de inequidad existente en nuestra ciudad.

c. Conversación con los profesionales de la empresa Metro de Santiago:

Establecimiento de las Estaciones y su relación con el entorno:

- Las Estaciones pueden ser: Terminal, de Paso y Combinación. Estas se determinan según los flujos esperados de pasajeros, que se estiman por factores que contienen las locaciones de cada una, por ejemplo: a) Estación Terminal Cerrillos presenta en su locación servicios de transporte rural y se espera un desarrollo habitacional importante. b) Lo Valledor se proyecta a futuro interceptar con la línea de trenes.
- Las estaciones de una Línea de METRO son iguales y estandarizadas; pero hay diferencias si están ubicadas en un Bien Nacional de Uso Público (BNUP), parque o terreno privado. Algunos ejemplos son: Estación Inés de Suarez, donde se trabajó la adaptación con la Plaza Pedro de Valdivia en conjunto con el municipio; Estación Franklin, donde se trabajó la adaptación con el parque fluvial en conjunto con la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH).
- En la Línea 6 el concepto de diseño es el Pabellón, el que se replica en todas las estaciones en diferente forma. Por ejemplo, en Estación Estadio Nacional se planteó un Pabellón-Portal de Acceso, pensando en los flujos de usuarios en días de eventos deportivos. En Estación Los Leones, el elemento es mucho más liviano, aludiendo a un diseño progresivo, que se pueda ajustar a nuevos escenarios.
- Los procesos de diseño son abiertos, incorporando a los municipios y, en ocasiones, a la comunidad interesada.
- Siempre se comunican a la población los trabajos y en ocasiones se ha modificado la expresión en superficie a solicitud de los interesados, lo que implica realizar gestiones internas para el cambio. Ejemplo: restitución participativa de ventilaciones estación Lo Valledor y cambio de nombre en estación ubicada en Club Hípico y Carlos Valdovinos.

Establecimiento y operación del Metro y su relación con la ciudadanía:

- La automatización en la conducción y las características de los carros, pórticos y andenes, además del aire acondiona-

do, permiten deducir que la nueva Línea 6 funciona en forma equitativa y no discriminatoria.

- Si bien la empresa Metro de Santiago no hace consultas ciudadanas, siempre presenta los proyectos a la comunidad; si existen alcances que puedan ser considerados en una modificación, se gestionan ante la SECTRA e implementan.
- También, y aún en la fase de proyecto, se realizan mesas técnicas con los gobiernos locales, quienes en estas instancias pueden indicar alcances y sugerencias de mejoras.
- La empresa Metro de Santiago sabe que sus acciones tienen impacto en el territorio donde se emplazan las estaciones, por lo que bajo, una mirada de responsabilidad social corporativa, realiza mitigaciones en forma de campañas o auspicios para fundaciones y desarrolla iniciativas como MetroArte. También es un socio colaborador, acogiendo servicios que son requeridos por la comunidad como: cajeros automáticos, carga de celulares y servicios estatales.
- Las puertas del Metro están abiertas a la comunidad, que en forma organizada y ojalá a través del municipio presente iniciativas, también para el desarrollo económico local.

Relación del Metro con los gobiernos locales:

- Desde un comienzo la implementación de la Línea 6 ha sido trabajada desde la identidad del territorio, mediante implementación de íconos por estación, acción de MetroArte, y puesta en valor de hallazgos arqueológicos (estaciones Franklin y Los Leones).
- Los vínculos con los gobiernos locales y sus pobladores se expresan en alianzas territoriales, por ejemplo: para el Día de la Madre y Navidad, en que se reciben emprendedores locales en espacios Metro; además hay campañas de salud, vacunas, Mes del Corazón, que generalmente los municipio y fundaciones gestionan con anticipación ante el Comité de Auspicios.
- Otro ejemplo de alianzas es lo acontecido con los mosaicos en Puente Alto, donde una empresa privada realiza donación, obteniendo exención tributaria; ejercicio que se ha incorporado en la mayoría de los ascensores de la Línea 1, a los cuales actualmente se les incorporan mosaicos.

3.3 Integración de resultados

Un hito importante para el Gran Santiago ha sido la últimamente inaugurada Línea 6 del Metro (diciembre 2017), de la cual se dice que es similar a la Línea 4 del Metro de São Paulo y Línea 14 del Metro de París; lo anterior, principalmente dada su tecnología y estándar involucrado en la operación del servicio.

La Línea 6 abastece directamente los requerimientos en transporte público de 7 comunas, uniendo desigualdades al encontrarse estas en diversos rangos del Índice de Calidad de Vida Urbana del año 2018: 4 comunas en rango superior, 2 comunas en rango promedio y 1 comuna en rango inferior.

De las comunas abastecidas por esta nueva Línea del Metro, Pedro Aguirre Cerda es la peor posicionada; y luego de confirmado el trazado de la Línea 6 y después de construidas dos estaciones en su territorio, continúa bajo el promedio nacional del ICVU, pero logra posesionarse desde el último lugar durante el año 2016, posición 93, hasta la posición 89 durante el ICVU 2018; posición en la cual no había logrado llegar por lo menos en los últimos 5 años de hecha la medición de calidad de vida para el territorio nacional.

RANGO SUPERIOR	RANGO PROMEDIO	RANGO INFERIOR
<ul style="list-style-type: none"> • Providencia, lugar 1 • San Miguel, lugar 5 • Ñuñoa, lugar 7 • Santiago, lugar 8 	<ul style="list-style-type: none"> • San Joaquín, lugar 37 • Cerrillos, lugar 43 	<ul style="list-style-type: none"> • Pedro Aguirre Cerda, lugar 89

Imagen 3. Comunas abastecidas directamente por la Línea 6 del Metro de Santiago y su posición ICVU 2018, Fuente: Elaboración propia.

A lo menos 5 son los ejes con los cuales explicar la problemática: Político, Urbano, Social, Económico y Ambiental. De estos, el Urbano y Social explican la mayoría de las causas por las cuales "expresión de inequidad se evidencia en los espacios públicos en torno a la estación P.A.C.". En tanto, los efectos frente al mismo hecho se expresan y enmarcan principalmente en el Económico y Social.



Imagen 4. Pese a las bajas en 4 de los 6 aspectos que compone el índice de Calidad de Vida Urbana, la mayor puntuación en los aspectos de Movilidad y Medio Ambiente, modifican al alza su posición en 4 puntos. Fuente: Elaboración propia.

EJE URBANO

En las ciudades sustentables, conceptos como la calidad de vida son de importancia al indagar sobre sustentabilidad. Es el ciudadano principalmente quien da vida a lo urbano por lo que el bienestar en su cotidianidad y el de la comunidad impactan fuertemente en el equilibrio del ecosistema.

En general, es necesario comprender que la adaptación de la oferta de servicios urbanos a la cantidad y calidad de las demandas sociales es una buena aproximación a la sustentabilidad de las ciudades" (Acsegrad, 1999). En otras palabras, que el equilibrio entre población atendida y población no atendida puede inclinar poderosamente la balanza entre sustentabilidad e insustentabilidad (Restrepo, 2013).

Para hacer realidad las ciudades sustentables, es imprescindible la utilización de estrategias que maximicen los recursos disponibles; al respecto la innovación, alianzas estratégicas y la cotidianidad pueden entregar claves que nos conduzcan a mejores soluciones, sustentables y sostenibles en el tiempo.

Autores como Jaime Lerner (arquitecto, urbanista y político brasileño; destacado por su labor urbanística en la ciudad de Curitiba) plantea que la ciudad no es un problema, es una oportunidad para desarrollar una solución. Así dicho, las problemáticas son puntuales y deben ser trabajadas una a una, por medio de un simple toque: "REVITALIZACION", lo que consiste en hacer a un organismo trabajar de otra manera. Si hasta la llegada del Metro los territorios de Pedro Aguirre Cerda, la realidad en sus espacios públicos era de degradación, con la llegada de esta nueva obra metropolitana se visualiza una oportunidad para revertir la tendencia con acciones focalizadas en las estaciones de Metro, lo que para Lerner es la ACUPUNTURA URBANA: un toque de genialidad o vida a aplicar en sitios que están en decadencia. Respecto a lo anterior, es posible destacar algunos ejemplos en la Línea 5 del Metro de Santiago:

- Estación Ñuble, donde en concreto el cambio favoreció, entre otros, al desarrollo económico local; ya que lo que partió frente al acceso de la estación como un conjunto de toldos con venta de diversos productos en forma precaria, hoy es una batería de locales comerciales regularizados por el municipio de Ñuñoa.



Imagen 5. Puestos informales / comuna Ñuñoa / abril 2013. Fuente: Google Maps.



Imagen 6. Locales regularizados / comuna Ñuñoa / enero 2019. Fuente: Autora.

- En tanto, el fenómeno en la Estación Carlos Valdovinos ha sido más lento, dada una multiplicidad de factores entre los que se encuentra la modificación al Plan Regulador Comunal de Macul y San Joaquín, favoreciendo zonas de renovación urbana en los predios que enfrentan ejes troncales de transporte público, como avda. Vicuña Mackenna, con cambios desde destino industrial y educacional a residencial y desarrollo inmobiliario con densificación.



Imagen 7. Colegio Saint Lawrence / comuna San Joaquín / noviembre 2012. Fuente: googlemaps.



Imagen 8. Edificio residencial / comuna San Joaquín / enero 2019. Fuente: Autora

EJE SOCIAL

La ciudad es un conjunto complejo de realidades que coexisten en el tiempo y espacio. Estas realidades interactúan entre sí y con su entorno, y son afectadas a su vez por el entorno. Así dicho, esta mirada sistémica permite considerar que la aproximación a nuestro objeto de estudio debe ser desde la interdisciplinariedad; pero a su vez, la multiplicidad de factores obliga a focalizarse para determinar una estrategia de recuperación y/o de adaptación a una ciudad cada vez más sustentable. Se trata de modificar lo malo, reforzar lo bueno y mantener lo que conviene al bien común. En esta tarea, se debe considerar el diálogo entre todos los actores presentes en este ecosistema, así la comunicación entre el mundo Académico – Profesional – Institucional -Ciudadano debe ser la base sobre la cual se gatille la mejora (LlactaCamp, 2015).

En la comuna de Pedro Aguirre Cerda, un capital importante radica en el tejido social presente en el territorio, originado en las poblaciones obreras e industriales de mediados del siglo 20, residentes disponibles para el desarrollo integral y sustentable del territorio. Así se evidenció al comenzar los profesionales del Metro las gestiones de vinculación con el entorno, y llegando al territorio pudieron darse cuenta que era necesario cambiar el nombre a una Estación; ya que, en primera instancia, esta se denominaría Club Hípico, dados sus orígenes en la comuna de Santiago; pero los vecinos de la población Alessandri, entre otros, no lo permitieron, ya que indicaban que este nombre no era propio de su entorno y consensuaron que se denominara Pedro Aguirre Cerda, aludiendo a que, en sus orígenes, el expresidente de Chile tuvo su residencia ahí, por lo que sería más propio y cercano para ellos esta nueva estación (entrevista con profesionales de Metro – Dirección de Arquitectura e Ingeniería, marzo 2018). Otros ejemplos mencionados en la entrevista corresponden a diseños participativos en áreas de ventilaciones del Metro, donde en conjunto con los vecinos se trabajaron ventilaciones de la estación Lo Valledor, con bordes que permiten a los transeúntes sentarse, y un mural con la imagen de un vecino emblemático para ellos, como es Nino García, cantante y compositor chileno que vivió por muchos años en el sector.

Metodologías como las implementadas por la empresa Metro en el territorio son buenos referentes para el gobierno local, que interviene el territorio con obras que no logran consenso entre los residentes. Esto, después de detectar mediante la encuesta que la única obra que se había realizado en el bandejón de Carlos Valdovinos hasta ese momento, por parte del municipio, alcanza solo el 8% de las preferencias de los residentes ubicados dentro del radio de 600 m de la estación de Metro Pedro Aguirre Cerda. De esta manera, es conveniente que todas las mejoras se expresen a partir del ciudadano, en la lógica de los “imaginarios urbanos” de Armando Silva, quien basado en las ideas de Lacan plantea la construcción de la realidad social, en la que estética radica en el sujeto y ya no en el objeto, como se planteaba con anterioridad. Así, los sujetos que perciben de manera colectiva coinciden con los objetos de deseo, lo que permite descifrar el mundo, generando cambios en la conducta social.



Imagen 9. Los Campos de la Necesidad y el Deseo en la incorporación al territorio de la Línea 6 del Metro de Santiago. Fuente: Elaboración propia.

Integración social, uno de los pilares del PNDU.

Dada la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) del año 2014, el presente estudio se plantea desde un cambio de paradigma: ahora la realidad puede ser modificada por el sujeto social. Debido a lo anterior, es esencial una alianza con los gobiernos locales, estimando de gran ayuda los ejes del PNDU actual, que son: la Integración Social, el Desarrollo Económico, el Equilibrio Ambiental, la Identidad y el Patrimonio, además de la Institucionalidad y la Gobernanza. Por lo tanto, estimando válido lo indicado por Galilea y Hurtado, en el año 1988, o reeditando lo planteado por Mella, en el año 2013, se debe comenzar a hacer un camino en búsqueda de una forma de llevar a cabo los cambios. Como dice Slavoj Žižek: “el hecho de no hacer nada no está vacío, tiene un significado: decir sí a las relaciones existentes de dominación”. Conforme a lo anterior, varias son las aristas cuando hablamos de resultados equitativos y no discriminatorios. Así se puede deducir luego de la conversación con los profesionales de la empresa Metro de Santiago y los resultados de la encuesta aplicada a residentes dentro del radio de 550 m de la Estación de Metro PAC: Por una parte, los primeros indican que la Línea 6 es lejos lo más equitativa y menos discriminatoria, entregando a los usuarios una experiencia de viaje automatizada, con estándares de vanguardia en carros, pórticos y andenes; lo que contrarresta con expresiones de los residentes en la Encuesta cuando indican **insatisfacción** por la Estación PAC en superficie, diciendo frases como:

- “El contraste al salir a la superficie se podría traducir en **segregación y desinterés** por el territorio al cual se accede”

- “Para todo lo que se hizo, no me gustó el edificio, me parece que le falta color y más llamativo, **como en otras partes**”.

O al destacar como efectos negativos e indirectos de la llegada del Metro que:

- **“Mientras en el subterráneo hay avances, en la superficie hay degradación”.**

De esta forma, podemos interpretar que, de cierta manera, para los residentes de la comuna de Pedro Aguirre Cerda la obra del Metro de Santiago Línea 6 vino a evidenciar la brecha de inequidad existente en su territorio, situación a la cual se debe poner atajo; Cobrando valor la idea del Metro como detonante de cambios en el territorio que no solo apunten al aspecto económico-social, sino también al político-ambiental-urbano, con intervenciones integrales, además de coherentes, con los distintos proyectos en desarrollo: una visión de ciudad a largo plazo. Territorios y comunas que por años han sido postergadas en sus espacios públicos, en pos de otros beneficios y/o urgencias.

La gestión local y su incidencia para un desarrollo territorial social, integral y sustentable

A todas luces, conviene que los alcaldes sean líderes proactivos, que ven las oportunidades y realizan gestiones ante las instancias establecidas para ello; como Claudina Núñez (Partido Comunista), quien demostró la rentabilidad social existente en la comuna de Pedro Aguirre Cerda, logrando que se modificara el trayecto de la Línea 6 del Metro de Santiago, dejando dos estaciones en la comuna de la cual ella era la máxima autoridad municipal. Además, importante es que el gobierno local esté preparado para recibir en sus territorios una inversión pública de dimensiones intercomunales, como lo es el Metro; situación para la cual la comuna de Pedro Aguirre Cerda parece no haber estado preparada, ya que al poco andar se evidenciaron fallas importantes como:

- Falta un Plan Regulador Comunal (PRC), pues el utilizado actualmente es un compilado de las comunas de Santiago, San Miguel y La Cisterna (territorios comunales de origen). Al respecto, en la conversación con el profesional de la SECPLAN de Pedro Aguirre Cerda, indica que con la llegada del Metro una de las expectativas del actual alcalde Rozas fue que podrían ser gestionados los recursos necesarios para generar un PRC propio, con el cual hacer frente al potencial desarrollo inmobiliario, que es evidente que tendrá lugar en el territorio. Así, la situación actual es que se trabaja en el PRC de PAC, luego que el alcalde Rozas, el pasado 20 de julio, hiciera la presentación ante el Consejo Regional Metropolitano de Santiago (CORE Santiago), solicitando \$238 millones para desarrollar el PRC y \$57 millones para actualizar el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) (www.pedroaguirrecerda.cl).
- Con la llegada del Metro a la comuna de Pedro Aguirre Cerda, los únicos indicios de esta obra de infraestructura de transporte en el territorio se mencionan en el PLADECO como un adelanto comunal, pero sin ningún plan de acción asociado (PLADECO PAC 2014-2018).
- Siempre existen posibilidades de mejoras y debemos considerar que instancias como las mesas técnicas de la empresa METRO con los Gobiernos Locales, mencionadas en la conversación con profesionales de la empresa Metro de Santiago,

son una de ellas; eso sí, los municipios deben contar dentro de sus dotaciones con los especialistas ad-hoc, situación que según lo indicado en la conversación con el profesional de la SECPLAN, no ocurre en el municipio de PAC, lo que es corroborado en el link de transparencia activa de la página web municipal, donde se publica, existen solo 2 arquitectos en la SECPLAN, uno de ellos a cargo de los Programas de Vivienda y ningún, otro especialista con los cuales enfrentar los desafíos en la construcción y/o reconstrucción del espacio público comunal (Portal Municipal, 2018). De esta manera, no contar con las especialidades en su dotación de profesionales, dificulta la planificación territorial y los procesos de participación ciudadana, en desmedro de la sostenibilidad y sustentabilidad de los resultados.

- En el municipio no existe contraparte técnica para obras como el Metro. Quien realizó esta función durante la construcción de la Línea 6 del Metro de Santiago en la comuna fue un cientista político, profesional de otra área de desarrollo.

Muchos, y con esfuerzo, son los logros de municipios como el de Pedro Aguirre Cerda, ubicados en el pericentro de Santiago, entre los que se encuentran infraestructura de transporte, deportiva y de salud; pero ahora, con dos estaciones de Metro, se requiere replantear sus ejes de acción para una gestión de calidad. Así, y conforme a los resultados obtenidos en la encuesta a los residentes, se hace menester instalar los diseños de los espacios públicos existentes dentro de un radio de 600 m de las estaciones. Vías como Carlos Valdovinos y Club Hípico, desde siempre de magnitud intercomunal, ahora más que nunca requieren un estándar diferente, dando forma conforme a su realidad. Solo resta mencionar, que, luego de la llegada del Metro Línea 6 al territorio, las ejecuciones en el espacio público han sido en tres líneas:

- **Ejecuciones Metro** asociados a ventilaciones de este.
- **Ejecuciones del municipio** con recursos propios, las que han quedado inconclusas por falta de especialistas en la dotación municipal y de recursos materiales.
- **Iniciativas del gobierno central**, las que se focalizan en deportes y áreas verdes, habiendo ejecutado desde la fecha el mejoramiento de la multicancha en Traslaviña y programaciones de: Reposición de las plazas en Unidades Vecinales 24 - 14 y 7; Mejoramiento Plazoleta Fernando Lazcano y Villa Alessandri; Suministro e instalación de luminarias LED. Más alejado del entorno de la Línea de Metro, y en la lógica de la inversión del gobierno central, se continúan ejecutando los parques André Jarland y Pierre Dubois; que han sido muy bien acogidos por la comunidad, mejorando los estándares del espacio público comunal.

Entorno de la estación desde la perspectiva del sujeto social

Los vecinos lo tienen claro: sería muy provechoso que el municipio intensificara la aplicación de un urbanismo social como el planteado por Jane Jacobs cuando expresaba que “NO hay ninguna lógica que pueda ser impuesta a la ciudad; la gente la hace, y es a ella, no a los edificios, a la que hay que adaptar nuestros planes”. Con la aplicación de un Urbanismo Social, es poco probable que se hubiese ejecutado la intervención mencionada por el profesional de la SECPLAN en el bandejón central de Carlos Valdovinos, en el que se materializó un bandejón para mirar y, más bien, se podría haber trabajado la oportunidad para hacer realidad lo preferido por la comunidad, que según la encuesta es: recorrerlo, caminarlo y hasta pedalearlo.

Basados en la idea de los imaginarios urbanos como un instrumento para obtener información desde lo cotidiano, antecedentes relevantes son manifestados por los encuestados:

- Al manifestar mayoritariamente el deseo de que haya mejoras en la calle (espacios públicos) luego de la llegada del Metro a su territorio
- Al preferir tratamientos para el encuentro y permanencia en los espacios públicos tanto de los pasajes vecinales como el bandejón central de avda. Carlos Valdovinos. Con imágenes que develan más bien preferencias asociadas a una escala barrial y local.
- Al expresar un 42% INSATISFACCIÓN con la superficie de la Estación Pedro Aguirre Cerda, y considerando que esta es solo una estación de paso, que no tendrá adaptaciones especiales al territorio por no estar asociada a un BNUP o un parque, y que además por el momento presenta bajo flujo de usuarios es esperable suponer que una vinculación mayor con el territorio será posible bajo las figuras de responsabilidad Social corporativa y/o asociaciones colaborativas, para las cuales la empresa Metro de Santiago está siempre disponible. Situación que favorece el desarrollo económico local, activando a la vez la estación.



Imagen 10. Imagen de referencia "A", preferencia de los encuestados para el tratamiento urbano del bandejón central Av. Pedro Aguirre Cerda. Imagen: Plataforma urbana.



Imagen 11. Imagen de referencia "B", preferencia por encuestados para el tratamiento urbano de pasajes vecinales. Imagen: Caminando por Madrid



Imagen 12. Imagen de referencia "C", la segunda de las opciones preferidas por los encuestados para tratamiento de pasajes vecinales. Imagen: Autora.

La llegada del Metro desde la perspectiva del sujeto social

En general, y luego de aplicados los instrumentos en el territorio, tanto para el gobierno local como para los Residentes dentro de un radio de 600 m de la Estación de Metro Pedro Aguirre Cerda, el balance con la llegada del Metro es positivo. Ambos informantes coinciden en que lo único que puede considerarse negativo y atribuible directamente al Metro son los ruidos molestos y vibraciones; pero los antecedentes, luego de aplicada la encuesta a los residentes, demuestran que estos efectos solo son percibidos y manifestados por los habitantes de calle Carlos Valdovinos y a lo más hasta 100 metros del eje de esta vía (correspondiente a 16 encuestados, quienes lo indican como un efecto negativo).

Finalmente, del total de los residentes encuestados, el 14% indica no haber utilizado el Metro antes de la Línea 6, porcentaje que baja al 3% luego de inaugurada la nueva Línea; en tanto, en el rango etario mayores de 65 años, el 38% dice no haber utilizado este medio de transporte antes de la llegada de la Línea 6; en tanto, después de inaugurada, todos declaran haberla utilizado a lo menos ocasionalmente. Todas estas evidencias hablan de una buena acogida y, por tanto, de una mejor disposición a generar cambios.

4. Conclusiones y discusión

4.1 Construcción del marco conceptual

Dado que la comunidad residente expresa necesario y relevante contar con espacios públicos de calidad en torno a la Estación PAC (oferta v/s expectativas), y luego de conversar con expertos e indagado en el objeto de estudio Tren Metropolitano de Santiago, es posible establecer que esta obra de infraestructura en transporte puede ser percibida como una oportunidad y una amenaza, a la vez.

Lo anterior, ya que por una parte su presencia en el territorio desencadena efectos en diversos ámbitos: socioeconómico, ambiental, espacio público, vivienda, movilidad y otros; y por otra, al emplazarse en comunas con escasa o nula planificación territorial, además de coordinaciones insuficientes, evidencia la brecha de inequidad es contradictorio existente en la ciudad, como es el caso en Pedro Aguirre Cerda, al develar, entre otros, la falta de espacios públicos de calidad; entendiendo Calidad como la capacidad de los espacios públicos para satisfacer las necesidades evidentes o no evidentes de los usuarios (requisitos relativos a la cualidad). Si a lo anterior sumamos que las expectativas de los residentes cercanos a la estación Pedro Aguirre Cerda apuntan

a la mejora de los espacios públicos, es indispensable definir los orígenes del fenómeno descrito mediante un modelo de aproximación a la realidad.

Las causas por las cuales la presencia de una estación de Metro en el territorio de Pedro Aguirre Cerda evidencia la brecha de equidad, se pueden centrar en tres ámbitos:

- **Fallas en la planificación territorial**, que se evidencia en la desactualización y/o inexistencia de instrumentos de planificación territorial comunal. Sin un Plan Regulador Comunal propio, no existe una visión sistémica e integral del territorio y las oportunidades para dar paso a lo cotidiano se diluyen, desplazando la vida de barrio y a la comunidad residente.
- **Fallas en la coordinación entre autoridades locales y centrales**, si bien existe una Política Nacional de Desarrollo Urbano con énfasis claro en la Integración Social, Desarrollo Económico, Equilibrio Ambiental, Identidad y Patrimonio; además de Institucionalidad y Gobernanza, esta no tiene el carácter de vinculante, lo que posibilita que muchas acciones, ejecuciones y continuidad de procesos dependen finalmente de voluntades políticas.
- **Fallas en la operatividad y mantención del territorio**, según lo establece la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades Nro. 18.695, las funciones privativas de los gobiernos locales son: 1. Elaborar, aprobar y modificar el plan comunal de desarrollo cuya aplicación deberá armonizar con los planes regionales y nacionales, 2. La planificación y regulación de la comuna y la confección del plan regulador comunal, de acuerdo con las normas legales vigentes, 3. La promoción del desarrollo comunitario, 4. Aplicar las disposiciones sobre transporte y tránsito públicos, dentro de la comuna, en la forma que determinen las leyes y las normas técnicas de carácter general que dicte el ministerio respectivo, 5. Aplicar las disposiciones sobre construcción y urbanización, en la forma que determinen las leyes, sujetándose a las normas técnicas de carácter general que dicte el ministerio respectivo y 6. El aseo y ornato. Para todo lo anterior, comunas como la de Pedro Aguirre Cerda cuentan con recursos insuficientes, lo que propicia el deterioro progresivo y acumulativo de los espacios públicos. En definitiva, frente al abanico de funciones es preciso optimizar los recursos disponibles.

En respuesta a las causas anteriores, los efectos pueden enmarcarse en:

- **Baja inversión en el territorio**, por falta de regulaciones claras, desinterés frente al escenario de degradación y/o simplemente por el estigma de ser un territorio que nace para la clase trabajadora, al amparo de políticas públicas de poblamiento o simplemente por tomas de terrenos. Así, Pedro Aguirre Cerda se caracteriza por contar con algunos espacios públicos habilitados para encuentro, permanencia y recreación, los cuales se ven desaseados y descuidados, lo que en parte mantiene al territorio con Índices de Calidad de Vida en los últimos lugares del ranking nacional.
- **Incredulidad de la comunidad**, inversiones de la magnitud del Tren Metropolitano en territorios degradados, estigmatizados y bien localizados, propician un proceso de gentrificación, que en la comuna de Pedro Aguirre Cerda aún no gatilla o podría estar focalizado en los terrenos al norte de la avenida Carlos Valdovinos. Lo anterior, en parte se debe al capital social existente en el sector, pues los residentes man-

tienen un arraigo importante. Los resultados de la encuesta así lo evidencian, al indicar que un 62% de los encuestados manifiestan vivir en su actual domicilio por 20 años o más. Sin embargo, también fue posible constatar que esta tendencia decae en las nuevas generaciones, al mencionar alguno de ellos que sus descendientes emigraron a comunas en el sector oriente de la ciudad, por no encontrar en estos barrios la calidad de vida a la que aspiran. En síntesis, con la llegada del Metro la sensación es de expectación y en lo cotidiano son muchas las incertezas, como por ejemplo la construcción de edificios en altura o la llegada de visitas indeseadas

El objetivo es claro: se requiere disminuir la brecha de equidad y una forma sentida por la comunidad de Pedro Aguirre Cerda es generando espacios públicos de calidad, para lo cual se deben alinear los medios adecuados:

- **Construcción de instrumentos de planificación territorial basados en ejes integrales** (medio ambiente – patrimonio – sujeto social), que propicien una visión sistémica e integral del territorio, que permitan centrar la mirada en conceptos como: la escala humana de Jane Jacobs, quien se expresa de la ciudad diciendo:

“Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales. ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste; en la búsqueda de la construcción de ciudades vivibles y habitables, cada día más sustentables; en las que el derecho sea a vivir dignamente, en igualdad y sentido de comunidad”.

Además, Jacobs plantea que: “las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada uno de sus habitantes solo porque y solo cuando son creadas para todos”. Por lo que, en general, un aspecto esencial a potenciar en la planificación del territorio es la aplicación del modelo de participación. Así, entre otros, puede ser útil para la construcción de espacios públicos en la expansión y construcción de nuevas líneas de Metro, las que seguro conectarán diversidad de realidades, características territoriales y socioeconómicas, haciendo atractivo para los gobiernos locales el poder gestionar ante el gobierno central obras que aporten a un desarrollo urbano equitativo y sustentable.

- **Coordinaciones eficientes para el desarrollo integral del territorio**, realizando una adecuada aplicación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano que articule acciones, ejecuciones y de continuidad a procesos, dejando atrás la dependencia de voluntades para la obtención de objetivos plenamente planificados y certeramente aplicados (planificar para actuar y verificar para hacer). De manera de maximizar la inversión pública, mediante sinergias que hagan realidad los anhelos de las comunidades residentes, cambiando el entorno hacia espacios públicos de calidad, mediante dinámicas que incluyen un profesional de formación urbana, el que será facilitador, a fin de que la comunidad exprese sus preferencias y urgencias.



Imagen 13. DIAGRAMA 1 "Síntesis de la Problemática". Fuente: Elaboración propia.

- **Plan de manejo eficiente para la operatividad y mantenimiento del territorio**, considerando que los recursos utilizados en la operatividad y mantención son los que están disponibles en forma habitual y por lo tanto inmediata, es que se considera adecuado maximizarlos mediante un manejo certero, focalizando en las expectativas de la comunidad.

Solo cuando una obra conspira contra lo que anhelamos puede ser considerada como una amenaza; de lo contrario, es una oportunidad para generar desarrollo. Como expresa Molano (2016, p. 6) en relación con Henri Lefevbre, al decir que "construyó su hipótesis de trabajo sobre el derecho a la ciudad como la posibilidad y la capacidad de los habitantes urbanos, principalmente de la clase obrera, de crear y producir la ciudad". Al respecto, pueden haber muchas maneras para asegurar que el Tren Metropolitano de Santiago pueda ser detonante de un desarrollo urbano integral; pero en comunas con Índices de Calidad de Vida en rangos inferiores, en las que se requiere disminuir las brechas de desigualdad y segregación expresadas, entre otras cuestiones, en la calidad de sus espacios públicos, es imprescindible contar con la opinión de los residentes, ellos son quienes habitan los territorios, y de la figura del especialista facilitador para que se instalen las estéticas preferidas por la comunidad.

4.2. Conclusiones

Siendo la ciudad de Santiago reconocida por su inequidad y segregación, la hipótesis con la que se inició este estudio fue:

- La llegada del Metro de Santiago a comunas como la de Pedro Aguirre Cerda, históricamente desplazadas y con evidente déficit de áreas verdes, ¿puede gatillar mejoras en sus espa-

cios públicos, que ayuden a inclinar la balanza a la integración y equidad en el territorio metropolitano?

En respuesta, un indicio favorable es el que se presenta al constatar que, luego de la llegada del Metro al territorio de Pedro Aguirre Cerda, esta comuna logra posicionarse cuatro lugares más arriba en el ICVU 2018; resultados que en parte se explican por las mejoras que este sistema de transporte conlleva en aspectos de conectividad y medio ambiente, pero que no son suficientes para lograr superar el promedio nacional.

Ya realizada la investigación y cumplidos los objetivos trazados para la misma, es posible hablar de un Marco Conceptual, resultado de la investigación:

Diagrama 1 / "La problemática, sus causas y efectos", con el cual ha sido posible comprender por qué expresiones de inequidad se evidencian en los espacios públicos en torno a las estaciones de Metro, en comunas como la de Pedro Aguirre Cerda, siendo posible detallar las fallas en tres ámbitos: planificación territorial; coordinación entre autoridades centrales y locales; además de operatividad y mantención del territorio.

Diagrama 2 / "Los objetivos, sus medios y fines", con el cual ha sido posible evaluar soluciones que ayuden a minimizar la tendencia, debiendo centrar la mirada en dos focos: atraer la llegada de nuevas inversiones y aumentar la confianza de las comunidades.

Diagrama 3 / "La solución y estrategias para implementarla", permite proponer estrategias que ayuden a revertir las fallas, favoreciendo, entre otros, la construcción y permanencia de espacios públicos de calidad para todos. Concluyendo que es deseable:



Imagen 14. DIAGRAMA 2 “Síntesis de los Objetivos”. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 15. DIAGRAMA 3: “De Soluciones”. Fuente: Elaboración propia.

instrumentos Territoriales basados en ejes integrales (a lo menos, medio ambiente – patrimonio – sujeto social), coordinaciones eficientes para el desarrollo integral del territorio; además de la implementación de un plan de manejo eficiente y eficaz del territorio.

Relacionado con los objetivos específicos, la expectativa de los residentes en torno a la estación PAC es: mejoras en los espacios públicos, apuntando a que en estos se evidencia la brecha de equidad existente en la ciudad de Santiago. En cuanto a los imaginarios urbanos en torno a la estación PAC, apuntan a lo barrial y local: soluciones básicas con factibilidad técnica para ser ejecutadas.

Por otro lado, en relación a la conversación con expertos, estos manifiestan cuestiones que fueron relevantes a la hora de encontrar soluciones viables, siendo algunas: liderazgos innovadores, inclusivos y aspiracionales; coordinaciones eficientes y eficaces entre los gobiernos local y central; dotación y disponibilidad en el gobierno local de profesionales con formación urbana, lo que coincide con la legislación vigente, que promueve la profesionalización de las plantas municipales. (Ley 20.922 del 16 mayo 2016); y finalmente, implementación a nivel local de un *bottom up* efectivo, que indague en los imaginarios urbanos, que aporten al aseguramiento en la sustentabilidad de las inversiones públicas.

Se estima que los DIAGRAMAS podrán ser de utilidad, al considerar los anuncios del gobierno central, en relación a la expansión de la red del Metro de Santiago. Comunas como Renca (Línea 7), Puente Alto (Línea 8), La Pintana (Línea 9) y sectores como Bajos de Mena (extensión Línea 4) deben ser vinculadas en plena conciencia, con gobiernos locales cuya VISIÓN DE FUTURO favorezca y potencie la aplicación de un urbanismo social, integral y sustentable, que tienda a hacer realidad una ciudad más equitativa y menos discriminadora; en la que la oferta a la comunidad sea entre otras: espacios públicos de calidad para todos. Pero no es menos cierto que, para hacer de esto una realidad, es necesario investigar, además, otras estaciones de Metro similares, con las cuales poder llegar a establecer un modelo de intervención para la producción y permanencia de espacios públicos de calidad para todos, considerando, entre otras las diferentes tipologías de estaciones y expectativas propias del sujeto social, a saber.

Sabido es que queda mucho camino por recorrer, y se estima que el presente estudio sea un aporte más al conocimiento para una gestión local eficiente y eficaz, que focalice sus esfuerzos en hacer realidad las expectativas de quienes saben y conocen el territorio que habitan.

Bibliografía

- Acselrad, H. (1999). "Sustentabilidad y ciudad". EURE (Santiago), 25(74), 36-46.
- Aliste, Enrique. (2016). "Más allá del espacio: Henri Lefebvre y las geografías invisibles". En rev. Alpha nº 42, U. de Chile.
- Alvarado Azpeitia, C., Adame Martínez, S., & Sánchez Nájera, R. M. (2017). "Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México". Sociedad y ambiente, (13), 129-169.
- Antecedentes Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda (2018). Recuperado de [www.portaltransparencia.cl/municipalidad de Pedro Aguirre Cerda](http://www.portaltransparencia.cl/municipalidad-de-pedro-aguirre-cerda).

- Arteaga Rosero, A. J. (2017). Espacio público, una aproximación conceptual. MÓDULO ARQUITECTURA CUC.
- Baena, S. T. (2017). Análisis objetivo de la reforma de Urbanismo Social en la comuna Popular, Medellín.
- Becerra, P. Z., & Leiva, S. R. (2017). "¿De la ciudad violenta a la ciudad sostenible?: análisis crítico desde el desarrollo urbano sostenible de Medellín, Colombia 1913-2015". Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales.
- Cama Perez, T. (2016). "Propuesta de un modelo para la evaluación del éxito de un espacio público urbano". Tesis para optar al grado de Maestría, Universidad Nacional de Ingeniería de Perú.
- Cápona Gonzalez, D. (2013). "Deseo, violencia y capital. Los espacios de representación en la consideración del espacio abstracto de Henri Lefebvre". En rev. Hybris, vol 8, nº1, U de Chile.
- Caquimbo Salazar, S., Ceballos Ramos, O. L., & López Pérez, C. (2017). "Espacio público, periferia urbana y derecho a la ciudad. Intervención Parque Caracol, Ciudad Bolívar". Revista invi, 32(89), 113-143.
- Contreras-Lovich, H. N. (2016). "La representación social del espacio público para el diseño y la gestión de territorios sostenibles: una propuesta teórico-práctica y metodológica para un urbanismo participativo". Revista de Arquitectura, Vol. 18, no. 1 (ene.-jun. 2016); p. 18-34.
- Daher, A. (2017). "En las costas del neoliberalismo. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria: experiencias en Chile y Argentina". Revista de geografía Norte Grande, (66), 211-217. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022017000100012>.
- Díaz-Osorio, M. S., & Marroquín, J. C. (2016). "Las relaciones entre la movilidad y el espacio público, Transmilenio en Bogotá". Revista de Arquitectura, Vol. 18, no. 1 (ene.-jun. 2016); p. 126-139.
- Doménech, S. G. (2017). "La polisemia de lo común en el espacio público urbano". Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, 10(20), 68-78.
- Galilea, S. & Hurtado, J. (1988). "Efecto del Metro en la estructura urbana de Santiago". Revista EURE (Vol. XIV, N°42), pp. 43-62.
- García-Doménech, S. (2016). El espacio público como catalizador de la arquitectura, el arte y el diseño urbano. On the w@terfront, 7-24.
- García, V. (2016). "Sostenibilidad del desarrollo urbano. Diseño de instrumentos de evaluación y aplicación al caso de San José del Rincón". Tesina de grado carrera de Arquitectura y Urbanismo. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral, Argentina.
- Guzmán-Ramírez, A. (2016). "Los imaginarios urbanos y su utilización como herramienta de análisis de los elementos del paisaje". Revista Legado de Arquitectura y Diseño, (20).
- Índice de Calidad de Vida Urbana Comunas y Ciudades de Chile [ICVU] (2018). Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Universidad Católica de Chile y Cámara Chilena de la Construcción.
- Índice de Calidad de Vida Urbana Comunas y Ciudades de Chile [ICVU] (2017). Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Universidad Católica de Chile y Cámara Chilena de la Construcción.

Índice de Calidad de Vida Urbana Comunas y Ciudades de Chile [ICVU] (2016). Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Universidad Católica de Chile y Cámara Chilena de la Construcción.

Ingeniería DICTUC. (2014). Estudio de Densificación en torno a la Red de Metro de Santiago - Informe Final. INFORME N°:1191398.

Instituto Nacional de Estadística [INE] (2017). XIX Censo Nacional de Población y VIII de Vivienda. <https://www.censo2017.cl/>

Jacobs, J. (1961). Muerte y Vida de las grandes ciudades. Edición 2011, Capital Swing, S.L.

Jiménez-Pacheco, P. (2016). Introducción al espacio radical humano: tres momentos de creación en Henri Lefebvre para anticipar su noción. En VIII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Balneário Camboriú, junio 2016. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.

Jiménez-Pacheco, P. (2016). "Claves epistemológicas para descifrar el derecho a la ciudad de Henri Lefebvre". *Estoa*. Revista de la Facultad de arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca, 5(8), 21-28.

Lefebvre, H. (1978). El Derecho a la Ciudad. Ediciones Península. ISBN: 84-297-0916-9.

Leiva, E. (2016). La Red de Metro de Santiago y su efecto en la distribución desigual sobre el territorio, bajo una lógica de crecimiento inmobiliario basado en la mercantilización del suelo. Escuela de postgrado FAU de la Universidad de Chile.

Lerner, J. (2003). Acupuntura Urbana. Editorial Record, Río de Janeiro, Sao Paulo.

LlactaLab. (2015). La ilusión de la ciudad: LlactaCamp 1.0: la ciudad como sistema complejo y la innovación en arquitectura. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/22290>

Mella, B. (2013). Metro como oportunidad de intervenciones en la ciudad. Estudios Urbanos Universidad Católica.

Mesa Carranza, J. A., & López Bernal, O. (2016). "Propuesta de un sistema de indicadores para evaluar la calidad visual del paisaje urbano en asentamientos informales". *Revista de Arquitectura*, Vol. 18, no. 1 (ene.-jun. 2016); p. 35-47.

Recuperado de http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/mirm/enfoque_mixto.htm

Molano, F. (2016). El Derecho a la Ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. Segundo Semestre de 2016. Pp 3-19. Folios n°44.

Moreno Cantillo, L. (2019). "Las estaciones de metro como elementos estructurantes del espacio público en la ciudad". *Escuela de Arquitectura y Urbanismo*.

Moyano, A. R. (2017). Recordatorio mínimo: Miradas hacia el desarrollo urbano en la metrópoli santiaguina. *DU & P: revista de diseño urbano y paisaje*, (32), 27-37.

Münzenmayer, Joseph. (2017). "La expansión urbana y la segregación socioespacial en Santiago. Dimensiones territoriales del fenómeno contemporáneo". *Revista de Geografía ESPACIOS*. Universidad Academia de Humanismo Cristiano.

Narváez Tijerina, A. B., Mireles Brito, A., & Cruz Camino, J. (2016). "La complejidad y la ciudad: el uso de modelos basados en agentes autónomos (ABM) para la simulación de procesos en los imaginarios urbanos". *Nova scientia*, 8(17), 515-554.

Ortiz, M. D. (2017). "Modelos de desarrollo de las estrategias de desarrollo urbano sostenible integradas (EDUSI)". *Revista de Obras Públicas: Organo profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, (3591), 105-114.

Páramo, P., Burbano, A., & Londoño, D. F. (2016). "Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas". *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 18(2), 6-26.

Política Nacional de Desarrollo Urbano (2015). Consejo Nacional de Desarrollo Urbano [CNDU], Gobierno de Chile <http://cndu.gob.cl/politica-nacional-de-desarrollo-urbano/>

Ramírez, A. G., & Giles, H. A. (2017). "El "dibujo espontáneo" como manifestación de los imaginarios urbanos y las representaciones sociales". *Revista científica de Arquitectura y Urbanismo*, 38(2), 19-30.

Ramírez Kuri, P., Zermeño y García Granados, S., Meneses Reyes, M., & Azuela de la Cueva, A. (2016). La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales: Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo.

Restrepo, G. (2013). Sostenibilidad Urbana. TEDx Córdoba.

Reyes Schade, E. (2017). "El espacio público como interfaz. Tranvía y metro en Barcelona". Programa de doctorado en espacio público y regeneración urbana. Fac. Bellas Artes. U de Barcelona.

Silva, A. (2006). Imaginarios Urbanos. Arango Editores. ISBN: 958-27-0060-2.

Torres, L. G. (2017). "Imaginarios urbanos y educación. Apuestas para resignificar la ciudad". *InMediaciones de la comunicación*, 12(1), 67-89.

Toro Ortiz, D. (2017). "Urbanismo social y justicia espacial: Análisis de los proyectos urbanos integrales de Medellín en relación con el modelo de Barcelona". Tesis para optar al grado de Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental. Departamento de Geografía Humana. Universidad de Barcelona.

Vasquez Barrero, L. (1993). "Las biocidades. Un modelo ambiental para el desarrollo urbano sostenible en Colombia". Universidad Nacional de Colombia.

Vera, P. (2017). "Procesos de recualificación urbana e imaginarios de la innovación: El caso Rosario, Argentina". *EURE (Santiago)*, 43(129), 209-234.