



UNIVERSIDAD ACADEMIA DE HUMANISMO CRISTIANO

ESCUELA DE HISTORIA CARRERA DE GEOGRAFÍA

# CONSTRUCCIÓN DE LAS REPRESENTACIONES DE LA CIUDAD DE SANTIAGO: PAISAJES EN MOVIMIENTO

ALUMNA: Frías Montecinos, Daniela

PROFESORAS GUÍAS: Barahona Jonas, Macarena

González Quiroz, Pilar

Tesis para optar al grado de Licenciada en Geografía

Santiago, 2013

## Agradecimientos

*Agradezco a todas las personas que se involucraron en mi investigación, tanto académica como emocionalmente. A mi familia por incentivar y apoyar mis estudios durante muchos años, a mis amigas, amigos, profesoras y profesores, compañeras y compañeros por poder contar con ellos siempre.*

## Contenido

1.	Marco Introdutorio .....	7
1.1	Antecedentes .....	7
1.2	Planteamiento del problema.....	12
1.3	Pregunta de investigación .....	17
1.4	Objetivos .....	17
1.4.1	Objetivo General .....	17
1.4.2	Objetivos Específicos.....	17
1.5	Relevancia.....	18
2.	Marco teórico.....	21
2.1	Paisaje.....	21
2.1.1	Paisaje Interdisciplinar .....	21
2.1.2	Paisaje cultural y la construcción de una identidad territorial .....	23
2.1.3	Hacia la construcción del paisaje social .....	25
2.1.4	Paisajes y memoria .....	29
2.1.5	Espectadores de lo cotidiano en la ciudad.....	31
2.2	Representaciones.....	34
2.2.1	Representaciones en la ciudad: Imaginarios sociales y sus alcances .....	34
2.2.2	Imaginarios colectivos urbanos y sus representaciones .....	36
2.2.3	Las representaciones colectivizadas.....	41
2.3	Ciudad, Movilidad y transporte público.....	43
2.3.1	Ciudad Fragmentada y movilidad urbana.....	43
2.3.2	Residencia lejos del hogar: movimientos pendulares. ....	48
2.3.3	Santiago utiliza Transantiago.....	50

3	Diseño Metodológico de Investigación.....	53
3.1	Método.....	53
3.2	Tipo de Investigación.....	54
3.3	Criterios de recolección de muestra.....	55
3.3.1	Utilizar Transantiago:.....	55
3.3.2	Mayoría de edad legal.....	56
3.3.3	Movimientos Pendulares.....	57
3.3.4	Permanencia de viaje en Transantiago:.....	57
3.4	Tipos de fuentes.....	58
3.5	Técnicas de Recolección.....	58
3.5.1	Mapas de Transantiago.....	58
3.5.2	Relato Espacial.....	60
3.5.3	Entrevista no estructurada en profundidad.....	63
3.6	Técnicas de análisis.....	64
3.6.1	Análisis de Contenido.....	64
3.6.2	Análisis crítico del discurso.....	65
3.7	Operacionalización.....	68
4	Resultados.....	73
4.1	Descripción Mapa Transantiago.....	73
4.2	Descripción Relato Espacial.....	85
4.3	Sobre códigos entrevistas.....	94
5	Análisis.....	104
5.1	Registro de elementos fundamentales del paisaje urbano.....	104

5.1.1	Formas, asfalto y materialidad en la ciudad .....	104
5.1.2	Medioambiente, naturaleza y áreas verdes en el paisaje urbano: ¿visible o invisible? .....	109
5.2	Caracterización elementos fundamentales del paisaje urbano .....	114
5.2.1	Experiencia, memoria, percepción y representaciones; diversos paisajes, una ciudad. ....	114
5.3	Representaciones de los usuarios de Transantiago del paisaje urbano.....	120
5.3.1	Lectura político-social de la realidad urbana y el paisaje de Santiago .....	120
5.3.2	Organización y Planificación socio-espacial del Paisaje de la ciudad .....	125
7	Conclusiones .....	129
8	Bibliografía .....	140
9	Anexos .....	145

## Introducción

La siguiente investigación se enmarca dentro del proceso de elaboración de tesis de pregrado de la carrera de Geografía de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Fue desarrollado en el curso de Seminario I y II, correspondientes al noveno y décimo semestre.

El trabajo se titula “Construcción de las representaciones de la ciudad de Santiago: Paisajes en movimiento”, al cual se contextualiza en la ciudad de Santiago de Chile. De este modo, el objetivo se centra en comprender cómo se llevan a cabo los procesos que permiten generar representaciones en la construcción de Santiago en un contexto de movilidad cotidiana en el transporte público de la ciudad; en este sentido las subjetividades se presentan como un medio esencial para la comprensión de las prácticas espaciales y representaciones de lo externo en el espacio urbano.

La metodología utilizada en esta ocasión se enmarca dentro de un proceso cualitativo, el que mediante mapas, relato espacial y entrevista no estructurada en profundidad, es posible dar cuenta de la naturaleza de esta investigación.

Así, este proceso se lleva a cabo de una manera particular dentro de un bus de Transantiago, y se centra en las representaciones que se generan en la construcción de Santiago los usuarios del transporte público en condiciones de movilidad cotidiana.

# 1. Marco Introdutorio

## 1.1 Antecedentes

El paisaje como construcción social nos acerca a tener otra mirada sobre lo observado de manera cotidiana. Las subjetividades establecen diversos paisajes en la ciudad, las cuales se complementan y pueden ser interpretadas para explicitar y dar cuenta de distintos elementos que lo componen. El paisaje en la ciudad, *“entendiendo pues, el paisaje como una mirada, como una ‘manera de ver’ y de interpretar, es fácil asumir que éstas acostumbra a no ser gratuitas. Al contrario, son construidas y responden a una ideología que busca transmitir una determinada forma de apropiación del espacio”* (Nogué, 2009: 12). Este es el paisaje que importa.

Los paisajes que son posibles observar en la ciudad son innumerables, pues dependen claramente de quién y cómo los ve. Es por ello que se presentan de diversas maneras aglomerándose y acomodándose en el confuso enjambre del espacio urbano, pues como alude de manera metafórica Nel- lo en su texto ‘La ciudad, paisaje invisible’ en donde hace una comparación del bosque con la ciudad *“Los árboles no dejan ver el bosque”* (Nogué, 2009: 185), asimismo la altura de los edificios no dejan ver la ciudad, pero la ciudad existe gracias a ellos también. *“El carácter fragmentario de la experiencia urbana contemporánea contribuye a hacer invisible el paisaje urbano y comporta que, para cada uno, la ciudad no exista más que a través de una selección de lugares”* (Nogué, 2009: 187)

Esto se presenta mediante las representaciones, las cuales se materializan en las prácticas, a partir de las relaciones e interacciones con los demás sujetos, espacios y elementos en la ciudad, en donde es posible vislumbrar cómo las personas construyen una noción del paisaje santiaguino.

La ciudad nos plantea día a día un complejo de relaciones e interacciones socio-espaciales que los sujetos construyen y configuran según sus prácticas en la misma, es decir, en la ciudad se potencian diversas relaciones que producen dicha espacialidad. Estas espacialidades se hacen explícitas mediante las representaciones, forma en la cual el sujeto da a conocer su interpretación sobre algún objeto o espacio en particular. *“La representación está estrechamente ligada a la significación. En efecto, le damos sentido y significado a las cosas mediante el uso: lo que decimos, pensamos y sentimos acerca de ellas. Por otra parte le otorgamos significado a sucesos, personas y objetos mediante los esquemas interpretativos en los que los situamos”* (Cristoffanini, 2003: 3)

Como lo presenta igualmente otro autor *“Las representaciones sociales permiten comprender las especificidades simbólicas que una colectividad imprime en la construcción de su realidad, sus formas y sus significados. Estos sistemas de significaciones nos posibilitan la comprensión de relaciones sociales que los individuos y los grupos establecen con el mundo que les rodea, y conforman sus realidades”* (Gámaz, 2010: 7). Las representaciones y sus respectivas interpretaciones entonces funcionan como un sistema de ideas en los cuales nos permiten avanzar hacia un real entendimiento de las dinámicas y configuraciones espaciales, que se generan en la ciudad a partir de las prácticas sociales y espaciales de los sujetos.

Otro factor que entra en juego de manera fundamental lo constituye los imaginarios, de manera que a través de ellos podemos comprender a la sociedad; en este sentido a la sociedad de Santiago. Cornelius Castoriadis en su texto ‘La institución imaginaria de la sociedad’, alude al papel fundamental que juega la significación en la construcción, y en general en toda la dinámica de la sociedad. Asimismo, destaca el concepto de imaginación como el origen de lo que denominamos racional, es decir, lo que puede ser representado y pensado. Y por otro lado que la imaginación disfuncionalizada y libre es



inherente al ser humano. Así la imaginación es la que cumple un rol fundamental dentro de las significaciones en la sociedad. Señala también *“La sociedad es creación, y creación de sí misma, auto creación”* (Castoriadis, 1997: 5), es decir que para la creación de una sociedad, se necesita a ella misma como elemento primordial para su propia creación.

Al mismo tiempo, la teoría de los imaginarios sociales indica que las significaciones no sólo son recíprocas a partir de su dependencia *“sino más bien de la unidad y el parentesco sustantivo y enigmático entre los artefactos, los regímenes políticos, las obras de arte y – por supuesto – los tipos humanos de una misma sociedad y un mismo periodo histórico(...)* Asimismo, toda pregunta que pueda ser formulada en el lenguaje de la sociedad tiene que poder encontrar una respuesta en el interior del magma de significaciones imaginarias sociales de esa sociedad (...) *“Los imaginarios pasarían a ser sociales porque se producirían, en el marco de relaciones sociales, condiciones históricas y sociales favorables para que determinados imaginarios sean colectivizados, es decir instituidos socialmente”* (Castoriadis, 1997: 8) Las significaciones imaginarias sociales crean un mundo propio para la sociedad considerada, en donde siempre en un contexto y prácticas colectivizadas se construyen y reconocen en sociabilidad en una dinámica urbana.

La ciudad por tanto, se presenta no sólo como un telón de fondo, sino que constituye un factor participante en esta investigación. Un espacio que permite que se generen dinámicas tan únicas como múltiples, con usos y funciones que proporcionan enriquecedoras oportunidades de construir relaciones, ya sean con sujeto- espacio o entre sujetos. *“La ciudad es un espacio donde se localizan, realizan y se relacionan sistémicamente, y muchas veces de manera competitiva, una multiplicidad de actividades productivas, de recreación, de estudios, de convivencia familiar y amical,*

*todas las cuales requieren de manera imprescindible de una movilidad que se realice según medios y modos que deseablemente se desarrollen y funcionen de acuerdo a un óptimo social”* (Correa, 2010: 134)

En el Gran Santiago existen diferentes modos de desplazamiento cotidiano. Podemos encontrar los autos, el metro, las bicicletas y así también el transporte público de Transantiago. El transporte público en Santiago desde el año 2005 no es el mismo. Las llamadas ‘micros amarillas’ de las cuales se exigía una mayor y mejor calidad en el servicio, desaparecieron cuando entró en vigencia el plan de los nuevos buses con el atractivo nombre de ‘Transantiago’. Una nueva apariencia, nuevos recorridos, nuevas formas y tecnologías para manejarlos, cambios en las tarifas, hicieron del transporte público una nueva cara para la ciudad. Sin embargo, dicho cambio sólo se constituyó en una careta, puesto que los problemas de fondo del transporte público en una ciudad capital como lo constituye Santiago, tanto en su magnitud como en su esencia, siguieron permaneciendo en la palestra, pero claro, ahora con ropa nueva. Problemas existentes hasta el día de hoy.

No obstante, los problemas de retraso, tarifas, hacinamiento y falta de empatía con los espacios, no descartan toda posibilidad de desplazarse de manera cotidiana en ellas. A pesar de los costos económicos y simbólicos que esta conlleva, el sector socioeconómico más vulnerable son los que utilizan mayormente este tipo de transporte, *“tarifas injustificadamente altas son la fuente de varios problemas que exacerban los ya existentes (...) si se considera que el único medio de transporte de los usuarios más pobres son los buses, la situación actual es socialmente injusta”* (Díaz et al, 2004: 17). Así dicho sistema urbano de transporte se explicita en el territorio mediante una relación netamente de costo, *“pero la racionalidad de hacerlo en uno u otro [medio de transporte] estará dada no por el gusto, sino por la relación entre el*

*costo de uno y otro de estos medios y el poder adquisitivo de quien los usa” (Correa, 2010: 135)*

El contexto de movilidad, como lo definen los desplazamientos en el transporte público, es la condicionante de esta investigación, en donde todos los conceptos se integran y permiten dar cuenta de una realidad urbana concreta, *“La utilización de los medios de transporte, se explica obviamente, por su existencia, pero también, y quizás de manera previa por la necesidad que los ciudadanos tienen de moverse por un espacio concreto en un tiempo determinado y a una velocidad adecuada. La suma de los desplazamientos individuales es lo que se denomina movilidad cotidiana, y debe ser considerada como el punto de partida de cualquier política urbana de transporte”* (Miralles, 2002: 27) Es la movilidad así, constituida por los sujetos que se desplazan de manera diaria por los espacios urbanos de la ciudad, los que son capaces de captar la realidad y comprenderla según sus percepciones del paisaje. De este modo cabe generar la siguiente pregunta: ¿Cómo es percibida la ciudad de Santiago mediante los desplazamientos cotidianos en transporte público Transantiago?, y de esta manera, ¿Cómo es posible que los usuarios de este tipo de transporte sean capaces de construir representaciones de la ciudad?

## 1.2 Planteamiento del problema

Desde el asiento de un bus del transporte público, percibir el paisaje no es lo mismo que hacerlo caminando, o desde un auto. Dichas percepciones confluyen de tal manera a lo que se está sintiendo en dicho momento, que las significaciones y representaciones sobre lo observado es un tema que proviene desde la intimidad, del propio simbolismo. La construcción de la ciudad mediante las percepciones y representaciones de los usuarios de un recorrido de Transantiago, nos adentra en este conflicto. Por lo que, de esta manera es posible sugerir la conformación de paisajes posibles y disponibles para conocer la ciudad.

Santiago, dentro del contexto latinoamericano se presenta como una ciudad con una estabilidad económica y social relativamente homogénea, con índices económicos aparentemente equilibrados, con un descenso en la cesantía y contenido descontento social, ostenta hacia el exterior un supuesto equilibrio, una cierta normalidad. Sin embargo, como una ciudad perceptiblemente fragmentada, no se pueden considerar de manera independiente cifras que representen de manera cualitativa la vida de los habitantes de la ciudad de Santiago, *“los promedios no dicen nada, o dicen poco, de la ciudad real, porque son abstracciones que no toman en cuenta su dimensión espacial y temporal. Frente a los promedios abstractos que homogeneizan el territorio, la ciudad, mirada de cerca, aparece fracturada, se muestra como una pluralidad de rostros de diverso signo: Santiago es una ciudad esencialmente fragmentada”* (Rodríguez et al, 1999: 2)

Nuevos procesos se están sucediendo dentro de las grandes ciudades en el cono sur *“procesos de transformación dominado por nuevas modalidades de expansión metropolitana, como la suburbanización y la policentralización, la fragmentación de su*

*estructura (...) siendo Santiago una manifestación evidente de estos fenómenos que tienden a consolidarse.*” (Dammert, 2004: 3)

¿De qué manera así nos encontramos y reencontramos dentro de la ciudad, con significados colectivizados, los cuales nos permiten generar representaciones de la ciudad? ¿Es posible que exista sólo un significado? ¿Es posible que existan unos pocos elementos que permitan caracterizar mediante representaciones colectivas a un espacio o territorio determinado? ¿Se repiten los elementos de una ciudad al ser observados por la sociedad, más aún dentro del transporte público? Es por ello, la intención de esta investigación, considerando que la imagen –más bien sesgada y homogeneizadora de los espacios- que nos entregan los medios de comunicación diariamente, no se corresponde con lo percibido como habitantes de la ciudad, como usuarios de un medio de transporte que se desplazan por la ciudad y como ciudadanos como tal experimentamos de manera cotidiana, en donde se construyen y deconstruyen significaciones sobre las prácticas espaciales que generamos. ¿Pueden imponernos el modo en cómo vemos el lugar en donde vivimos, en la ciudad en la que nos movilizamos y realizamos actividades de manera constante? ¿Podemos tener nuestra propia perspectiva y opinión sobre Santiago siendo habitantes de Santiago? *“Los ciudadanos viven la trama urbana como un hecho ‘natural’ y, llevados a situaciones críticas (...) expresan su opinión con los pies, no con la cabeza: utilizando más o menos los espacios urbanos. Cada uno tiene su trama subjetiva, es decir, concibe la forma de la ciudad según sus trayectos cotidianos”* (Borja, 2008: 174) Así, los buses de Transantiago como transporte público, en conjunto con el metro de Santiago contienen a gran parte de los habitantes de la ciudad en sus desplazamientos diarios. *“El Sistema de Transporte público de Santiago sirve a una población de cerca de 6,2 millones de personas, en 34 comunas de la Región Metropolitana, en un área geográfica que cubre*

*aproximadamente 680 km<sup>2</sup> en zonas urbanas*". (Informe de Gestión Transantiago, 2012: 56)

De esta manera, considerando la cantidad de personas que diariamente utilizan este tipo de sistema de transporte, las horas que pasan dentro de estos buses y los usos que les otorgan las personas dentro de ellos, es menester preguntarse ¿Qué piensan las personas cuando están arriba de un bus de Transantiago y observan la ciudad? ¿La observan realmente? ¿Qué pensarán sobre Santiago?

Así se desprende de lo mismo, ¿Para qué saber qué piensan los sujetos sobre el espacio? ¿Por qué sobre su propio espacio? ¿Por qué querer conocer que sienten y viven de las imágenes de la ciudad de Santiago diariamente? ¿Por qué nos debieran interesar las representaciones que le otorgan a la ciudad las personas que viajan sobre un bus de Transantiago? ¿Cómo sería además si consideramos que todas estas ideas se encuentran en condiciones de movilidad cotidiana?

Señala Miralles (2013) que a finales del siglo XX y a comienzos del XXI los estudios de transporte emprenden un nuevo proceso de renovación teórica que proviene de la inclusión de las ciencias sociales, con las nuevas tecnologías, con las nuevas tecnologías de las telecomunicaciones como un reto social y con la presencia del territorio como un elemento fundamental para conceptualizar de nuevo los desplazamientos de la población.

La movilidad cotidiana constituye así un factor fundamental dentro de la investigación, con los que no cuentan otros estudios similares. Es un condicionante que permite conocer y comprender de manera diferenciada el acceso a la realidad urbana. *“En esta ciudad, el desplazamiento de las personas se convierte en una actividad de carácter obligado con el propósito de realizar las tareas más imprescindibles y cotidianas:*

*trabajar, comprar, divertirse, etc., a la vez que se intensifica la frecuencia y el ritmo. En la ciudad es necesario moverse, y debe hacerse a menudo y aprisa”* (Miralles, 2002: 28)

Por otro lado, la ciudad de Santiago se presenta como una ciudad contemporánea por excelencia, con procesos de expansión y renovación urbana aún en desarrollo en donde se posibilita la configuración de los espacios urbanos, en donde los actores principales de planificación, permiten acorde a las leyes de mercado y consumo de uso de suelo urbano, que dichos procesos se manifiesten de manera imprudente y desorganizada, sin importar muchas veces, a quienes dificultan el acceso y asimismo el derecho a la ciudad. *“La expresión física de la ciudad emergente expresa una realidad contradictoria: por un lado difusa, fragmentada, privatizada en las nuevas y extensas periferias, y por otro existen y sobreviven los centros históricos revalorizados, museificados y/o gentrificados y las nuevas centralidades, aunque más pensadas para el automóvil y el consumo que como espacio público libre y polivalente”* (Borja, 2008: 72)

Existe una gran parte de los habitantes de la ciudad, primero que se asientan en la periferia y por otro lado, que de una u otra manera se encuentran obligados a utilizar este tipo transporte público para poder desplazarse dentro de la ciudad. Así, se constituye en el modo más importante de conocimiento de la ciudad. Además considerando las características de ciudad fragmentada que como Santiago, y la expansión urbana vivida desde los años '80, cada vez más las distancias se han ampliado desde el lugar de residencia al de destino, por lo que también la permanencia en tiempo dentro del transporte público es mayor.

¿Qué releva la movilidad cotidiana dentro del espacio urbano? La movilidad per sé, constituye variados tipos de movimientos o desplazamientos que pueden referirse a movilidad residencial, entre otros. Sin embargo y en adelante, en este trabajo de

investigación se considerará, el concepto de movilidad cotidiana. Es la movilidad cotidiana en la ciudad la que se traduce en posibilidad. Sin la posibilidad de desplazarnos por la ciudad ¿Qué hacemos? En términos concretos, nada o casi nada, pues es mediante la capacidad y decisión 'autónoma' que tienen los sujetos de desplazarse por diversos motivos en el territorio, lo que permite crear ciudad, habitar ciudad, -en definitiva como lo afirma Lefebvre- tener derecho a la ciudad.

Relacionarnos como sujetos sociales en un espacio determinado y posibilitar las diferentes actividades que se desarrollan en las ciudades a lo largo de todo el mundo, es factible mediante dicha posibilidad, la movilidad cotidiana, nos permite vivir y experimentar la espacialidad, la realidad. *“Es así, como la organización del espacio urbano moderno origina un nuevo elemento urbano: la movilidad de las personas para realizar actividades cotidianas o puntuales, que hace posible el acceso a los lugares donde éstas se desarrollan”* (Miralles, 2002: 28). Así, la revisión de esta problemática se convierte en un hecho fundamental, el poder contribuir a una profundización del conocimiento en las temáticas urbanas y principalmente a la comprensión del rol que juega la movilidad cotidiana y las distintas formas de desplazamientos en la ciudad.



### **1.3 Pregunta de investigación**

¿Cuáles son las representaciones urbanas de Santiago que generan en condiciones de movilidad cotidiana los usuarios del transporte público?

### **1.4 Objetivos**

#### **1.4.1 Objetivo General**

Establecer las representaciones de Santiago que generan los usuarios del transporte público en condiciones de movilidad cotidiana.

#### **1.4.2 Objetivos Específicos**

- Identificar y registrar los elementos fundamentales del paisaje urbano de Santiago mediante los relatos de los usuarios de ciertos recorridos de Transantiago considerando ruta y localización.
- Caracterizar dichos elementos fundamentales, considerando criterios de morfología, uso y significado de cada uno de ellos.
- Componer (integrar) las representaciones de los usuarios del transporte público de Santiago por medio del análisis de los elementos fundamentales identificados y registrados en la ciudad

## 1.5 Relevancia

Mediante el desarrollo de esta investigación es posible diferenciar dos tipos de relevancia, por una parte la relevancia disciplinar y por otra la social.

En el campo disciplinar de geografía este trabajo de investigación se enmarca dentro de una novedad con respecto a cómo se relacionan los conceptos tratados. Si bien es cierto, es posible encontrar estudios sobre las representaciones urbanas al interior de las ciencias sociales en distintos contextos, ya sea en ciudades latinoamericanas, africanas, asiáticas o europeas, no siempre dichos estudios consideran todas las variables estructurales que constituyen y construyen una ciudad como tal. Por ello, el estudio de las representaciones del espacio urbano bajo el rol preponderante que juega la condición de movilidad cotidiana no es un tema que repercuta en demasía dentro de los estudios geográficos y de las ciencias sociales. Pues, la movilidad cotidiana se enmarca dentro de un paradigma contemporáneo, en donde a fines del siglo XX se comienza a dar protagonismo al desplazamiento de los sujetos como centro de análisis, y no una mera cuantificación de modos de transporte (Miralles, 2002).

Por parte de las ciencias geográficas y considerando su mirada holística del espacio y asimismo de la realidad, se releva el papel de las interrelaciones que se llevan a cabo en la ciudad. Éste como espacio urbano por excelencia es en donde los sujetos construyen su propia realidad –como individuo- y también son capaces de colectivizar sus percepciones –como grupo-, por lo que las representaciones de la ciudad que se construyen permiten el conocimiento y reconocimiento de la vida de los sujetos urbanos en sociedad. *“La geografía humana ha redescubierto que el individuo es un agente esencial para comprender la transformación del territorio. Así, en esta disciplina cobra un interés creciente el estudio de la vida cotidiana, la espacialidad de las relaciones de*

*género en el espacio urbano, el carácter efímero de los paisajes y de las configuraciones urbanas en general”.* (Miralles, 2002: 15)

Vivimos en una ciudad en donde la vida en sociedad parece haber perdido valor, en donde las relaciones intersubjetivas se van deteriorando, lo que hace que las condiciones de vida de las personas en la ciudad, se vean cada vez más individualizadas. La alienación –que además genera la tecnología y las redes sociales- con respecto a un otro y a un colectivo dentro del espacio urbano adquiere un rol fundamental, despojándonos de la noción de espacio socializado, del reconocimiento del lugar, entre otros. Es tan patente el dejo de indiferencia por parte de los sujetos, que el ajetreado día de trabajo, estudio y trámites no siempre les permiten percibir lo que pasa a su alrededor. Microbuses atochados en hora punta, atiborrados de personas cansadas, aburridas de la rutina de la semana, permite vislumbrar la pobre dinámica social en la que estamos insertos, en donde el yo predomina antes que todo. He aquí la importancia social de la investigación. Por otra parte y debido a las configuraciones espaciales que ha detentado la ciudad desde hace más de 30 años, una de ellas la expansión urbana y el desplazamiento residencial de gran parte de los habitantes de Santiago a la periferia de la ciudad, permite que el medio utilizado para llevar a cabo dicha investigación- medio de transporte Transantiago- se configure como un modo de transporte cotidiano y conocido por una gran parte de las personas que se desplazan por Santiago a diario.

Es como dicha investigación podrá ser parte de una aproximación al estado del arte a las percepciones y representaciones que construyen los usuarios de Transantiago del paisaje de la ciudad, todo ello en condición de movilidad cotidiana, en donde se podrá conocer y comprender las percepciones de los habitantes de la ciudad. Así, la condición

de movilidad cotidiana en el espacio urbano con el modo de transporte de Transantiago, le otorgan un elemento novedoso e innovador a investigar.

## 2. Marco teórico

### 2.1 Paisaje

#### 2.1.1 Paisaje Interdisciplinar

En términos de paisajes, es posible navegar en una infinidad de concepciones tomadas desde diferentes disciplinas que de alguna u otra manera se aproximan desde diversos puntos de vista. De esta manera, el paisaje se convierte en un complejo de ideas que responden de manera funcional y a la vez interpretativa a cada uno de los razonamientos académicos. Adjetivos de diversa índole se ven contrapuestos para referirse entonces al paisaje; paisaje natural, paisaje urbano, paisaje rural, paisaje del miedo, paisaje del cuerpo, paisaje ecológico, entre otros. Se concibe de esta manera debido a que el paisaje constituye un modo de concebir el espacio, y en términos concretos el concepto de espacio no se concibe sólo desde el punto de vista de la geografía como disciplina, sino que al contrario, el espacio se hace parte de manera dinámica y real de la vida en sociedad, por lo que es complemento de cualquier estudio que se realice en las diversas áreas de las ciencias sociales, como la sociología, antropología, historia, psicología, el arte, entre otros, y así también se presenta en diferentes estudios de las ciencias naturales. Por ello, es posible dar cuenta de la transversalidad de la noción del paisaje en las diferentes disciplinas.

Una aproximación institucionalizada de paisaje, establecido por el Convenio Europeo del Paisaje (CEP), firmado en Florencia el año 2000, señala lo siguiente con respecto a la definición del paisaje *“cualquier parte del territorio, tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción e interacción de factores naturales y/o humanos”* (Fernández, 2008: 3). La idea de paisaje a nivel mundial se considera pues siempre una correspondencia entre el ser humano y su perspectiva sobre el entorno.

Un concepto general de paisaje señala *“Aspecto o forma del territorio tal como es visualmente percibido y estéticamente valorado (...) El paisaje se comprende y se explica por los procesos naturales, y generalmente, también antrópicos que lo han generado”* (Zoido, 2001: 257) Pero ¿es importante realmente la mirada de los sujetos para poder constituir y construir el paisaje? ¿Para qué saber qué piensan los sujetos sobre el paisaje en la ciudad? El paisaje de la ciudad se constituye en base a un espacio y asimismo la percepción que los sujetos generen hacia el mismo, lo que de manera clara son parte de una infinidad de prácticas y configuraciones asociadas. *“El carácter fragmentario de la experiencia urbana contemporánea contribuye a hacer invisible el paisaje urbano y comporta que, para cada uno, la ciudad no exista más que a través de una selección de lugares”* (Nogué, 2009: 187)

Asimismo es posible integrar en esta construcción de subjetividades a las representaciones que se generan sobre la ciudad, a la aprehensión de otros paisajes en el espacio urbano; la construcción de aquello proviene de una intimidad, desde la exterioridad visualizada a la internalización de lo distinto para la posibilidad de comprender la ciudad. *“En efecto, el paisaje es también un reflejo del poder y una herramienta para establecer, manipular y legitimar las relaciones sociales y de poder”* (Nogué, 2009: 12) Precisamente, el paisaje tiene una fuerte connotación de poder y conflicto en su haber, pues son los paisajes que observamos en nuestra cotidianidad dentro y fuera de la ciudad, los que se encuentran cada vez más moldeados para reflejar fielmente los intereses de los poderes fácticos, sin dejara atrás a los que pretende el Estado. A partir de lo anterior, es posible dar cuenta de la evidente intencionalidad del paisaje sobre las miradas que los interpretan, *“Al crear y recrear los paisajes a través de signos con mensajes ideológicos se forman imágenes y patrones de significados que permiten ejercer control sobre el comportamiento, dado que las personas asumen estos paisajes ‘manufacturados’ de manera natural y lógica, pasando*

*a incorporarlos a su imaginario y a consumirlos, defenderlos y legitimarlos”* (Nogué, 2009: 12)

Las variables espacio y tiempo permiten generar una configuración a nivel personal el que posibilita aprender quiénes somos y qué hacemos dentro de la ciudad, es decir, existe *“una relación intrínseca entre la ciudad y el sujeto, quien significa a la ciudad desde los elementos que la erigen, la concibe y se concibe; aprende los referentes para concebirse a sí mismo y a los otros, y en este proceso le da vida, significado a la ciudad”* (Gámaz, 2010: 10) De esta manera el paisaje urbano, nos permite observar y a la vez cuestionarnos sobre las dinámicas que se generan y que forjamos como sujetos en el espacio al desplazarnos de manera cotidiana.

En efecto, dichas interrelaciones posibilitan constantes conflictos ya sean de grandes dimensiones los cuales son explícitos que es posible considerar a simple vista y otros quizás más pequeños que cuesta un poco más de atención poder reparar en ellos.

Así también lo menciona Santos (1996) *“La dimensión del paisaje es la dimensión de la percepción, lo que llega a los sentidos. Por eso, el aparato cognitivo tiene crucial importancia en esa aprehensión”* (Santos, 1996: 60). De este modo, las diversas posibilidades de observar la ciudad y su paisaje, involucra todos los sentidos del ser, en donde cada uno juega un rol particular, en donde las personas pueden sentir con respecto a lo que observan.

### **2.1.2 Paisaje cultural y la construcción de una identidad territorial**

Sin embargo, para acotar esta gama de acepciones y así centrar el curso de las siguientes teorías, el concepto de paisaje se presentará en el contexto del paisaje cultural; en el sentido en el que éste da cuenta de manera apropiada y pertinente a la conceptualización teórica sobre el paisaje que en este trabajo se abordará.

Paisaje cultural, según Nogué, se concibe de la siguiente manera *“Cuando hablamos de paisaje, estamos hablando en el fondo de paisaje cultural, esto es de una porción de superficie terrestre que ha sido modelada, percibida e interiorizada a lo largo de décadas o de siglos por las sociedades que viven en ese entorno, lo que nos lleva inevitablemente, a vincular paisaje e identidad territorial”* (Nogué, 2008: 2). Dicho concepto así, relaciona completamente el espacio observado con las prácticas que se desarrollan en el espacio, configurando territorios en donde todas las relaciones que se generen, son parte de la realidad política, económica, social y cultural que se llevan a cabo por las sociedades y, permitiendo de esta manera la construcción de una imagen de un paisaje determinado.

Así también otro autor se refiere al paisaje cultural *“entiendo que el paisaje no es un ente de carácter objetual sino que se trata de un constructo mental que cada observador elabora a partir de las sensaciones y percepciones que aprehende durante la contemplación de un lugar (...) El paisaje es, por tanto, algo subjetivo, es «lo que se ve», no «lo que existe»”* (Maderuelo, 2010: 1) Según este autor, el paisaje necesariamente se sitúa en una condición cultural, debido a las relaciones e interacciones que como sujetos adquirimos con nuestro propio entorno. En este sentido, al referir que un paisaje no existe, no se asume que sea una fantasía -alude el autor-, sino que se expresa de manera completa a través de la interpretación, la subjetividad e intersubjetividad en un espacio determinado.

Por último cabe señalar, un acercamiento sobre la categoría de paisaje, en donde en semejanza con lo anteriormente mencionado, desarrolla una visión espacial de manera que aúna elementos tanto naturales como antrópicos, pero siempre destacando el papel dinámico de dichos espacios, mediante la interacción que propone el propio sujeto; *“Si el paisaje resulta de una morfología territorial, además contiene ideas, imágenes, una cobertura cultural y vivencial. Es una parte lógica de lo*



*propriadamente humano, de la capacidad de otorgar sentido cultural a la existencia”*  
(Martínez de Pisón en Nogué, 2009: 329)

Tomando en cuenta las consideraciones anteriores, es posible manifestar que en este trabajo la noción de paisaje se centrará principalmente dentro de las reflexiones en torno al paisaje cultural, el cual mediante un campo de investigación de la geografía humanista es capaz de rescatar la posibilidad de una construcción social del paisaje, en el que no se observa un espacio dado de manera natural o inerte, sino que todo lo contrario. Un paisaje que tiene una dinámica tal, en el que los sujetos interactúan de forma constante para generar sus propias imágenes y representaciones resultantes de su propia construcción. *“En efecto, el paisaje puede interpretarse como un producto social, como el resultado de una transformación colectiva de la naturaleza y como la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado”* (Nogué, 2009: 11) A continuación un acercamiento a dicho planteamiento, a través de autores vinculados con el área de la geografía humana, que sin más permitirán acercarse a una idea completa sobre el paisaje y sus implicancias socioculturales.

### **2.1.3 Hacia la construcción del paisaje social**

La construcción del paisaje -social del paisaje- responde de manera directa a la participación de diferentes actores, principalmente antrópicos en la articulación de una dinámica espacial vinculado con las representaciones y significaciones de cada uno de dichos actores. *“El paisaje es un complejo cuya organización y dinámica se fundamenta en interrelaciones de carácter social y cultural, sobre una base natural, material”* (Nogué, 2010: 125) De este modo, es posible dar cuenta de los diversos factores que intervienen en este proceso, en donde las representaciones sociales en pos de una

aprehensión del paisaje funcionan como un dispositivo de comprensión de la imagen espacial.

La construcción social del paisaje se enmarca dentro de la dinámica de constantes interacciones con y entre sujetos, *“remiten a una construcción simbólica colectiva del objeto de paisaje (...) los individuos se representan el paisaje no sólo con relación a su propio lugar en la sociedad y a su propia experiencia de dos, sino igualmente con respecto a las relaciones que mantienen con otros grupos sociales o con relación a las personas que frecuentan en sus actividades cotidianas”* (Luginbühl, en Maderuelo, 2008: 147) Necesariamente entonces debemos abordar de qué manera se producen dichas percepciones e interpretaciones del espacio que está siendo construido.

Si consideramos esta definición de paisaje es posible referirse a los sentidos, de qué manera se presentan los paisajes ante los sujetos. No solamente es posible observar un paisaje para ser parte de él. Así los sentidos adquieren un rol fundamental al interior de la geografía humanista y cultural, para poder dar cuenta del proceso de entendimiento de este espacio. *“el paisaje es la formalización totalizada de la estructura espacial evolutiva que lo genera y su definición y cualificación por sus representaciones, imágenes y sentidos”* (Martínez de Pisón en Nogué, 2009: 337). Por ende, se puede afirmar que la expresión sensorial del cuerpo en el proceso de la construcción social del paisaje adquiere un valor indesmentible.

*“¿Y qué hay de los paisajes sensoriales no visuales, de las geografías inducidas por el gusto, el tacto y el olfato? Hemos relacionado históricamente el paisaje geográfico con el sentido de la vista, pero el olfato, el oído o el tacto pueden ser mucho más potentes e inmediatos que el sentido de la vista a la hora de vivir o imaginar un paisaje...”* (Nogué, 2009: 17)

En efecto, esta categoría espacial se relaciona con la estética, las condiciones socioeconómicas, la arquitectura y la ideología política en la que se vive, en la que se habita, en la que se respiran los elementos, que se observan, se procesan y se hacen parte de nuestra anatomía, de nuestra corporeidad. El geógrafo Yi- Fu Tuan, con respecto a los órganos sensitivos argumenta que, *“el gusto, el olfato e inclusive la audición y el tacto no nos dan por sí solos la sensación de espacio (...), pues el espacio asume una organización coordinada y rudimentaria centrada en el “yo”, que se mueve y direcciona”* (Tuan, 1977: 18) Es por ello, que los sentidos en el reconocimiento espacial, se relaciona de manera directa con la lógica espacial de lugar, es decir, en el proceso de configuración cultural del paisaje, pasa a ser- como lo señala el autor- *“plasmaciones tangibles de los diversos sentidos de lugar”* (Nogué, 2008: 13)

El paisaje y el lugar de esta manera se transforman en un complejo necesario para realizar la actividad de observación, en donde el paisaje no sólo es el telón de fondo, *“El paisaje no se crea de una sola vez, sino por incrementos y substituciones; (...) Un paisaje es una escritura sobre la otra, es un conjunto de objetos con edades diferentes, una herencia de muchos capitalistas. Si se mantienen juntos elementos de edades diferentes, responderán de diferentes formas a las demandas sociales”* (Santos, 1996: 64). Además, *“En un entorno histórica y socialmente dado, el individuo construye su propia realidad articulando lo estructural, lo funcional y lo simbólico”* (Bailly en Lindón, 2007: 35)

La real importancia que adquiere en este aspecto los sentidos y el carácter de lugar, está enlazado con el significado para la constitución de identidad en un territorio. Pues bien, para comprender el paisaje de modo que se genere verdaderamente una construcción social es necesario realizarlo mediante las posibilidades sensoriales que los cuales están dotados los seres humanos, a través de los que se explicita claramente la conciencia de lugar, en dónde estamos y qué sentimos por ese espacio, en este

caso, por ese paisaje el cual comprendemos y apropiamos según nuestras sensaciones y asimismo, representaciones de lo captado, lo que nos revela de una u otra forma, un sentido de identidad frente al proceso espacial llevado a cabo.

Hay que recalcar de igual forma, que la comprensión del paisaje la protagoniza principalmente la ocularidad, considerando la imagen como primer captor del paisaje, pues no por ello, es excluyente el rol que desempeñan los demás sentidos.

Por tanto cabe señalar, bajo la subjetividad de la aprehensión de dichos espacios, que no necesariamente deben ser agradables o perceptivamente atractivos para las personas. Al contrario, dentro de los paisajes y considerando las dinámicas propias de las grandes ciudades, cada vez más se producen transformaciones, las cuales no siempre se vislumbran en pos de una percepción totalmente positiva del paisaje. La destrucción y fragmentación del espacio se convierten en la tónica principal de esta dinámica. *“... cuando se eliminan de un plumazo y sin consenso social aquellos elementos que dan continuidad histórica de un paisaje determinado y cuando ello provoca una inmediata y traumática pérdida del sentido de lugar, no asistimos a una evolución del paisaje, sino a su destrucción”* (Nogué, 2010: 129)

En otras palabras, los sentidos nos pueden entregar representaciones agradables o poco amigables del paisaje. El carácter de lugar no se refiere necesariamente a una apreciación positiva y que compete solo con buenas emociones. El paisaje es capaz, como complejo constructo espacial, de evocar infinitudes de mundos perceptivos, que favorecen la comprensión de todos y cada uno de los elementos que se relevan en este proceso de construcción socio-espacial del paisaje, ya sean agradables o desagradables.

#### 2.1.4 Paisajes y memoria

*“La memoria y la percepción son procesos cognitivos muy cercanos y que difícilmente se puede entender el uno sin el otro. Las sensaciones son el punto de partida de la percepción, y la percepción es el primer paso hacia el recuerdo”* (Manzanero, 2008)

Este apartado da cuenta de la relevancia que adquiere la memoria en el contexto de desplazamiento en la ciudad, y asimismo la percepción que se genera del paisaje en dicha condición.

Para ello, es necesario remitirnos a la figura de la memoria a corto plazo (MCP) o la memoria de trabajo, la que de manera directa se relaciona con la percepción y los sentidos, al momento de generar una sistematización de todo aquello que es percibido no sólo por la vista, sino que mediante los diversos métodos corporales. Para Simón Shama (1995), *“el paisaje sería una visión cargada de complejas observaciones, memorias, mitos y significados que surgen como una especie de respuesta para nuestros sentidos”* (Shama en Raposo, 2006: 7)

Para la psicología la percepción se define como lo siguiente y guiado por la noción que entrega Antonio Manzanero, *“la percepción va más allá de las sensaciones, habitualmente se define como el proceso mediante el cual dotamos de significado a las sensaciones; la memoria procesa y almacena la información significativa”* (2008: 28) De este modo, este proceso constituye un ciclo que se encuentra en una constante retroalimentación, en donde la detección, el reconocimiento y la identificación no dejan de interrelacionarse en conjunto con la memoria.

Considerando las condiciones de este trabajo de investigación, en donde la variable tiempo, percepción y memoria juegan un rol fundamental, es necesario resaltar el

proceso de reconocimiento y comprensión del paisaje y esto en términos disciplinares de la psicología es denominado, más que memoria a corto plazo, memoria de trabajo. Dicho autor señala que la memoria de trabajo es un tipo de memoria de corto plazo en la que interviene la corteza prefrontal, sede de las funciones ejecutivas. Nos permite integrar percepciones instantáneas producidas en períodos cortos y combinarlas con el recuerdo de experiencias pasadas con lo que es imprescindible en tareas cotidianas. *(Kandel, 2007)*, por ello en el proceso de memoria la información que es detectada por alguna de las vías sensoriales, cualquier sea, es conducida a la corteza cerebral, en donde se almacena la información considerada esencial, permitiendo recuperarla en algún momento de la vida, donde pasa a la memoria de largo plazo (MLP). *“La MCP sería un almacén de retención a corto plazo, pero lo que es más importante, se la considera responsable de los procesos de codificación de la información, aunque también de la recuperación, pues es en ella donde se activa la información procedente de la MLP”* (Manzanero, 2008: 29) Así también, no se considera la memoria a corto plazo solamente como un sistema individualizado de almacenamiento menos permanente, sino que al contrario *“como una memoria de trabajo de múltiples componentes, relacionados con otros procesos cognitivos como el razonamiento, la comprensión y el aprendizaje.”* (Manzanero, 2008: 30) Allí radicaría pues su importancia, en donde la comprensión y el aprendizaje de lo percibido, cuyo proceso cognitivo se encuentra estrechamente vinculado con la memoria, posibilitan el aprendizaje del paisaje.

Así, se relaciona de manera tal que explicita en todo su sentido el proceso de la construcción social del paisaje, en donde la representación, símbolos e interpretación quedan a orden del 'lector'. Se entenderá así el concepto de memoria como un mecanismo complejo que permite distinguir el tiempo vivido de forma individual, más

también de manera colectiva, dentro de una sociedad. De modo tal, que mediante la memoria y su dinámica de símbolos y significados es posible dar cuenta de las experiencias y las prácticas espaciales, las cuales ayudan de forma primordial a generar dichas construcciones simbólicas sobre el espacio, las representaciones.

### **2.1.5 Espectadores de lo cotidiano en la ciudad.**

*“La ciudad está constituida por las gentes, por ese conjunto heterogéneo de personajes curiosos y ociosos, pobres y ricos, que la habitan y la transitan, por las costumbres, el lujo, la elegancia y la miseria”* (Maderuelo, 2010: 595)

Es necesario explicitar así el contexto, el cual en este caso, lo conforma el espacio urbano, la ciudad. Se entiende así el espacio urbano como un ente dinámico, el cual a través de sus características físicas y simbólicas se conforma según sus prácticas *“El espacio urbano es como ningún otro paisaje, en cuanto nos referimos a su complejidad. El carácter aglomerativo, la intensidad del uso del suelo, su intrincada red de comunicaciones tanto visibles como no visibles, las relaciones sociales entre sus habitantes, hacen de este espacio un organismo vivo y palpitante”* (Caneto, 2000: 22)

La construcción social del paisaje urbano entrega a dichos espacios de conformarse en el foco de las prácticas y manifestaciones de la sociedad. *“La aparición del «paisaje urbano» como género pictórico supone un desvío, en el que el foco de atención pasó de la naturaleza a la cultura y sus manifestaciones. (...) La mirada moderna, por el contrario, atendía a lo efímero, lo fugitivo y lo superfluo, buscando el placer en lo inmediato, por eso contemplaba la ciudad y lo hacía en cuanto fenómeno cambiante”* (Maderuelo, 2010: 590)

Por otro lado, se puede entender la construcción social del paisaje urbano netamente como un pronunciamento cultural, además de estar constituyéndose de manera constante, mediante las incesantes interacciones entre las personas miembros de una sociedad, *“La construcción social del espacio urbano puede entenderse como la manufacturación cultural de la ciudad (...) es un proceso constante de manufacturación del espacio que realizan las personas en interacción unas con otras, orientando sus prácticas espaciales a través de una trama de sentido que denominamos imaginarios urbanos”* (Lindón, 2007: 32) Ciertamente estos procesos se llevan a cabo de manera colectiva, generando una aproximación a lo que entendemos por ciudad, el espacio en el cual vivimos.

Sin embargo, no debemos olvidar que si bien se desarrollan estas dinámicas de manera sociabilizada, considerando las interacciones entre sujetos y bien colectivizadas, no todas las personas o grupos dentro de este espacio urbano- paisaje- lo conocen y comprenden de la misma manera. Sólo el hecho de encontrarnos en la ciudad, de residir en ella nos hace parte de un sistema de interacciones e interrelaciones el cual se constituye mediante un conducto de complejas y valiosas correlaciones. Cualquiera sea el tipo de estas combinaciones que se desarrolle entre objetos y sujetos, el espacio y sus respectivos cambios, le otorgan una mirada personal y a la vez colectiva a los acontecimientos cotidianos. Desde comprar el pan para el desayuno en el negocio del barrio, hasta pasar por un lugar y recordar tiempos de niñez en la casa en donde se estuvo casi toda la vida. Ambas prácticas, aunque a simple vista una parezca más importante que otra, son imposibles de calificar en un estándar. Las prácticas espaciales en la ciudad se conforman dentro de un tejido de vínculos y significados tan íntimos, que aluden directamente a la emocionalidad, pensamiento al ser y al vivir de



cada uno de los sujetos y grupos, por lo que se vuelve casi imposible, poder juzgar, clasificar o generalizar percepciones sobre ello.

Deteniéndonos en las dinámicas propias de una ciudad capital como lo es Santiago, sería un error afirmar que en su mayoría son absorbidas por los sujetos como un ente inerte, al cual se encuentran obligados a digerir tal y cual como está, como se les ha presentado, como quieren que sea vista. Una ciudad que se contempla sin significación alguna, paisajes que no entregan representaciones, sería una referencia imposible, pues la constante existencia de interrelaciones entre lo observado y la mirada que realiza dicha acción, se constituyen en una práctica cotidiana, *“La ciudad es una realidad política administrativa que no coincide con la realidad territorial (aglomeración) ni funcional (área metropolitana) y tampoco muchas veces con la ‘sociedad urbana’ (las exclusiones y las segregaciones dejan a una parte de la población ‘extramuros’) ni con la imagen que tienen los ciudadanos de ella. Pero esta complejidad y esta polisemia han sido siempre propias de la ciudad”* (Borja, 2008: 23)

De este modo la interrogante ¿todas las personas piensan lo mismo o similar al observar los mismos elementos en la ciudad? ¿Es posible generalizar una perspectiva cuando se involucran emociones y significados tan íntimos sobre espacios que nos han entregado memoria, vivencias, alegrías, tristezas? ¿Vemos realmente todos los sujetos la misma ciudad? ¿Sentimos todos la misma ciudad, del mismo modo? Todas estas nociones e ideas sobre el paisaje, el lugar, los sentidos, el espacio urbano, la ciudad entre otros que, fueron mencionados en el presente apartado, para dar pie al siguiente tema- fundamental para el entendimiento de esta investigación- las representaciones urbanas las que provienen de la teoría de los imaginarios urbanos.

## 2.2 Representaciones

### 2.2.1 Representaciones en la ciudad: Imaginarios sociales y sus alcances

La noción de imaginarios sociales es transversal e interdisciplinar en las ciencias sociales; materias como la antropología, la sociología, la psicología y geografía entre otras, dan cuenta de la importancia y el rol que los imaginarios juegan en distintos ámbitos. Sin embargo, es posible consensuar una concepción de esta temática, refiriéndose a los imaginarios sociales. Diversos autores alrededor del mundo se refieren a ellos, pero a todos los une algo en común; sus teorías están basadas principalmente en la propuesta del aclamado filósofo y psicoanalista francés, Cornelius Castoriadis, por lo que cada uno de ellos va entregando visiones personales de dicha teoría.

El primer autor que se refiere a los imaginarios sociales es el profesor norteamericano John Shotter, para quien los imaginarios están formados de un carácter dinámico, móvil e incompleto; además de *“tener atributos reales aunque no son localizables en el tiempo ni en el espacio. Pues de esta manera, su poder para operar en las acciones de las personas a partir de procedimientos socialmente compartibles los constituyen en elementos coadyuvantes en la interpretación de la realidad social”* (Shotter en Hurtado, 2004: 2)

A raíz de su percepción, podemos considerar las prácticas sociales de las personas, zonas, límites, etc., en donde lo imaginario existe o deja de existir el rol que en el discurso de los individuos en sociedad puede desarrollar y el hecho de tomar en cuenta a la persona activa, como personaje de creatividad a través del imaginario, los que hacen posible los diversos modos de vida del ser humano, es decir, que permitan las prácticas espaciales.

Por otro lado, Manuel Antonio Baeza un chileno dedicado al desarrollo de esta teoría y su aplicación en distintos niveles de las ciencias sociales, nos señala que estos imaginarios sociales se componen de diversas gamas de sentido existencial, como mecanismos contribuyentes en la producción de la acción social, el discurso y sentidos subjetivos en relación al discurso, *“Los imaginarios sociales siempre son contextualizados, ya que les es propia una historicidad caracterizante; no son la suma de imaginarios individuales: se requiere para que sean imaginarios sociales una suerte de reconocimiento colectivo”* (Baeza en Hurtado, 2004: 2). Así alude otro autor sobre los constructos sociales que constituyen los imaginarios, y que a partir de ellos, es posible generar, construir y reconocer realidad *“[los imaginarios sociales] son aquellos esquemas contruidos socialmente que nos permiten percibir, explicar e intervenir en lo que cada sistema social se considere como realidad. La realidad se construye socialmente mediante diferentes dispositivos en pugna entre Estado, mercado y empresas de construcción de realidad; a éstas se suman otras instituciones como la religiosa y educativa que también matizan esa(s) realidad(es)”*. (Pintos en Hurtado, 2004: 3) Más claramente lo presenta Márquez en donde *“Los imaginarios, como matrices de sentidos que son, se sitúan en la difusa frontera de lo real y lo imaginado: lo deseado, lo perdido, lo que no se tiene”* (2007: 80)

Así bien, cabe señalar el rol de los imaginarios sociales dentro de la teoría desarrollada, pues a través de ellos podemos comprender a la sociedad, en este sentido a la sociedad de la ciudad de Santiago, sus prácticas e idearios cotidianos. También señala dicha autora en su texto ‘Imaginarios urbanos en el Gran Santiago: huellas de una metamorfosis’ que los imaginarios individuales *per sé* no explicarían la dinámica de los mismos, sino que –parafraseando a Castoriadis- el hombre ha de establecer relaciones en su existencia. (Márquez, 2007) Por lo que *“en el marco de las relaciones entre los hombres, se producen condiciones históricas y sociales favorables para que*

*determinados imaginarios sean colectivizados (...) los imaginarios sociales, a diferencia de los individuales, requieren ser institucionalizados y legitimados socialmente”* (Márquez, 2007: 80)

De acuerdo con la teoría de los imaginarios sociales, planteada por Cornelius Castoriadis, precisa que los imaginarios están constituidos de institución y significaciones imaginarias sociales, que a la vez crean sociedad a través de ella misma, una auto creación, pero esta auto creación tampoco se puede hacer sin los individuos, *“pues son estos los que conforman la sociedad, y así en sociedad, y así toda pregunta que pueda ser formulada en el lenguaje de la sociedad tiene que poder encontrar una respuesta en el interior del magma de significaciones imaginarias sociales de esa sociedad* (Castoriadis, 1997: 8)

La teoría de los imaginarios sociales constituye de este modo, la puerta de entrada necesaria para poder dar paso al concepto que determina las percepciones de los individuos de manera colectivizada, las representaciones. Son de esta manera parte de un sistema de retroalimentación, las representaciones, las imágenes y los significados se interrelacionan de tal forma, que permiten la generación de imaginarios sociales. Las representaciones constituyen el pilar de construcción de espacio en esta investigación.

### **2.2.2 Imaginarios colectivos urbanos y sus representaciones**

Situándose en el contexto de la ciudad, Lindón se refiere a la bifocalidad que adquieren los imaginarios urbanos con características propias de la vida en la ciudad; *“los imaginarios urbanos compartidos por distintos grupos, al darle cierto sentido a un lugar, lo cualifican de alguna forma particular le atribuyen ciertas características”* (Lindón, 2007: 37)

La primera acepción entregada señala los adjetivos que reciben ciertos lugares en la ciudad, dependiendo de qué persona miembro de un grupo determinado lo realice. Por ejemplo, cuando se reconocen espacios de felicidad o de alegría pero esos mismos espacios para otros grupos pueden ser calificados como todo lo contrario, de tristeza o de miedo. Así también alude a la característica histórica que pueden obtener ciertos lugares, refiriéndose anteriormente a ellos de manera colectiva, antes de que sea concreto en términos materiales. Pues así, posee dicho espacio características únicas entregadas por un colectivo que permite conocerlo y reconocerlo mediante sus características pasadas.

Asimismo, como se señaló anteriormente, para hablar de imaginarios colectivos, necesariamente se debe reparar en la importancia del contexto en la construcción de imaginarios en la sociedad, es decir, llevan la huella de la historicidad (Márquez, 2007) Imaginario e imaginación se vinculan de manera tal que permiten profundizar en las relaciones subjetivas e intersubjetivas. Imaginario, imaginación e imagen constituyen los elementos necesarios para una representación colectiva en un contexto determinado. *“La imaginación anclada en esquemas que son comunes a toda la humanidad, interviene como factor actuante no sólo en la construcción del pensamiento, sino también en el ámbito de la actuación individual y social de los seres humanos”*(Hiernaux, 2007: 19)

También la imagen ocupa una función significativa dentro de la ‘traducción’ de los imaginarios, debido su inmediatez, *“La percepción transforma instantáneamente el objeto percibido en una imagen. Ello ocurre por una suerte de fulgor que trasciende toda dimensión temporal (...) la imagen es atemporal”*(Hiernaux, 2007: 21) *“La imagen (...) no solamente es una visión de la ciudad, es en realidad un archivo complejo y*

*ordenado de imágenes, sonidos, impresiones afectivas y reacciones personales a los estímulos que el ámbito urbano proporciona” (Caneto, 2000: 24)*

Mediante ‘La producción del espacio’ a la cual se refiere Henri Lefebvre es posible hacer la relación entre las interrelaciones que se desarrollan en el espacio urbano. Se forma a través de tres esferas, estas son el espacio vivido, percibido y el concebido; concernientes a las concepciones que desarrolla este autor correspondientes a prácticas espaciales, representaciones espaciales y espacios de representación.

*“Spatial practice, which embraces production and reproduction, and the particular locations and spatial sets characteristic of each social formation. Spatial practice ensures continuity and some degree of cohesion. In terms of social space, and of each member of a given society’s relationship to that space, this cohesion implies a guaranteed level of competence and a specific level of performance”*

*“Representations of space, which are tied to the relations of production and to the ‘order’ which those relations impose, and hence to knowledge, to signs, to codes, and to ‘frontal’ relations”*

*“Representational spaces, embodying complex symbolisms, some-times coded, sometimes not, linked to the clandestine or underground side of social life, as also to art (which may come eventually to be defined less as a code of space than as a code of representational spaces)” (Lefebvre, 1991: 33)*

Estas tres proposiciones construidas desde las relaciones de producción y de poder en el espacios se intersectan de manera tal, para que podamos vislumbrar con mayor claridad la dialéctica presentada anteriormente. Así, el orden de símbolos, códigos y experiencias se deben principalmente a las prácticas espaciales que se generen en un espacio determinado; *“As for representations of the relations of production, which*

*subsume power relations, these too occur in space: space contains them in the form of buildings, monuments and works of art* (Lefebvre, 1991: 39) Estos factores de ordenamiento espacial van modificando la forma de ver el espacio para los distintos actores, para algunos el simbolismo es una forma de representar la realidad cotidiana, la realidad imaginada por medio de los deseos. Se produce espacio mediante la apropiación.

Así también con respecto al imaginario en la ciudad, es pertinente reconocer y establecer una dualidad en la comprensión de dicho espacio en particular. La ciudad vivida y la ciudad imaginada componen dentro de los imaginarios una realidad alterada, que mediante la comunicación e interacción con los demás sujetos, es posible detentar. Por tanto la ciudad vivida mantiene estrecha relación con las prácticas que los sujetos tienen de manera cotidiana, es decir, la vida urbana. *“La idea de espacio vivido implica por un lado, una nueva concepción del espacio porque además de la materialidad considera las emociones, los sentimientos, los recuerdos, motivaciones, sueños, miedos, deseos, como ejes de la experiencia espacial individual y colectiva. (...) En este sentido separamos analíticamente la ciudad vivida de la ciudad imaginada, pero hacemos hincapié en que son inseparables en la experiencia cotidiana de los habitantes”* (Di Méo, 1999 en Soto, 2011: 21)

En cambio, nace una ciudad imaginada, la cual mediante representaciones permiten unir las piezas para una construcción y reconstrucción de la ciudad; *“se trata de reconstruir la visión de la ciudad que impregna la mente de sus habitantes (...) entender las representaciones de la ciudad- la ciudad imaginada- que construyen, individual y colectivamente los ciudadanos de las urbes”* (Hiernaux, 2007: 24)

Para que este procedimiento se concrete, es necesario afirmar la magnitud que alcanzan las representaciones dentro de los imaginarios como mecanismo de

sistematización que permite descifrar y organizar los elementos simbólicos y atribuirles significado. *“El imaginario funciona sobre la base de representaciones que son una forma de traducir en una imagen mental, una realidad material o bien una concepción. En otros términos, en la formación del imaginario se ubica nuestra percepción transformada en representaciones a través de la imaginación, proceso por el cual la representación sufre una transformación simbólica”* (Hiernaux, 2007: 20)

Las representaciones mentales, tal como lo afirma Kevin Lynch se corresponden coincidentemente por los sujetos en la ciudad *“Se trata de los puntos de coincidencia que pueden esperarse que aparezcan en la interacción de una realidad física única, una cultura común y una naturaleza fisiológica básica”* (Lynch, 1998: 7) Es necesario así, entender pertinentemente el funcionamiento de los imaginarios sociales de manera colectiva en un contexto urbano, para así poder comprender las implicancias que éstos tienen al momento de generar significados sobre la ciudad como tal, de manera colectiva e institucionalizada socialmente.

Por ello, que se deben rescatar y reconstruir las complejas interacciones que entrega dicha posibilidad, es decir, comprender las interpretaciones y reinterpretaciones, significaciones y representaciones entre los sentidos y emocionalidad del sujeto mediante la resignificación del paisaje y las prácticas y acciones que se configuran en el tiempo. *“La espacialidad de la vida social no debería reducirse a una realidad material, única y externa a las personas (...) La construcción social permanente de los territorios no puede resultar más que de una interacción poderosa entre las estructuras objetivas del espacio (obras de las sociedades) con las estructuras cognitivas (que se traducen en imágenes, representaciones y distintas ideologías) individuales aunque con esencia social, que dan forma a la conciencia de todo ser humano”* (Lindón, 2007: 35)



Es por ello que de manera pertinente es necesario conceptualizar y teorizar sobre la noción de representaciones.

### **2.2.3 Las representaciones colectivizadas.**

La noción de representaciones, parte de este sistema simbólico alude siempre y en cualquier circunstancia a una interrelación, a una comunicación compartida, las cuales son parte inherente de las prácticas cotidianas. Ellas permiten desenvolvernó en el contexto urbano de una manera subjetiva, que posibilita el conocimiento y el aprendizaje en el espacio en donde se habita y desplaza. Permite así una configuración propia del mundo. *“Con todo, es en la manera de hacerlo que se revela una pertenencia social o se configura un mundo sensible urbano a una escala reducida, pero llena de sentido compartido. Es en este contexto en donde la vida urbana cobra una dimensión metacomunicativa. No se trata sólo de pensar los actos cotidianos como poseedores de un sentido único e instrumental, son actos expresivos en múltiples direcciones, dicen algo sobre la naturaleza del espacio en el que se desarrollan, sobre los lenguajes que permiten entenderlos”.* (Aguilar en Lindón et al, 2006: 138)

El individuo y la sociedad, no se consideran como puntos de contraste, sino como entes que se complementan a sí mismos de manera que no se podría concebir la idea de la creación de una sociedad, sin individuos, y los individuos de manera particular tampoco podrían construir siquiera la idea de sociedad, por lo que se necesitan e integran continuamente. Crean así una representación de mundo, incluida una sociedad misma y su lugar en ese mundo.

Es posible conceptualizar así también la idea de representaciones sociales. Considerando la percepción de Moscovici (1979) “señala que las representaciones sociales constituyen una modalidad particular de conocimiento, cuya función es la

elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos” (Contreras en Lindón et al, 2006: 175)

Existe otro autor que señala la autonomía que adquiere la noción de representaciones sociales, puesto que no se trata de una mera reproducción de lo percibido, sino que al contrario, constituye de manera explícita una construcción que realiza el sujeto y de manera colectiva es posible otorgarle símbolos, como parte de un proceso social *“las representaciones no son simple reproducción, sino también construcción del objeto representado”* (Contreras en Lindón et al, 2006: 175)

Se puede entonces, argumentar la magnitud de este concepto en el desarrollo de esta investigación, debido que la idea de representaciones y representaciones sociales constituye el medio por el cual se aprehenderán las percepciones del espacio urbano, en donde el paisaje permite que este análisis se convierta en la posibilidad de construir representaciones. *“La geografía cultural aprovecha y adecua la perspectiva de las representaciones sociales en tanto que asume que éstas no son sólo textos, palabras, pinturas, sino que también incluyen la cultura material como el paisaje (...) es claro que el paisaje comunica una multiplicidad heterogénea de mensajes donde la gente selecciona, se apropia, recompone y particulariza los significados de fenómenos materiales y culturales”* (Contreras en Lindón et al, 2006: 176) El espacio como centro de atención y dinamizador de las prácticas que se desarrollan en conjunto, permite el desarrollo de procesos políticos, sociales y culturales como la construcción de dichos imaginarios y representaciones. *“Con todo, algo que interesa abordar, es no solo la esfera de la ciudad concebida, sino más bien la ciudad practicada y representada”*. (Lindón et al, 2006: 138) De esta manera podemos asociar la teoría de los imaginarios, al imaginario que servirá como soporte para comprender y analizar las representaciones que construyen de la ciudad las personas que residen en Santiago.

## 2.3 Ciudad, Movilidad y transporte público

### 2.3.1 Ciudad Fragmentada y movilidad urbana

Considerando el contexto del espacio urbano, en una ciudad con las características que cuenta Santiago, las transformaciones y configuraciones que se dan en su centro neurálgico, repercuten de sobremanera en todo el territorio. El modelo territorial de ordenación de la ciudad de Santiago, corresponde a un área metropolitana de intensa movilidad. En donde la fragmentación, especialización y complejidad del espacio urbano, permiten y a la vez condicionan las dinámicas espaciales. *“La ciudad es un espacio modelado por distintos agentes y fuerzas sociales con intereses contrapuestos. Estos actores, y la intensidad con la que interviene cada uno de ellos, varían en el tiempo y el espacio según los modos de producción dominantes, pero los que más han contribuido a la configuración de la ciudad actual son los vinculados al modo capitalista”* (Zárate, 2003: 57)

Así la ciudad fragmentada se presenta como resultado de los flujos e interrelaciones que se constituyen como parte del ir y venir cotidiano del espacio. La ciudad fragmentada la hacen los ciudadanos, el Estado y el mercado (Figuroa et al). Sin embargo, en Chile se ve una tendencia marcada, en donde la falta de regulación del Estado, permite una gran diferencia entre todos los sectores de la sociedad. *“En el Gran Santiago de las últimas décadas, la marcada preeminencia de un mercado desregulado en la asignación de recursos, en la localización de las inversiones para servicios básicos así como en infraestructura urbana, ha derivado en un desarrollo muy desigual al interior de la ciudad”* (Rodríguez et al, 2001: 117) Sin embargo, estas desigualdades no constituyen la exclusión de diversos tipos de cohesión, debido a la dispersión de la composición del tejido social urbano, es posible que estos procesos se den de manera

paralela. *“No existe un modelo formal dominante de ciudad del siglo XXI. Tanto la concentración que incluye mixtura y alta densidad como la dispersión y la segregación por composición social y por funcione caracterizan la ciudad actual, que puede ser a la vez ciudad densa y ciudad difusa. Coexisten por lo tanto la integración o cohesión ciudadanas con la fragmentación del tejido urbano y social”.* (Borja, 2008: 73) Por otra parte, los problemas de segregación socioeconómica, la inseguridad y la fragmentación política y administrativa existente en el territorio, ha agravado aún más esta situación.

Como primer punto, la distribución del ingreso desigual permite una completa segregación socioeconómica, la cual se ve reflejada como imagen en las condiciones espaciales del territorio. Pues si bien es cierto, la infraestructura básica y los servicios públicos son visibles en todas las comunas del Gran Santiago; su cobertura y calidad de los servicios entregados dista mucho de ser igualitaria en todas las comunas y sectores de la ciudad (Rodríguez, 2005). Conjuntamente, el temor que existe por parte de los habitantes de Santiago a sufrir hechos de violencia, asaltos, delitos etcétera, por lo que lleva a las personas a resguardarse cada vez más dentro de sus espacios privados y con sus iguales. Por último, el proceso de fragmentación político-administrativa existente tanto en Santiago, como en el país completo, en donde no existen figuras concretas en el ámbito institucional encargados de atender las problemáticas propias del espacio urbano. Pues dicho espacio no se encuentra totalmente definido, debido a fenómenos de configuración territorial como la suburbanización, la policentralización, entre otros. Lo difuso de los límites de la gestión realizada por parte del Estado, condicionan la labor de los sujetos institucionales, pues no permite que cada uno conozca a cabalidad el área de acción de su pertenencia, “Las continuas transformaciones del paisaje urbano, también son resultado de la tendencia del capital hacia la acumulación del máximo beneficio” (Zárate, 2003: 57)

Es esta ciudad fragmentada inserta de manera tajante en los procesos de globalización, la que se repite de manera constante en las grandes metrópolis de América Latina (De Mattos, 2006) y que es posible reconocer en Santiago; de este modo es esta ciudad la que interesa. Debido a las características que constituyen dicho espacio, se conciben procesos de movilidad urbana, que permiten fenómenos como la expansión de la ciudad hacia la periferia, procesos de rururbanización, entre otros; lo que posibilita que las distancias y el tiempo se vean modificados a merced del mercado y la dinámica propia de la ciudad. *“La vida de las grandes ciudades en el marco de la modernidad, caracterizada por el predominio de la racionalidad, refleja el predominio del “espíritu objetivo” sobre el “espíritu subjetivo”, transición que manifiesta la autonomización de los contenidos del proceso de individualización y diferenciación en distintas esferas del mundo de la vida, como la puntualidad, la calculabilidad y el carácter económico-monetarista e intelectualista”*. (Márquez, 2012: 72)

Igualmente, factores como el mercado inmobiliario, valor del suelo, lugar de residencia y trabajo, localización de servicios públicos, y gestión de las políticas públicas y sus respectivos actores de toma de decisión que influyen de manera categórica en el proceso de movilidad de los habitantes de la ciudad, *“en este caso intervienen los factores como el diseño de los ejes viarios y el rol que se atribuye al transporte privado y público, la orientación de las políticas públicas locales y las culturas cívicas dominantes”*. (Borja, 2008: 73)

Así la movilidad se establece como componente inherente a los procesos desarrollados en una ciudad fragmentada como Santiago. Pues cualquiera sea la actividad que realicemos en el espacio urbano, necesitaremos desplazarnos de una u otra manera. Redes y flujos de interrelaciones sujeto- espacio en la ciudad incrementan

la complejidad de las correlaciones que se desarrollan en la misma, condicionando cada vez más, su comprensión. *“En palabras de Seguí y Martínez (2004) la movilidad manifiesta una gran dependencia de los niveles tecnológicos, organizativos y culturales de las sociedades y sus territorios”*. (Miralles, 2013: 3) Los diversos procesos que se llevan a cabo en la ciudad, tanto económicos, políticos, administrativos, sociales, religiosos y culturales, responden de manera inherente a su propio dinamismo.

Para este caso se enfatizará en el concepto de movilidad cotidiana, el que se entenderá, en palabras de Carme Miralles, como *“suma de desplazamientos en donde el sujeto de importancia lo constituyen los sujetos”* (Miralles, 2013). De este modo, los sujetos constituyen la suficiente capacidad autónoma de movernos, no así bienes o mercancías, ellas son transportadas. Igualmente, se reconocerá la movilidad cotidiana en este contexto como un sistema, en el cual es imposible pensar la ciudad y sus labores, sin la movilidad y sus mecanismos. *“se debe superar el paradigma de la causalidad e introducir el de dialéctica, que implica que existe una relación entre ciudad, transporte y movilidad recíproca y circular en el tiempo, en la que se subrayan sus características temporales, espaciales y también sociales”* (Miralles, 2002: 9) Cualquier actividad de cualquier tipo que se desarrolle en la ciudad, lleva consigo la necesidad de movilizarse, ya sea a pie, en vehículos motorizados, bicicletas, patín entre otros, de una u otra forma, es necesario, *“La movilidad de las personas en la ciudad rebasa tanto la discriminación entre obligada y no obligada como el sentido de pendularidad (un origen, un destino y recorridos fijos), porque ahora ya no puede considerarse el trabajo o el estudio como el principal motivo de desplazamiento”*. (Miralles, 2002: 34)

De este modo, la movilidad sépase así, tiene directa relación con los modos de transporte dentro de la ciudad, si consideramos el movimiento de las personas como

un 'ser y habitar' necesario, *"El análisis de la movilidad tiene un especial valor con relación a las ciudades, frecuentemente congestionadas por el tráfico y con la finalidad de proponer alternativas de transporte que, manteniendo la movilidad reduzcan sus inconvenientes y mejoren su eficacia energética, ambiental, social y económica"* (Grupo Aduar, 2000: 231)

Los desplazamientos en la ciudad se pueden llevar a cabo por distintas razones, todo depende de las necesidades del espacio urbano y cómo el mercado regula las funciones de dicha ciudad *"La revitalización económica, en el marco de la globalización, el cambio de modelo productivo y las nuevas lógicas empresariales (...) o las nuevas formas de consumo, tienen repercusiones directa en la movilidad"* (García, 2008: 6) El trabajo, el estudio, el ocio, la recreación, la resistencia, el consumo, entre otros, componen desplazamientos, los cuales se transforman en relación a los modos que existen de transportarse para desarrollar dichas actividades. *"La ciudad es un espacio donde se localizan, realizan y se relacionan sistemáticamente (...) una multiplicidad de actividades (...) todas las cuales requieren de manera imprescindible de una movilidad"* (Correa, 2010: 134)

Así, el factor espacio- temporal dentro de los procesos de movilidad, constituye el elemento fundamental dentro de esta relación; en donde los tiempos de viaje, las velocidades y las distancias recorridas no responden necesariamente a una evolución del modo de transporte devenido de una modernización del sistema de transportes, sino que muchas veces a un proceso contrario. Considerando los múltiples criterios y motivos que existen para desplazarse dentro de la gran ciudad, este trabajo se enfocará en la movilidad pendular.

### **2.3.2 Residencia lejos del hogar: movimientos pendulares.**

Los movimientos pendulares se refieren al desplazamiento de los habitantes de una ciudad en donde predomina el factor tiempo, es decir, frecuencia del viaje, y que consideran una vuelta obligada del viaje, *“desplazamientos entre el lugar de residencia y el de trabajo, casi siempre de carácter diario, aunque también pueden tener una frecuencia semanal (...) Se denominan pendulares, ya que imitan el movimiento de un péndulo con una ida hacia el espacio en el que se desarrolla la actividad y una vuelta al domicilio”* (Grupo Aduar, 2000: 232) Otra noción de los movimientos pendulares corresponde a la siguiente definición, *“Los movimientos pendulares, son desplazamientos desde los lugares de residencia los de trabajo, afectan a diario a millones de personas. La enorme extensión de las áreas suburbanas, el incremento del hábitat individual, la generalización del uso del automóvil y las mejoras de los transportes colectivos explican su creciente importancia”* (Zárate, 2003: 38-39)

Sin embargo, hay que hacer hincapié, sobre la tajante afirmación sobre movimientos pendulares y de la manera en cómo se abordara en esta investigación. Si bien este tipo de movimientos considera el ir y venir de modo explícito solo de un lugar a otro –del trabajo a la residencia- se deben tomar en cuenta que dadas las condiciones y características de la ciudad moderna, es imposible concebir un retorno al lugar de residencia desde el estudio o trabajo directamente, pues dados los innumerables espacios de servicios y recreación que nos ofrece esta ciudad entre el destino y origen de viaje, consideraremos de modo más flexible la concepción de movimientos pendulares, sin excluir u obviar su esencia, la cual se constituye en un desplazamiento de ir y venir cotidiano en el espacio urbano. Basándose en dicha definición entonces, es pertinente asociar que por estas actividades principalmente, académicas y laborales, los habitantes en la ciudad realizan desplazamientos más frecuentes y regulares que



por cualquier otro tipo de razón, *“En una primera época, la movilidad iba ligada directamente al acceso al mundo laboral, y en segundo término, posibilitaba el acceso a los servicios. Eso dotaba a la movilidad de un sentido de pendularidad, ya que el recorrido era casi siempre el mismo tanto en lo referente al espacio como al tiempo: del lugar de residencia al lugar de trabajo y a la inversa, a una hora fija y constante a lo largo del día”*. (Miralles, 2002: 29)

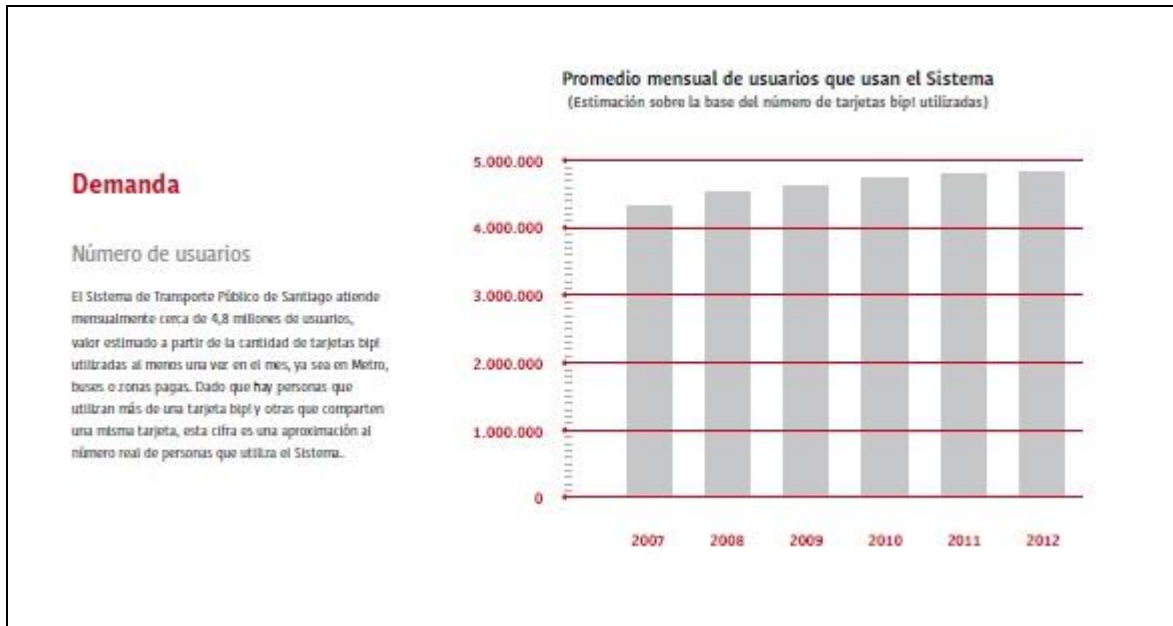
Además se debe tomar en cuenta que gran parte de los residentes del anillo periférico del Gran Santiago en condiciones socioeconómicas bajas, no cuentan con un transporte privado motorizado para realizar dichos recorridos. Por lo que los viajes en el transporte público corresponden a una gran fracción de los habitantes de Santiago corresponden a usuarios de transporte público. *“El Sistema de Transporte Público de Santiago atiende mensualmente cerca de 4,8 millones de usuarios, valor estimado a partir de la cantidad de tarjetas bip! Utilizadas al menos una vez al mes, ya sea en metro, buses o zonas pagas”*. (Informe de Gestión, 2012: 45) De esta manera, una buena porción de la ciudad estaría movilizándose por estas razones en el transporte público, la que desde el año 2000 conforma parte del proyecto PTUS- Plan de Transporte Urbano de Santiago, en el que el metro y los buses en superficie comienzan a formar parte del llamado “Transantiago”.

### **2.3.3 Santiago utiliza Transantiago**

Como parte de un programa de modernización del sistema de transporte público en el Gran Santiago (Figueroa et al, 2007) nació Transantiago, bajo la presidencia de Ricardo Lagos Escobar en el año 2002. *“Transantiago es un sistema integrado de buses y tren subterráneo que opera en la capital de Chile desde 2007”* (Sitio Web Transantiago) Cuenta con 371 servicios en superficie que se desplazan a través de 34 comunas en el área metropolitana, y cuya operación es responsabilidad de siete empresas privadas, concesionarias de los recorridos a través de prestación de servicios con el Estado.

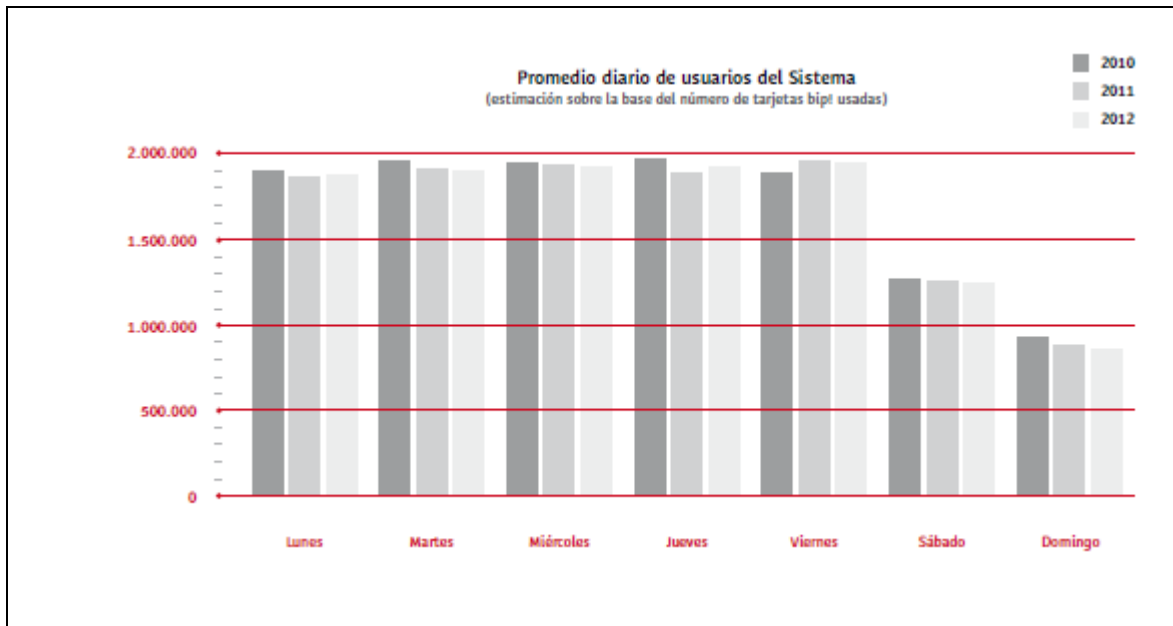
La red abarca un total de 11.395 kilómetros de servicios, con más de 4 millones de viajes diarios *“El Sistema de Transporte público de Santiago sirve a una población de cerca de 6,2 millones de personas, en 34 comunas de la Región Metropolitana, en un área geográfica que cubre aproximadamente 680 km<sup>2</sup> en zonas urbanas”*. (Informe de Gestión, 2012: 56). Una de las transformaciones más importantes en términos urbanísticos en Santiago los últimos cinco años ha sido Transantiago. Este sistema de transporte dejó atrás las conocidas ‘micros amarillas’, para pasar a un moderno sistema interconectado que prometía mejoramiento en la calidad de la infraestructura y modernización de los buses, trabajo en conjunto con el metro de Santiago. (Ver cuadro número 1 y 2)

**Cuadro N°1:** Tabla de demanda usuarios Transantiago 2007- 2012.



**Fuente:** Informe de Gestión Transantiago, 2012.

**Cuadro N°2:** Promedio diario usuarios Transantiago 2010- 2012.



**Fuente:** Informe de Gestión Transantiago, 2012.

Nuevos recorridos, nuevas formas de pago y modernización del sistema de transportes del área metropolitana de Santiago, fueron las premisas para instaurar este proyecto,

cuya planificación desde su origen no se condijo con la praxis. *“Es así como la visión metropolitana introducida desde el diseño de Transantiago no tuvo su correlato en la institucionalidad que finalmente terminó a cargo de la implementación de este plan”* (Gómez- Lobos, 2007: 6) Si bien se dio a conocer con grandes expectativas en febrero de 2007, sus objetivos no han sido cumplidos a cabalidad. Provocando el descontento de amplios sectores de la sociedad.

Sin embargo, es menester dar cuenta de lo novedoso del sistema para los habitantes de Santiago. Pues si bien, a pesar de las deficiencias y pocos recursos con los que contaba el sistema anterior, diferencias en el área de administración de los buses, etc.; los habitantes de la ciudad ya se encontraban acostumbrados, por lo que el recorrido y las rutas que debían utilizar para ir a diferentes lugares de la ciudad, no era mayor problema. *“A diferencia de las experiencias que se tienen en la casa y el barrio, donde se elige el entorno de acuerdo con el nivel económico de los residentes, los viajes obligan a confrontarse con sectores muy diversos. Por lo tanto, los viajes son situaciones reveladoras de cómo se confrontan las prácticas divergentes en la vida de la ciudad, cómo se imaginan en forma diversa las explicaciones de los males urbanos”* (Canclini, 1999: 122) Así, con nuevos recorridos y nuevos paisajes dentro de la ciudad, Transantiago se convirtió en una nueva configuración de los viajes y desplazamientos sobre la ciudad, el cual permitió a las personas usuarios del transporte público una nueva posibilidad de ver su ciudad, de vivir su ciudad, de contener su ciudad, independiente de los aspectos negativos que este sistema de transporte conlleva en su haber.

### 3 Diseño Metodológico de Investigación

#### 3.1 Método.

*“La frase metodología cualitativa se refiere en su más amplio sentido a la investigación que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable”* (Taylor, 1987:20)

La presente tesis se plantea como una investigación de **enfoque cualitativo**, acerca de la construcción de las representaciones en la ciudad de Santiago en contexto de movilidad, por parte de los usuarios de Transantiago. En este sentido, el trabajo constituye una pesquisa de corte cualitativo en donde dichos métodos serán necesarios en el ámbito de la investigación para la comprensión de la acción humana y sus relaciones con el resto de la sociedad. Este acontecimiento se hizo en *“paralelo y sin cuestionar el paradigma establecido anteriormente (positivismo lógico)”* (Ballesteros, 1998: 14)

Así se explicitan metodológicamente en el área de las ciencias sociales, la geografía radical y la geografía humanística que de forma clara evidencian su preocupación por la relación espacial del individuo con la sociedad y los conflictos, contemplando subjetividades, significados, valores, cargas simbólicas emotivas, etc. Asimismo es posible señalar la importancia de los métodos cualitativos en la vida cotidiana, el carácter flexible -pero no por ello falto de rigurosidad- de dicha metodología.

Este procedimiento se concentrará en expresar de manera eficiente y adecuada a la pregunta de investigación, la cual se constituye como eje central para poder fundamentar y responder al objetivo general. Por otro lado, cabe señalar, que así también los objetivos específicos cumplen una labor más detallada, en el sentido en que éstos son pertinentes para definir las acciones y herramientas que se deberán

utilizar. Todo esto para poder alcanzar el fin último de la investigación, el cumplimiento de los objetivos y la respuesta a la pregunta de investigación.

*“Los métodos cualitativos son humanistas. Los métodos mediante los cuales estudiamos a las personas necesariamente influyen sobre el modo en que las vemos. Cundo reducimos las palabras y actos de la gente a ecuaciones estadísticas, perdemos de vista el aspecto humano de la vida social. Si estudiamos a las personas cualitativamente, llegamos a conocerlas en lo personal y a experimentar lo que ellas sienten en sus luchas cotidianas en la sociedad”.* (Taylor, 1987: 21)

### **3.2 Tipo de Investigación**

Para poder llevar esta investigación adelante, debido al carácter del origen del trabajo, se ha decidido enfocarlo en la lógica **inductiva exploratoria**. Por un lado, es inductiva, debido a que dicha lógica se centra en el desarrollo de un conocimiento puntual mediante diversas técnicas y herramientas, tanto de recolección como de análisis de la información. Por ende, la microescala, permite acercarse de un modo subjetivo a las prácticas espaciales y experiencias cotidianas en la vida de los sujetos, los cuales muchas veces naturalizamos o pasamos desapercibidos.

Así, los estudios exploratorios se basan en el carácter del objetivo, cuando éste se centra en un *“tema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes”* (Sampieri, et al. 2003: 115) De esta manera se llega a tal conclusión debido a una exhaustiva revisión bibliográfica, en donde se da cuenta de que no se ha indagado lo suficiente en el tema a estudiar. *“La investigación cualitativa es inductiva: los investigadores desarrollan conceptos, intelecciones, comprensiones partiendo de pautas de los datos, y no recogiendo datos para evaluar modelos, hipótesis o teorías preconcebidos. En los estudios cualitativos los investigadores siguen*

*un diseño de la investigación flexible. Comienzan sus estudios con interrogantes sólo vagamente formulados”* (Taylor, 1987: 20)

No se hace referencia a los estudios urbanos como tal, puesto que no sólo dentro de la geografía, sino que de la antropología, la psicología, la sociología entre otras, se encuentran innumerables escritos que aluden a la importancia de los estudios en el espacio urbano y sus interrelaciones con el sujeto urbano. En lo que si quisiera hacer hincapié es en la revisión a la condicionante de este trabajo de investigación; la movilidad. Es así como esta noción se configura como elemento original y poco tratado dentro de las temáticas en geografía urbana. Si bien existen publicaciones que se refieran al sistema de transporte público en Santiago de Chile y en diversas ciudades importantes en Latinoamérica, como esta condicionante de movilidad se presenta dentro de mi investigación, no existe algo semejante. Por lo que, la propia área de investigación se constituye como un nuevo cuerpo de reconocimiento académico.

### **3.3 Criterios de recolección de muestra**

**3.3.1 Utilizar Transantiago:** El utilizar el transporte público en la ciudad de Santiago se comprende como factor fundamental para que los sujetos pudiesen participar de esta labor. La persona por ende, debía transportarse de manera cotidiana en alguna de las siete flotas de buses que el sistema de transporte de la ciudad de Santiago ofrece. Estas son Alsacia, SuBus Chile, Buses Vule, Express de Santiago Uno MetBus, Veolia Redbus Urbano y S.T.P. Santiago (ver imagen N°1). Estos recorridos se dividen en troncales y locales. Las primeras se movilizan en rutas más amplias, cruzando de extremo a extremo la ciudad. En cambio las segundas, se mueven en una selección de comunas contiguas, entre 3 a 4, y los recorridos son más bien de cercamiento a algún punto céntrico de actividades comerciales o algún metro cercano. Se enfatiza buses

debido a que este sistema de transporte llamado Transantiago, comprende el sistema subterráneo, llamado Metro de Santiago. Por ello, se inhabilita si esta condición no está presente, pues corresponde al caso de estudio, Transantiago en la ciudad.

**Imagen N° 1:** Sistema de buses de la red de transporte público, Transantiago.



Fuente: Informe de Gestión, 2012.

**3.3.2 Mayoría de edad legal:** El criterio de mayoría de edad en este sentido concierne al carácter legal del acercamiento. Al considerar a un individuo dueño y responsable de sus propios actos, no existe obstáculo alguno en realizar un tipo de recolección de información. Al contrario, si se quisiese considerar a una persona menor de 18 años, se contemplan aspectos que podrían ser tomados como ilícitos o no permitidos, al ser aún dependiente de su propia familia por sus actos. De este modo, la mayoría de edad, bajo la ley 19.221 del Ministerio de Justicia, establece que la persona tiene completa capacidad para tomar responsabilidades y decisiones por sí misma, “Artículo 1º: Establécese que es mayor de edad la persona que ha cumplido dieciocho años.” (Ley 19.221, 1993) En otras palabras, se presume el total discernimiento de la persona al ser mayor de dieciocho años.



**3.3.3 Movimientos Pendulares :** Los movimientos pendulares se refieren al desplazamiento de los habitantes de una ciudad en donde predomina el factor tiempo, es decir, frecuencia del viaje, y que consideran una vuelta obligada del viaje, *“desplazamientos entre el lugar de residencia y el de trabajo, casi siempre de carácter diario, aunque también pueden tener una frecuencia semanal (...) Se denominan pendulares, ya que imitan el movimiento de un péndulo con una ida hacia el espacio en el que se desarrolla la actividad y una vuelta al domicilio”* (Grupo Aduar, 2000: 232) En este plano, nos permitirá constituir de mejor manera un relato espacial de viaje, el hecho que el sujeto que utilice Transantiago y lo realice más de una vez a la semana, por un tiempo determinado. Además que conlleva este tipo de viaje, por alguna razón, ya sea por trasladarse al lugar de estudio, de trabajo o simplemente que se desplace de manera cotidiana y frecuente en este tipo de transporte público.

Por otro lado, se toma como concepto fundamental dentro de este criterio, la cognición, el cual como acto psicológico nos despliega el accionar de la memoria dentro de estos tramos, en donde la recurrencia de dichos tramos nos entrega en parte observación y en parte memoria y recuerdo del recorrido realizado por un periodo de tiempo prolongado.

**3.3.4 Permanencia de viaje en Transantiago:** La permanencia dentro del bus en donde se realiza el viaje se configura como un factor de importancia debido a que tiene directa relación con lo que es posible observar durante este recorrido. Determino en esta metodología, que veinte minutos corresponden a un tiempo pertinente de permanencia en un viaje para poder dar cuenta de lo que sucede tanto dentro como fuera de dicho modo de transporte. De manera que considerando la expansión urbana que caracteriza a Santiago, en conformidad con su fragmentación socioespacial, una buena porción de la ciudad estaría movilizándose desde largas distancias, que se

reflejan en considerable cantidad de tiempo en el transporte público, la que desde el año 2000 conforma parte del proyecto PTUS- Plan de Transporte Urbano de Santiago, en el que el metro y los buses en superficie comienzan a formar parte del llamado “Transantiago”

### **3.4 Tipos de fuentes**

Las fuentes que se utilizarán en la recogida de información en esta investigación lo constituirán fuentes primarias, las que responden al contacto directo con sujetos que responden a los criterios solicitados en este trabajo. Las técnicas de recolección necesarias para el levantamiento y posterior análisis de la información. Estas fuentes, cinco personas de diversas edades, todas mayores de dieciocho años responden de manera directa al enfoque cualitativo de esta investigación, Los instrumentos de recolección son las anteriormente mencionadas, mapa de Transantiago, relato espacial y entrevista no estructurada en profundidad. Debido a esta selección de instrumentos de recolección es necesario, recurrir al sujeto como informante esencial para que pueda entregar los datos que permiten cumplir de manera eficiente y apropiada el objetivo de esta investigación.

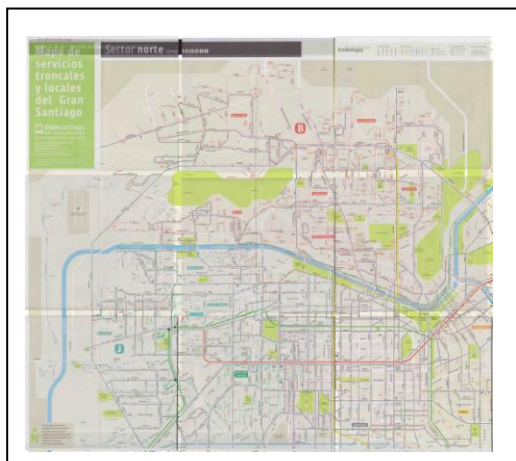
### **3.5 Técnicas de Recolección**

#### **3.5.1 Mapas de Transantiago**

Los **Mapas de Transantiago** se consiguen en cualquier caseta de información habilitado, pues en este caso se obtuvo en la estación de metro Pudahuel, Línea 5. Estos mapas contienen datos sobre todas las rutas del Transantiago y sus respectivos recorridos de las tres flotas que componen este sistema de transporte en la ciudad de Santiago. (Ver imagen N°2) Estos mapas no se encuentran a una escala real posible de medir, por lo que podría aludirse que no son representativas de la realidad desvirtuando

la calidad y la validez de la recolección de información. Sin embargo, y en coherencia con esta investigación, dicha condición no constituye un obstáculo debido a que la distancia recorrida (kms), no es considerado un criterio de recolección de información. Al contrario, lo que interesa en este sentido, son las rutas que realizan los usuarios de Transantiago y la localización que obtienen de los elementos que ellos consideran fundamentales en el paisaje de la ciudad. Este plano en este aspecto se considera como idóneo para que estas personas puedan identificar de una manera más adecuada y competente las rutas que realizan a diario y donde se encuentran los elementos que les interesan. Estos mapas son de entrega gratuita y se encuentran en los puntos habilitados Transantiago. El mapa de Transantiago constituye la primera técnica de recolección utilizada en esta investigación. Se pidió a cinco personas que marcaran en dicho mapa el recorrido realizado, especificando inicio del trayecto, el medio y el final. Además identificar los elementos fundamentales que observaron en su ruta. Luego de ello se escanearon los respectivos mapas para tener una perspectiva y entendimiento visual mayor de la labor realizada por cada una de las personas que participaron en dicho trabajo de investigación.

**Imagen N°2:** Segmento de mapa de Transantiago escaneado.



Fuente: Elaboración propia con base en Mapa Transantiago 2013.

### 3.5.2 Relato Espacial

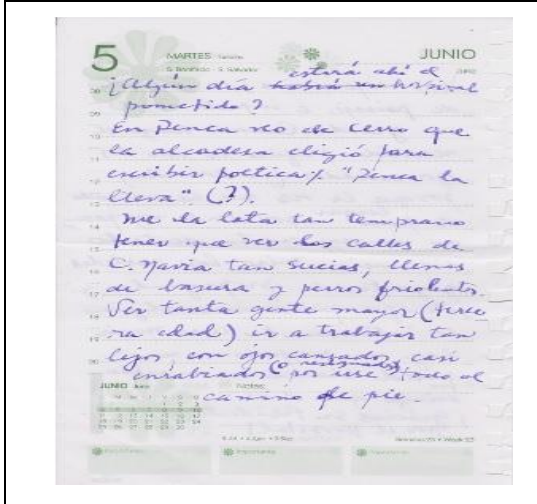
El **Relato Espacial** se caracteriza por ser una técnica de recolección de carácter antropológico, que apela a una aproximación etnográfica de las prácticas cotidianas de apropiación espacial, así como a la identificación de aquellos elementos estables y fijos que lugarizan los espacios a través de la recopilación de relatos espaciales (De Certeau, 1999) Así, permite identificar, describir y caracterizar su contenido.

Una de las características más relevantes que constituyen al relato espacial como herramienta metodológica es precisamente la organización de las prácticas espaciales, son los relatos los que se configuran como practicas. *“A este respecto, las estructuras narrativas tienen valor de sintaxis espaciales. Todo relato es un relato de viaje, una práctica del espacio”* (De Certeau, 1999: 127) Por ello el relato espacial permite que un discurso, un relato que se elabora en pos de un contexto determinado, se convierte en espacio en sí mismo, el cual posibilita que la propia cotidianeidad exprese dicha espacialidad, *“estas notaciones sólo esbozan con cuánta sutil complejidad los relatos, cotidianos o literarios, son nuestros transportes colectivos, nuestras ‘metaphorai’. Por esta razón, tiene importancia para las prácticas cotidianas. Estas aventuras narradas, que de una sola vez producen geografías de acciones y derivan hacia los lugares comunes de un orden, no constituyen solamente un ‘suplemento’ de las enunciaciones peatonales y las retóricas caminantes. Los relatos organizan los andares”*. (De Certeau, 1999: 128) El relato espacial permitirá dar cuenta al investigador sobre la percepción del usuario de Transantiago de los hitos y paisajes que observa mientras se encuentra arriba del bus. Así, de antemano se le entregará a cada sujeto en estudio, unas instrucciones, las cuales tendrá que seguir, mientras realiza el relato durante su estadía en el bus. *“Para ir al trabajo o regresar a la casa se toma una metáfora un autobús o un tren. Los relatos podrían llevar también este bello nombre, cada día atraviesan y organizan lugares; los seleccionan y los reúnen al mismo tiempo; hacen con ellos frases*

*e itinerarios*” (De Certeau, 1999: 127) En esta técnica de recolección, el Relato Espacial, se les pidió a las mismas cinco personas que participaron con el Mapa de Transantiago, por lo que mientras realizaron dichos recorridos generaron un relato arriba del bus de Transantiago. (Ver imagen N° 3 y 4)

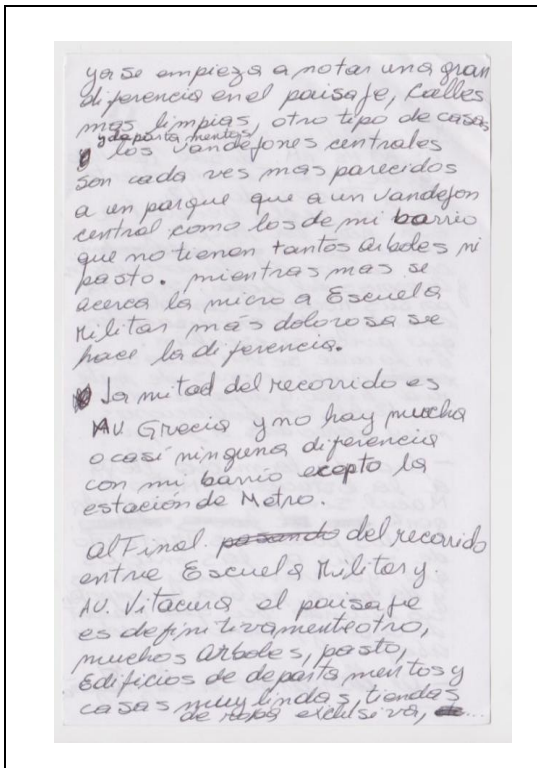
Los componentes del relato que se tomaron en cuenta para su posterior análisis fueron los siguientes: a) Hora de inicio y termino del recorrido, b) Número del recorrido del bus, c) Comunas por las que pasa, d) Inicio, medio y final del recorrido y, e) Elementos o hitos que más le llamaron la atención. De éstos, se consideraron sus características si la persona lo detalló, el lugar donde se encuentra tal elemento o hito, la comuna y el fundamento de por qué fueron escogidos, por qué le llamó la atención, así pasa a ser un elemento fundamental para la persona. No se realizó un acompañamiento a las personas en la micro puesto que la observación y significación de diversos elementos en el paisaje en el recorrido de Transantiago no debe ser un proceso intencionado u obligado (por mi presencia) sino que todo lo contrario. El usuario que se encuentra al interior de la micro construyendo parte de su ciudad, de lo que significa ser santiaguino en Santiago, no puede sentir que se le está obligando a ver distintas cosas, lugares y elementos espaciales, sino que de manera autónoma y consciente debe dar cuenta de lo que piensa, a través de lo que ve. Del significado que le atribuye a cada uno de los hitos en el paisaje. Para ello el orden de importancia será el elemento, características, lugar y fundamento. Los aspectos como recorrido, hora y comunas serán secundarios, pues algunos de ellos ya fueron detallados en el apartado anterior.

Imagen Nº 3: Relato Espacial persona número 1.



Fuente: Elaboración propia en base a relato espacial, 2013.

Imagen Nº 4: Relato Espacial persona número 3.



Fuente: Elaboración propia en base a relato espacial, 2013.

### 3.5.3 Entrevista no estructurada en profundidad

Por una parte la **Entrevista no estructurada en profundidad** se presenta en un proceso posterior al relato espacial, de manera que exista la posibilidad de que el usuario pueda explicar de manera más prolija y detallada lo apuntado en su relato espacial, para que no quede sesgo de interpretación total del investigador. Este tipo de entrevista no estructurada *“se deja libertad a la iniciativa de la persona entrevistada. Se trata básicamente de preguntas abiertas que se responden dentro de una conversación o coloquio”* (Ballesteros, 1998: 54).

Sin embargo, con anterioridad se diseñó un modelo de entrevistas a aplicar con preguntas estándares, el cual se adjunta en la sección ‘Anexos’ del mismo trabajo. Pero considerando que dicha entrevista se basó principalmente en la explicación de cada relato efectuado por las personas que colaborarán para este trabajo, se hace imposible imponer un cuestionario de manera imparcial y determinante, debido a que cada una de las personas que realizaron su relato se basaron principalmente en sus propios significados, vivencias e intereses al momento de observar el paisaje a medida que realizan su recorrido en bus.

Es por ello que no es posible ajustarse al pie de la letra a dicho modelo de entrevista, sino que se deberá mantener una conversación en concordancia con el relato realizado con anterioridad y sus propias explicaciones. Así, cabe mencionar la importancia de este tipo de entrevistas en comparación con las encuestas cerradas *“Como rasgo original de las entrevistas, y a diferencia de lo que ocurre en las encuestas, destaca el que en ella los agentes son tanto el entrevistado como el entrevistador. Del primero obtendremos la información, pero la preparación y habilidad del segundo depende el mayor o menor éxito de la entrevista”* (Ballesteros, 1998: 54) Además, se considera la entrevista en profundidad, debido a que ya se cuenta con

información previa que el sujeto entregó mediante la técnica de recolección del relato espacial. En este sentido, con este tipo de entrevista se procede a una profundización de los datos proporcionados, debido a que no se parte la conversación desde cero, al contrario, en base al tema propuesto, ya existe una opinión del sujeto. Así, se llevó a cabo dicho proceso en donde los relatos y anotaciones que generaron las personas fueron mejor explicitadas en la entrevista realizada, pues el insumo principal ya existía.

### 3.6 Técnicas de análisis

**3.6.1 Análisis de Contenido:** Esta técnica de análisis se enfocará en abarcar dos de las técnicas de recolección mencionadas, el mapa de Transantiago y el relato espacial. *“El análisis de contenido se basa en la lectura (textual o visual) como instrumento de recogida de información, lectura que a diferencia de la lectura común debe realizarse siguiendo el método científico, es decir, debe ser, sistemática, objetiva, replicable, y válida”* (Andréu, 1998: 2)

De este modo, es posible considerar como una ‘lectura’ el mapa de Transantiago, debido a que se encuentra información relevante de las rutas, recorridos y orientación de los viajes que realizan los usuarios de este tipo de transporte, lo cual es menester clarificarlo y sistematizarlo para que éste no sea interpretado de manera subjetiva, sino que aplicado de manera objetiva, para su posterior triangulación con el resto de las técnicas de recolección analizadas. Se utiliza el mapa de Transantiago para dar cuenta de la línea de recorrido que realiza el usuario. Por tanto su perfil analítico se basa principalmente en la entrega de información de carácter descriptivo, en donde se revelarán el recorrido de bus que utiliza la persona, la orientación de su recorrido y las comunas por las que transita.



Por otro lado, se refiere a una técnica de análisis pertinente para ser aplicada a los relatos espaciales, debido a su carácter sistematizador de información presente en documentos escritos, como notas de campo, memorias, relatos, entre otros. *“Esta técnica centra su búsqueda en los vocablos u otros símbolos que configuran el contenido de las comunicaciones y se incardina dentro de la lógica de la comunicación interhumana”* (Pérez, 2007: 133) Se conforma de manera directa como una *“ técnica de interpretación de textos, ya sean escritos, grabados, pintados, filmados, u otra forma diferente donde puedan existir toda clase de registros de datos, (...) el denominador común de todos estos materiales es su capacidad para albergar un contenido que leído e interpretado adecuadamente nos abre las puertas al conocimiento de diversos aspectos y fenómenos de la vida social”* (Andréu, 1998: 2)

**3.6.2 Análisis crítico del discurso:** Con respecto a dicha técnica de análisis es posible relevar sus objetivos en forma coherente con la investigación, considerando revisiones previas de relatos espaciales y entrevistas. *“El discurso es socialmente constitutivo así como está socialmente constituido: constituye situaciones, objetos de conocimiento, identidades sociales y relaciones entre personas y grupos de personas”* (Calsamiglia et al, 2007: 1) Por ello es necesario considerar el discurso como una práctica social. Considerando así el discurso como parte de la espacialidad que producimos dentro de un contexto, este se lleva a cabo de manera explícita, aunque si bien en muchas oportunidades se deben decodificar y generar un análisis más acabado para aprehender y comprender dicho discurso en su totalidad. Para ello, es posible aplicar esta herramienta metodológica, en donde este discurso revela los complejos de relaciones que se desarrollan entre diversos sujetos, cuales independiente de las acciones que generen ya sean de tipo corporal o referente al tipo de habla, no se encuentran dispuestas al azar. Estas interrelaciones configuran tejidos de estructuras sociales, las que posibilitan exponer de manera clara los conflictos y diferencias

insertos en estas interacciones, he aquí la importancia el rol que juega el ACD dentro de la comprensión de la realidad socioespacial , *“Como miembros de grupos socioculturales, los usuarios de las lenguas forman parte de la compleja red de relaciones de poder y de solidaridad, de dominación y de resistencia, que configuran las estructuras sociales, siempre en tensión entre la igualdad y la desigualdad, la identidad y la diferencia. Las identidades sociales de las personas –complejas, variadas e incluso contradictorias- se construyen, se mantienen y se cambian a través de los usos discursivos. Porque es en ellos donde se activan y se materializan esas caras que se eligen para cada ocasión”* (Calsamiglia et al, 2007: 2)

En términos concretos, el Análisis Crítico del Discurso (ACD) señala *“la investigación crítica del discurso parte del concepto de análisis crítico. Un análisis crítico tiene como objetivo fundamental evidenciar, a través del análisis del discurso, problemas sociales y políticos”* (Van Dijk, 1994: 3) Algunos criterios de los que se puede tener en cuenta para considerar esta técnica de análisis en la investigación y su coherencia con la misma: 1) Búsqueda de crítica generalizada de actos repetidos inaceptables, no aislados, 2) Búsqueda de crítica estructural de instituciones y de grupos más que de personas, 3) Focalización en actos y actitudes inaceptables que indiquen un abuso del poder y evidencien la dominación y 4) El Análisis Crítico del Discurso se sitúa en una perspectiva de disenso, de contra-poder; es una ideología de resistencia y al mismo tiempo de solidaridad. (Van Dijk, 1994: 4)

Para la utilización de dicha técnica será menester construir un sistema de codificación, en donde mediante este, se pueda generar una sistematización, ordenamiento y organización de los datos analizados para luego dar cuenta de su verificación, resultados y conclusiones finales. Por ende, dicha técnica de análisis será utilizada en las entrevistas no estructuradas en profundidad realizadas.

**Pregunta de Investigación:** ¿Cuáles son las representaciones urbanas de Santiago que generan en condiciones de movilidad cotidiana los usuarios del transporte público?

**Objetivo General:** Establecer las representaciones de Santiago que generan los usuarios del transporte público en condiciones de movilidad cotidiana.

Objetivos específicos	Variables	Indicadores	Instrumentos de investigación
Identificar y registrar los elementos fundamentales del paisaje de la ciudad de Santiago mediante los relatos de los usuarios de ciertos recorridos de Transantiago considerando ruta y localización.	Forma Urbana	Paisaje de los hitos urbanos	Mapas de recorridos de Transantiago.
Caracterizar dichos elementos fundamentales, considerando criterios de morfología, uso y significado de cada uno de ellos.	Aspecto Urbano	Paisaje de los flujos	Relato Espacial
Componer (integrar) las representaciones de los usuarios del transporte público de la ciudad por medio del análisis de imagen, símbolos e iconográfico de los elementos más relevantes identificados y registrados en la ciudad.	Imagen Urbana	Paisaje, simbolismo e imagen	Entrevistas no estructuradas en profundidad

### 3.7 Operacionalización

La operacionalización responde de manera directa a la sistematización de información explicitada en variables. Debido a esto, el proceso procura develar en conceptos claros y definibles el funcionamiento entre variables e indicadores, los que apuntan a cimentar un camino hacia el resolver los objetivos específicos y asimismo el objetivo general de dicha investigación. Para ello también es necesario, reparar en la pregunta de investigación, la que mediante dicho proceso de operacionalización, conseguirá ser respondida de un modo eficiente y adecuado. Operacionalizar una variable es hacerla medible, *“La operacionalización de las variables está estrechamente vinculada al tipo de técnica o metodología empleadas para la recolección de datos. Estas deben ser compatibles con los objetivos de la investigación, a la vez que responden al enfoque empleado, al tipo de investigación que se realiza” (Besarón & Müller en Sampieri et al, 2000, 31)* La estructura ordenada de la operacionalización, se basa principalmente en la pregunta de investigación y así en su objetivo general, los que avanzando, desencadenan las condiciones medibles de los objetivos específicos y su consiguiente materialización en variables.

La pregunta de investigación en este trabajo procede a ser: “¿Cuáles son las representaciones urbanas de Santiago que generan en condiciones de movilidad cotidiana los usuarios del transporte público? la que se relaciona con temas como la movilidad cotidiana, el paisaje, la ciudad y claramente la construcción de representaciones en el espacio.

El objetivo general se presenta de manera de dejar en claro el propósito final de esta labor, la cual en este caso se presenta como: “Establecer las representaciones de Santiago que generan los usuarios del transporte público en condiciones de movilidad cotidiana.” Como eje conductor el objetivo general permite la adecuada consecución de

los objetivos específicos que se detallarán a continuación, así se alinean con sus respectivas variables, indicadores e instrumentos de recolección, generando una coherencia y concordancia entre ellos.

El primer objetivo específico hace razón a “Identificar y registrar los elementos fundamentales del paisaje urbano de Santiago mediante los relatos de los usuarios de ciertos recorridos de Transantiago considerando ruta y localización” Como primera actividad este objetivo hace referencia al primer paso a dar en esta metodología que responde a *¿cuáles son los elementos fundamentales del paisaje urbano?* Esta información responde a la variable de ‘**Forma urbana**’ entendiéndolo como “ *es el resultado de la organización física de los elementos de la ciudad, su distribución y disposición en el espacio es analizada a través del concepto de morfología, que abarca el estudio de cuanto se refiere a los aspectos físico-espaciales de la ciudad*” (Durán, 2013: 3) De esta manera, la identificación y localización de los elementos fundamentales en el paisaje urbano son parte de la forma urbana de la ciudad de Santiago, en donde los usuarios son capaces de reconocer y valorar lo que más les llama la atención dentro de este concepto.

Como indicador en este primer objetivo específico se presenta como ‘**Paisaje de los hitos urbanos**’. Es denominada así, debido al contenido netamente visual y personal de esta recolección de información. Esto es entregado por los usuarios de ciertos recorridos del transporte público de la ciudad de Santiago, Transantiago. Estos hitos urbanos, como elementos fundamentales percibidos en la ciudad son definidos por los mismos usuarios, pues se delimitan mediante la propia subjetividad de las personas. Así, cada una define cuál es su elemento fundamental como hito del paisaje urbano.

Para poder realizar lo anterior mencionado, es posible señalar el instrumento que permitirá medir dichas variables e indicadores para cumplir este primer objetivo

específico, y en este caso se refiere a la utilización de un **Mapa de Transantiago**, el cual será detallado mayormente en la descripción de las técnicas de recolección.

El segundo objetivo específico declara lo siguiente “Caracterizar dichos elementos fundamentales, considerando criterios de morfología, uso y significado de cada uno de ellos” Para cumplir con ello, se debe considerar las variables que entran en juego para más tarde medir lo planteado en los objetivos. La variable de aquello se denomina **‘Aspecto Urbano’**. El aspecto urbano se puede definir también como la apariencia urbana, la que se traduce en lo que *“es potencialmente legible para el observador”* (Durán, 2013: 2) En este sentido adquiere relación de manera directa con la percepción visual que tienen los sujetos desde y hacia un lugar. Así, desde una posición- dentro del autobús de Transantiago- dirigiendo la mirada hacia afuera, que dentro de esta metodología se considerarán como los flujos.

Esta afirmación se efectúa, dentro del tópico principal de esta investigación, la cual se refiere a la movilidad. Es por ello, que el indicador pertinente a esta variable, es denominado **‘Paisaje de los flujos’**. En este sentido y considerando el instrumento que se utilizará a posteriori, se determinan los flujos a partir de el contexto de movilidad en el cual se encuentra la persona dentro de un bus de Transantiago; en donde al observar el paisaje que se encuentra fuera del bus, es posible evidenciar una circulación de elementos que no podemos advertir en su totalidad, pero que sabemos están, y que se encuentran en movimiento. ¿Están en movimiento o se está en movimiento? La movilidad cotidiana en términos concretos se remite al autobús que avanza. Sin embargo, la perspectiva de los usuarios del Transantiago que se encuentran dentro del bus es distinta, el modo de ver y caracterizar los elementos que se observan hacia fuera del bus, permite una multiplicidad de significados y representaciones, que sólo son esclarecidas por el propio autor. De este modo, la forma de dar cuenta de estos

paisajes de flujos se remite mediante el instrumento de recolección denominado '**Relato Espacial**', el que se especificará más adelante.

Y por último, el tercer objetivo específico señala "Componer (integrar) las representaciones de los usuarios del transporte público de Santiago por medio del análisis de los elementos fundamentales identificados y registrados en la ciudad" Este objetivo contempla como proceso final, obtener las representaciones que los usuarios del Transantiago le otorgan a la ciudad, el cual se realizó mediante diversas técnicas señaladas anteriormente.

Este último integra aquellas y las engloba, para de esta manera completar la recolección y permitir el análisis final. La variable de este objetivo específico se denomina '**Imagen Urbana**'. Como lo señala Durán, en la traducción del artículo "*Stadtbild*", el concepto de imagen urbana alude a "*la totalidad de las impresiones visuales que el observador recibe de la ciudad*" (2013, 4). Como se presenta en esta descripción, la imagen urbana no se refiere a la totalidad de las percepciones que se tienen sobre un paisaje observado. Sin embargo, se enfatiza en que no sólo es posible atender las marcas visuales, sino que por el contrario, los sentidos en su complejidad atienden a ello "*El concepto de imagen podría definirse aún más e incluir en su contenido otras impresiones sensoriales además de las visuales*" (Durán, 2013, 2)

El indicador que sucede a esta variable, se reconoce como '**Paisaje, simbolismo e imagen**'. Este se refiere principalmente a la conjunción de los elementos tratados en los objetivos variables, e indicadores anteriores. El paisaje se refiere a lo observado y percibido mediante el recorrido, lo que se distingue en el paisaje y los elementos que se consideran son importantes, todo esto transmitido principalmente por la imagen, la cual se convierte en la herramienta fundamental para la comprensión y aprehensión de la ciudad.

Kevin Lynch (1998) hace hincapié en la importancia de los elementos percibibles en la imagen urbana para cumplir este propósito, *“La imagen urbana se refiere a la conjugación de los elementos naturales y contruidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad (...), en interrelación con las costumbres y usos de sus habitantes (...), así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad”* (Lynch, 1998: 32). En correspondencia con lo anterior, el paisaje y sus respectivas imágenes, permiten la construcción de simbolismos sobre la ciudad.

Es dentro de este contexto en donde el indicador se hace posible mediante una técnica de recolección, y esta se conforma como las **entrevistas no estructuradas en profundidad**, las que se detallarán más adelante, en el apartado de las técnicas de recolección de información.



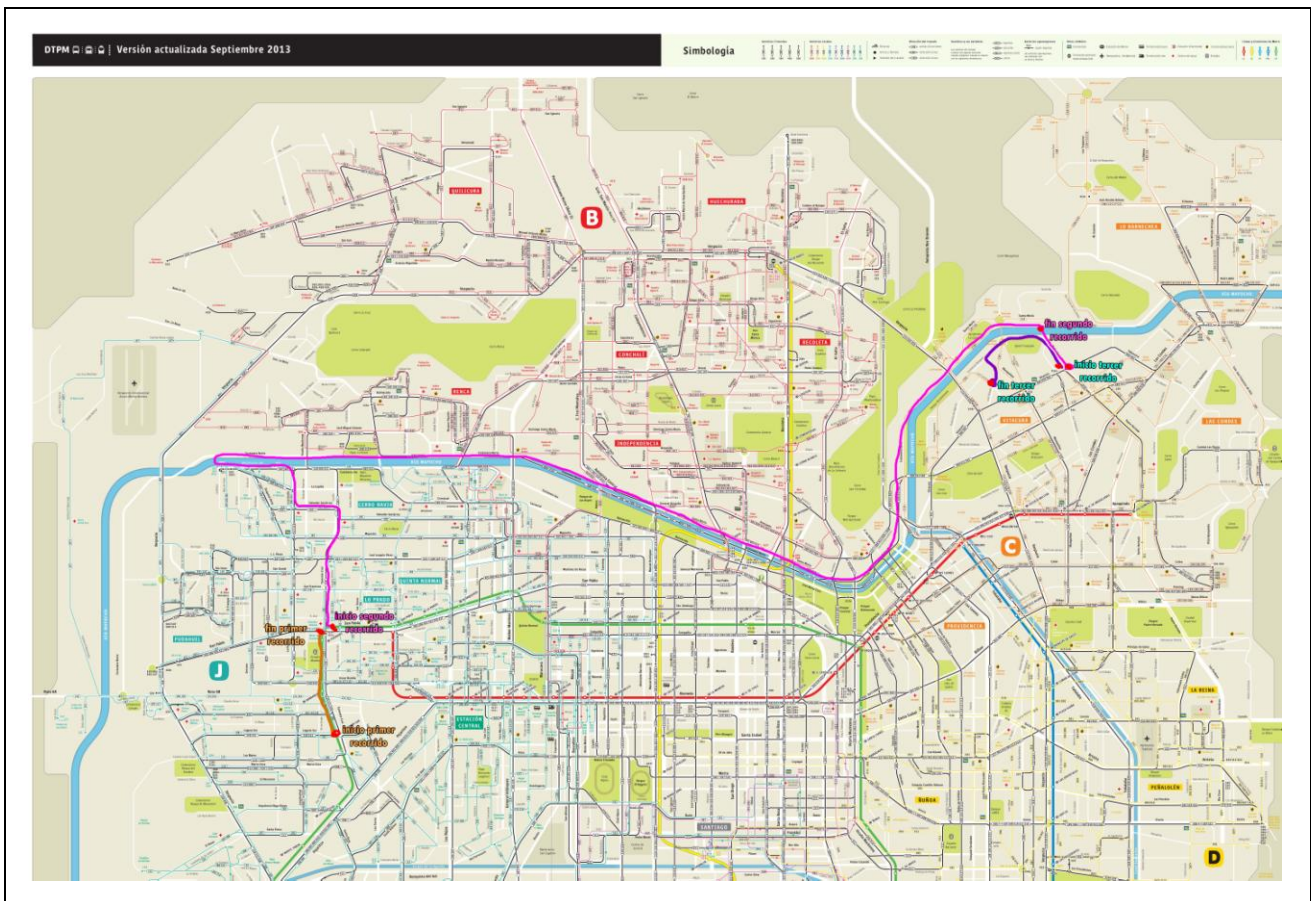
## 4 Resultados

### 4.1 Descripción Mapa Transantiago

Para una mejor comprensión se nombrará a cada una de las personas por un número y de este modo se denominarán a lo largo de la descripción.

La persona número 1 hace un recorrido de orientación poniente- oriente, por lo que atraviesa las comunas de Pudahuel, Cerro Navia, (Costanera Norte túnel) Las Condes y Vitacura. El primer elemento que esta persona pudo identificar en su recorrido lo constituye un Cartel sobre un Hospital en un sitio eriazo en la comuna de Cerro Navia, en la intersección de las calles Teniente Cruz con Salvador Gutiérrez. El segundo elemento identificado corresponde al Cerro Renca, en la comuna de Renca. No se especifica sobre las calles en donde se encuentra, debido a que si consideramos que el cerro constituye un elemento natural de gran magnitud, es posible visualizarlo de diversos lugares, por lo que el ser observado puede ser de diversos lugares. Y por último, el otro lugar señalado en el mapa es el denominado Borde Río, que corresponde a la ruta que realiza el bus de Transantiago por la Costanera Norte por debajo del Río Mapocho, y que luego se va por el borde del mismo río. (Ver imagen N°5)

Imagen N°5: Mapa de viaje persona número 1.

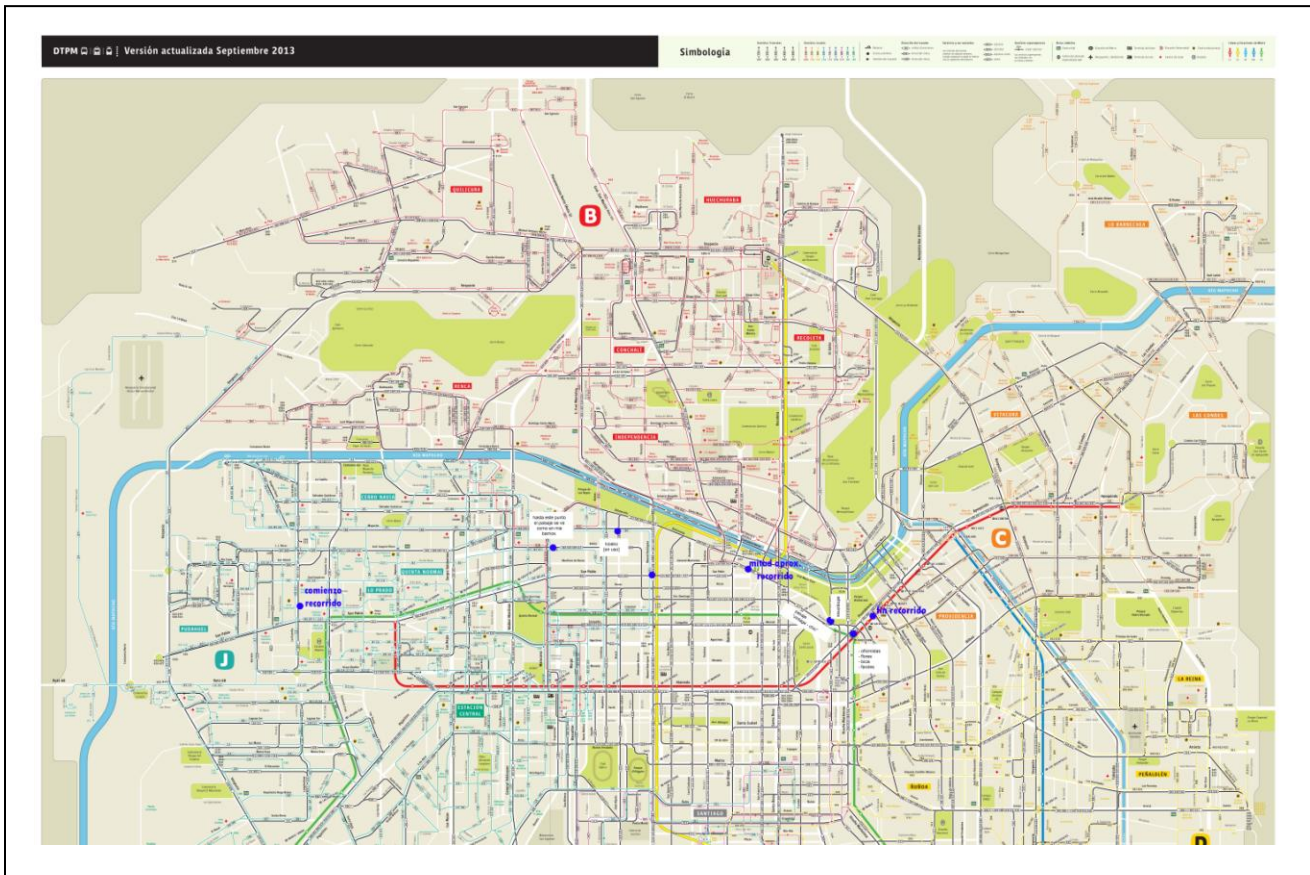


Fuente: Elaboración propia con base en Mapa Transantiago 2013.

La persona número 2 hace un recorrido de orientación igualmente de poniente a oriente, por lo que atraviesa las comunas de Pudahuel, Cerro Navia, Quinta Normal, Santiago y Providencia. El inicio del recorrido lo identifica en donde toma el bus, en la intersección de las calles La Estrella y El Estribo en la comuna de Pudahuel. El medio lo reconoce como la calle General Mackenna, en la comuna de Santiago y el fin es determinado por la calle Salvador, en la comuna de Providencia, donde señala que termina su recorrido. Así, los elementos que señala son los siguientes; un kiosco antiguo que se encuentra entre las calles Mapocho con Ricardo Cumming en la comuna de Santiago; 'recién se baja gente' en el metro Santa Ana; paisaje 'vintage chic' en el

barrio Bellas Artes también de la mencionada comuna, rescata de ese paisaje el parque, las flores, las 'bicis' y oficinistas. Además marca el sector de Baquedano. (Ver imagen N°6)

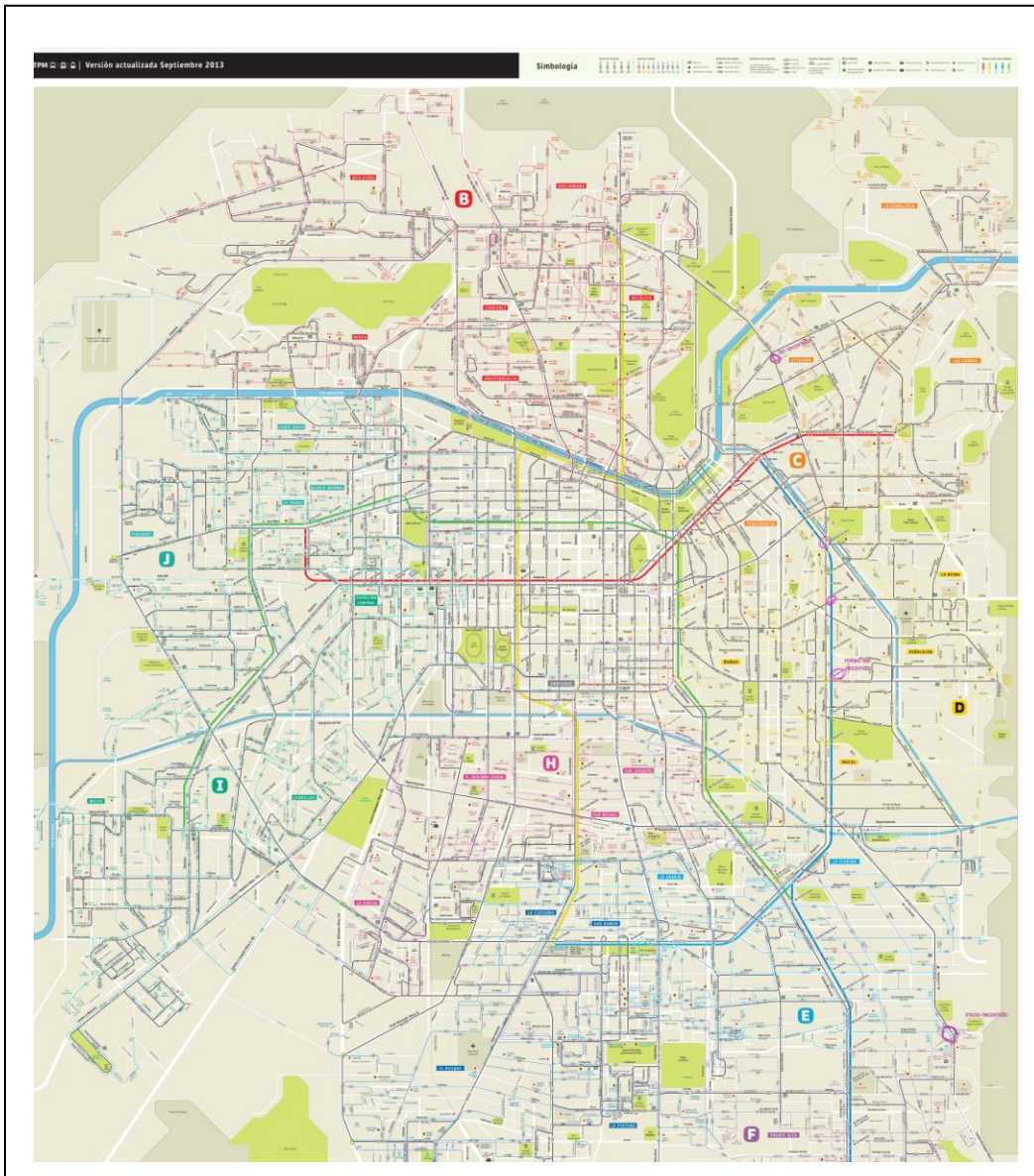
Imagen N°6: Mapa de viaje persona número 2.



Fuente: Elaboración propia con base en Mapa Transantiago 2013.

La persona número 3 hace un recorrido de orientación sur- oriente, por lo que atraviesa las comunas de Puente Alto, Macul, Peñalolén, La Reina, Las Condes y Vitacura. El inicio de recorrido lo identifica en Avenida La Florida con Diego Portales, comuna de Puente Alto, el medio lo reconoce donde se encuentra la Estación de Metro Grecia y el final del recorrido en Vitacura con Luis Pasteur, comuna de Vitacura. Esta persona señala como elementos fundamentales en el mapa como los metros, Estación Macul, Grecia, Plaza Egaña y Príncipe de Gales. (Ver imagen N°7)

### Imagen N°7: Mapa de viaje persona número 3.

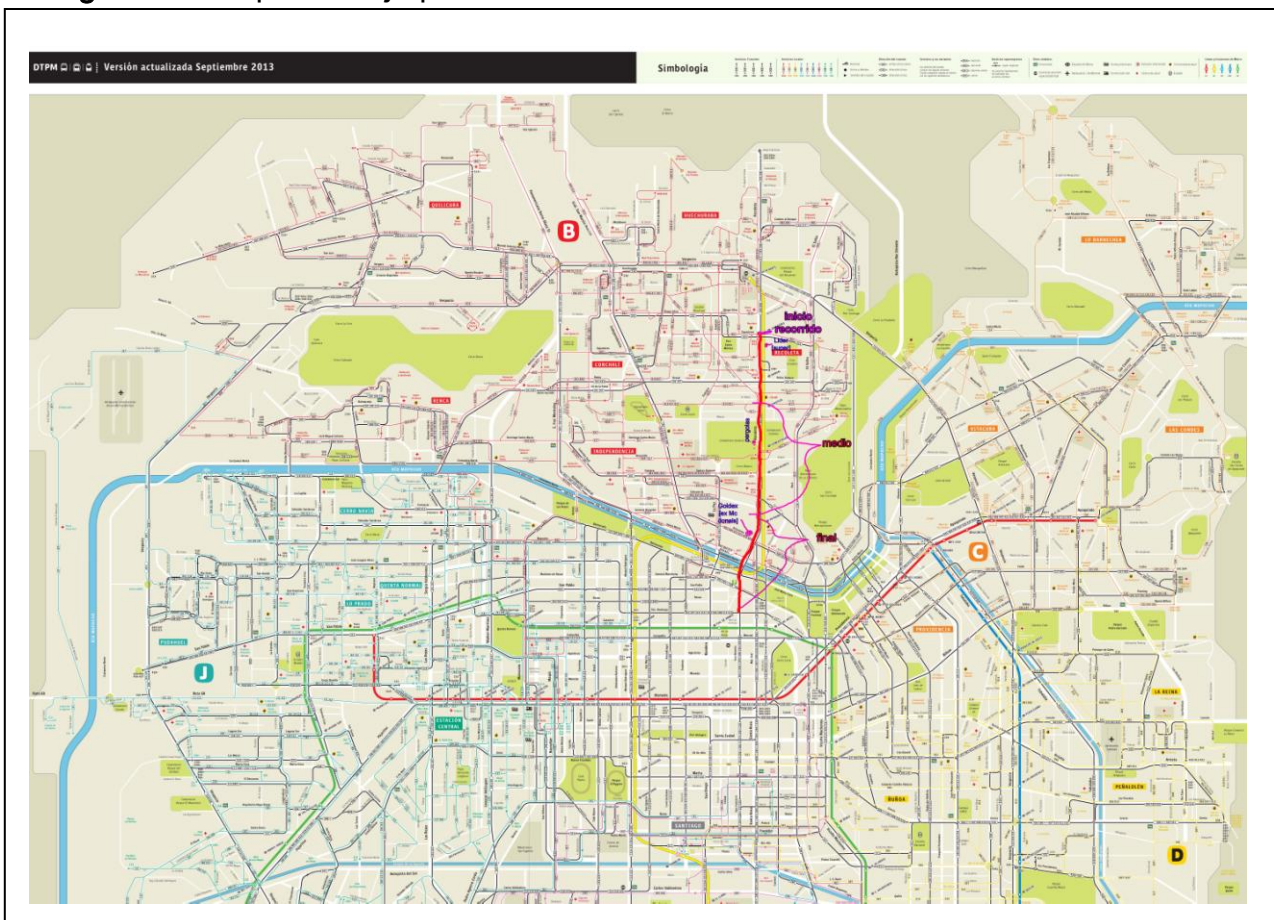


Fuente: Elaboración Propia con base en Mapa Transantiago 2013.

La persona número 4 hace un recorrido de orientación norte- centro y se moviliza por las comunas de Recoleta y Santiago respectivamente. El inicio del recorrido lo identifica en las calles Zapadores con Avenida Recoleta. El medio comienza donde se encuentra el Metro Einstein (calle Einstein con Avenida Recoleta) hasta llegar al Metro Patronato.

Y el final lo reconoce desde el Metro Patronato que se encuentra emplazado directamente en Avenida Recoleta pasado la calle Dominica hacia el sur, hasta Plaza de Armas en Santiago. Los elementos fundamentales que identifica en el mapa de Transantiago son los siguientes: el supermercado Líder en Avenida Recoleta pasado Zapadores. Las pérgolas que se encuentran fuera del Metro Cementerios, también ubicado en Avenida Recoleta. También la iglesia que se encuentra en la intersección de Santos Dumont con Avenida Recoleta. Y por último el Ex Mc Donald que es ahora Goldex, establecimiento emplazado en la vereda poniente en el cruce de las calles Artesanos y Avenida Recoleta, en la comuna de Recoleta. (Ver imagen N°8)

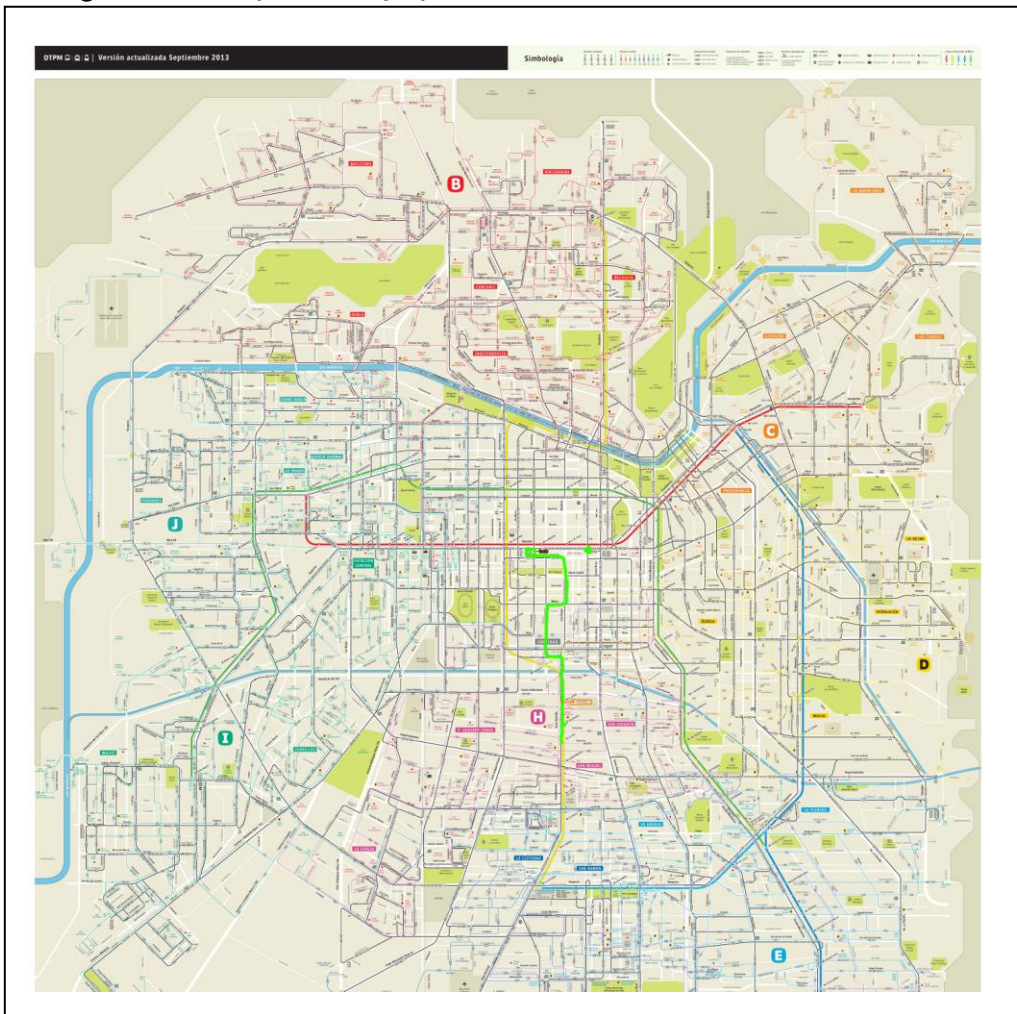
Imagen N°8: Mapa de viaje persona número 4.



Fuente: Elaboración Propia con base en Mapa Transantiago 2013.

La persona número 5 realiza un recorrido de orientación centro- sur, por lo que transita por las comunas de Santiago, San Joaquín y San Miguel. Los elementos que fueron señalados por esta persona se constituyen primero no como algo material, sino que un acontecimiento que denomina 'taco', entre las calles Tarapacá y Santa Isabel. En el metro Franklin se señala el 'persa' en la comuna de Santiago. En la misma calle Gran Avenida, pasado el cruce con Carlos Valdovinos se encuentra el Metro El Llano, y se reconoce el Hospital Barros Luco. (Ver imagen N°9)

**Imagen N°9:** Mapa de viaje persona número 4.



Fuente: Elaboración Propia con base en Mapa Transantiago 2013.

Considerando las anotaciones y marcas que realizaron cada una de las personas (orientación o dirección, comunas por las que pasan, elementos que llamen atención)

### Orientación

Con respecto al factor orientación, se presenta la siguiente situación con las personas que colaboraron en esta investigación. En términos concretos, el sentido de origen de los recorridos realizados corresponde a una orientación hacia el sector oriente y centro de Santiago; desde tres sectores concretos, desde el poniente, del norte, y del sur de la ciudad.

**Cuadro N°3:** Tabla de dirección de recorridos

Recorridos	
Origen	Destino
Poniente	Oriente
Sur	Oriente
Sur	Centro
Norte	Centro

**Fuente:** Elaboración Propia

Por otro lado es necesario tomar en consideración el segundo factor de importancia en esta técnica de recolección, las comunas por las cruzan los respectivos recorridos. Este factor constituye relevancia debido a que de alguna manera, las comunas consideradas dan cuenta en un análisis posterior, de las características morfológicas, usos y los mismos significados que le otorga cada persona, y mediante el cual son capaces de generar luego preguntas sobre la gestión de cada municipio por separado, respondiendo a si, a un cuestionamiento desde el paisaje, la planificación urbana y diversos tipos de responsabilidades locales y globales.

De este modo, se debe tener claro, las comunas por las que se generaron dichos recorridos, ya que entregan una contextualización y aproximación a las observaciones y correspondiente significados que cada sujeto estableció.

**Cuadro N°4:** Tabla de comunas de Santiago de recorridos.

Comunas				
Norte	Sur	Poniente	Oriente	Centro
Recoleta	San Joaquín	Pudahuel	La Reina	Santiago
	San Miguel	Cerro Navia	Providencia	
	Macul	Quinta Normal	Las Condes	
	Peñalolén		Vitacura	
	Puente Alto			

**Fuente:** Elaboración Propia



**Cuadro N°5:** Orientación, recorrido, y comunas de cada una de las personas.

N°	Orientación	Recorrido	Comunas	Dirección
1	Poniente- Oriente	110- 414- C03	Pudahuel Sur- Pudahuel Norte- Cerro Navia- Independencia- Las Condes- Vitacura	Ida
2	Poniente- Oriente	503	Pudahuel-Cerro Navia- Quinta Normal- Santiago- Providencia	Ida
3	Sur- Oriente	112	Puente Alto- Macul- Peñalolén- La Reina- Las Condes- Vitacura	Ida
4	Norte- centro	203	Recoleta- Santiago	Ida
5	Centro- Sur	229	Santiago- San Joaquín- San Miguel	Regreso

**Fuente:** Elaboración Propia

La tabla anterior constituye a modo, un resumen de la información entregada anteriormente, la cual fue posible conseguir a través de lo explicitado en el mapa de Transantiago.

**Cuadro N°6:** Tabla resumen información entregada en

Orientación	Hito	Ubicación	Comuna
Poniente- 1 Oriente	Inicio 1 recorrido	Laguna Sur con Tte. Cruz	Pudahuel
	Fin 1 recorrido	San Pablo con Tte. Cruz	Pudahuel
	Inicio 2 recorrido	San Pablo con Tte. Cruz	Pudahuel
	Cartel hospital	Salvador Gutiérrez con Tte. Cruz	Cerro Navia
	Fin 2 recorrido	Costanera Norte con Padre Hurtado	Vitacura
	Inicio 3 recorrido	Vitacura con Padre Hurtado	Vitacura
	Fin 3 Recorrido	Luis Carrera con Luis Pasteur	Vitacura
Poniente- 2 Oriente	Inicio de recorrido	La Estrella con El Estribo	Pudahuel
	Hasta acá todo se ve como en mi barrio	Matucana con Andes	Quinta Normal
	Kiosco antiguo	Mapocho con Ricardo Cumming	Quinta Normal
	Recién comienza a bajar gente	Manuel Rodríguez con San Pablo	Santiago
	Mitad aprox de recorrido	General Mackenna con San Antonio	Santiago
	Paisaje Vintage chic	Monjitas con Merced	Santiago
	Adoquines	Monjitas	Santiago

	Más flores, oficinistas, bicis y faroles	Providencia con V. Mackenna	Providencia
	Fin del recorrido	Providencia con Salvador	Providencia
3 Sur- Oriente	Inicio de recorrido	Diego Portales con Av. La Florida	Puente Alto
	Estación de metro Macul	Av. La Florida con San Luis de Macul	Macul
	Mitad de recorrido (Metro Grecia)	Vespucio con Grecia	Macul
	Estación de metro Plaza Egaña	Vespucio con Larraín	Peñalolén
	Estación de metro Príncipe de Gales	Vespucio con Príncipe de Gales	La Reina
	Fin de recorrido	Vespucio con Vitacura	Vitacura
4 Norte- Centro	Inicio de recorrido	Zapadores con Av. Recoleta	Recoleta
	Supermercado Líder	Av. Recoleta con Raúl Montt	Recoleta
	Medio del Recorrido	Einstein con Av. Recoleta	Recoleta
	Pérgolas	Av. Recoleta con Profesor Zañartu	Recoleta
	Iglesia	Santos Dumont con Av. Recoleta	Recoleta
	Inicio del fin de recorrido	Av. Recoleta (Metro Patronato)	Recoleta
	Ex McDonald ahora Goldex	Artesanos con Av. Recoleta	Recoleta

	Fin de recorrido	San Antonio con Santo Domingo	Santiago
5 Centro- Sur	Taco	Tarapacá con Lord Cochrane	Santiago
	Persa	Gran Avenida con Placer	Santiago
	Hospital Barros Luco	Gran Avenida (Metro El Llano)	San Joaquín

**Fuente:** Elaboración Propia

## 4.2 Descripción Relato Espacial

La **persona número 1** comenzó nombrando que le llamaban la atención carteles gigantes de propaganda, no señala detalles sobre sus características ni el lugar donde se encuentra, sólo señala *“siempre pienso si a alguien le interesan”*. Otro elemento es un ‘Rayado en la pared’, sus características son una pared blanca en un sitio eriazo que dice ¡Gracias Señor Presidente por el hospital!, está ubicado en la calle Salvador Gutiérrez en la comuna de Cerro Navia, el fundamento de dicho elemento corresponde a que la persona se pregunta *“¿Algún día estará ahí el hospital prometido?”*. El tercer elemento hace alusión a un elemento natural, es el Cerro Renca que en su haber tiene una frase que dice “Renca la lleva”, y como dice su nombre se encuentra en la comuna de Renca, la persona señala que dicha frase la alcaldesa la eligió para escribir poéticamente.

Gente arriba del bus que se notan cansados, señala *“Ver tanta gente mayor (tercera edad) ir a trabajar tan lejos, con ojos cansados, casi enrabiados (o resignados) por irse todo el camino de pie”*. Las calles sucias llenas de basura y perros friolentos en la comuna de Cerro Navia, hace comparación con más adelante en su viaje concentrándose en el césped, que es más verde y hay más césped en la comuna de Vitacura. *“Las diferencias y los contrastes de paisaje e impacto visual son grandes”*. *“Cuando hago el recorrido prefiero ir con los ojos cerrados (no dormida) porque a la vez que he mirado el lugar por donde voy pasando me doy cuenta de tanta diferencia”*

Señala como otro elemento que le llama la atención las casas gigantescas arriba del cerro y otras en construcción esto en la comuna de Vitacura. El río, que se encuentra casi seco con gente haciendo footing en la comuna de Vitacura. *“Comparo todo, desde las formas de las casas, hasta la ropa que usa la gente”*. *“¿Por qué la gente más adinerada no se abriga tanto como el pobre?”*. *“Veo gente haciendo footing, ¿Para qué*

*si son tan delgados?”* Restoranes en el borde río en Vitacura. “¿Entraré alguna vez allí?” Por otro lado es posible también observar a gente limpiando las calles, en Vitacura, la persona señala “Me impresiona tanta gente limpiando las calles que nadie ensucia” (Ver imagen N°10) *“Falta poco para llegar”. “Me bajo un jardinero me saluda, un conserje también. Me gustaría que todo fuera ni tan lindo ni tan limpio, ni tan sucio ni tan pobre”.* (Ver imágenes de todos los relatos en Anexos)

**Imagen N° 10:** Persona regando el pasto fuera de un condominio del sector oriente.



Fuente: Elaboración Propia, 2013.

La **persona número 2** comienza su relato dando cuenta de su inicio de recorrido desde la calle La Estrella con El Estribo. *“8AM: La micro a estas alturas va llena, pura gente con cara de trabajador”.* Da cuenta de que por el hecho de que el bus hace el recorrido por la calle J.J. Pérez, es posible nombrar elementos como poblaciones, tierra, rayados en las paredes, fiscalizadores. *“Hasta Pérez c/ Gral. Velásquez se siente y ve como mis barrios (quizás un poco más hasta Matucana por mi colegio)”.* En un segundo momento

alude a los siguientes elementos, *“casas antiguas, pero no en la onda vintage, sino en la onda en que se están cayendo o que nunca nadie más la pintó”*

**Imagen N°11:** Casa antigua Avenida J.J Pérez, Cerro Navia.



Fuente: Elaboración Propia.

En ese momento señala que observa a un ladrón arriba del bus *“Recién se subió un lanza' a la micro, caché altiro”*. Elementos como pasto y árboles, y señala lo siguiente *“Poco nada se ve de pasto. Arboles sí, pero o grandes y verdes, sino más bien de esos que son como ramitas enterradas en el barro”*. Por otro lado, menciona el centro de la ciudad, casco histórico, que cada vez le queda menos de histórico, ya que está lleno de nuevos departamentos. Harto extranjero se ve en las calles. En este sector se aprecian más arboles más altos pero aún no mucho verde. Le llaman la atención ver a viejitos, barriendo la vereda. *“Ahora si cambia el paisaje, harto en menos de 30 minutos”*. *“Aunque siguen siendo sectores pop”*. Existe un kiosco de diarios, ubicado en calle Brasil con Mapocho en la comuna de Quinta Normal. Además de edificios de oficinas, oficinas, autos más bonitos, y encontrarse con la Estación Mapocho. Expone que en Cal y Canto, se baja harta gente y se sube más, todo esto sucede en la comuna

de Santiago. En un trayecto posterior menciona que es visible de verdad el verde, ahora si se ve verde porque empieza a aparecer el Forestal, *“Empieza a aparecer la otra mitad de Santiago (o tercio) bien diferente”*. *“Hasta la gente debajo de la micro se ve diferente, menos ‘trabajadora- obrera (?)’ y más onda oficinista, no van con la chomba, van con el sweater”* De modo que aparecen edificios y casas antiguas, *“barrio con corte más chic”*. *“Ahora si se ve verde porque empieza a aparecer el forestal, Barrio con corte más chic”*.

Luego de pasar por estos espacios, se comienza a vislumbrar más autos, la autopista, instituciones como universidades, teatros, y Bellavista. Se destaca el Puente Purísima y un sector de adoquines. Existe por el lugar gente que anda en bicicleta. Se acerca de manera rápida a la zona de Baquedano, en donde se observan flores y faroles. Llegó el momento del fin de recorrido, en donde señala *“después de Salvador me tengo que bajar”*.

La **persona número 3** cuyo recorrido lo realiza en dirección Sur – Oriente, comienza su relato espacial señalando la hora en que parte dicho recorrido, a las 05.30 hrs, en el Paradero 26 de Avenida La Florida, en Puente Alto. Como regla general a esa hora la micro ya se encuentra llena, y se puede dar cuenta que las personas que vienen arriba son obreros de la construcción y asesoras del hogar. *“Recorrido 112, gente tratando de subir a las micros que ya van muy llenas y da pena, rabia e impotencia cuando veo que tratan de subir y muchos quedan abajo”*. Lo puede notar por sus mochilas con olor a comida y las conversaciones que es capaz de escuchar. En calle puede reconocer casas y departamentos. Casas con ampliaciones de material ligero y departamentos en block. *“Son poblaciones muy parecidas a la mía”*. Se vislumbra la Estación de metro Macul, se ve mucha gente en los paraderos. *“La mitad del recorrido es Av. Grecia y no hay mucha o casi ninguna diferencia con mi barrio, excepto la estación de metro”*. En



Plaza Egaña, ya se pueden percibir diferencias en el paisaje. Las calles se ven más limpias, existe otro tipo de casas y departamentos. Le llaman la atención como elemento fundamental los bandejones centrales, su amplitud y color, lleno de plantas. En Escuela Militar son cada vez más parecidos a un parque que a un bandejón central como los de mi barrio, que no tienen tantos árboles ni pasto. Aparecen grandes edificios de departamentos y casas. *“Al final del recorrido entre Escuela Militar y Avenida Vitacura el paisaje es definitivamente otro”*. Además existen tiendas de ropa exclusiva y muchos autos lindos. Menciona que en Vitacura todo es diferente, *“todo es lindo, limpio, las casas no son pareadas, tienen antejardines grandes y lindos con autos nuevos (...) El cambio es como pasar de un mundo a otro, es fuerte y drástico”*. Por último señala a modo de cierre de su relato un pequeño extracto sobre lo que siente la persona con respecto a todo su viaje en Transantiago *“En resumen, mi barrio (al inicio) pareciera no ser merecedor de algo más. A las autoridades no les importa que la iluminación sea poca, que haya más tierra que pasto, que nuestras casas son hechas en bloque de cuatro, que los departamentos sean block amontonados igual que nosotros tratando de tomar la micro. Fin del recorrido Avenida Vitacura con Américo Vespucio”*.

La **persona número 4** cuyo viaje corresponde al recorrido desde la comuna de Recoleta hasta Santiago Centro, *“Micro 203 (Recoleta/ Zapadores- hasta Santo Domingo/ San Antonio) Comienzo: 07.45 hrs. Fin: 08.20 hrs”*. *“El sol pega fuerte desde el lado oriente, toda la gente en la micro se amontona del lado opuesto, lo más desafortunados quedan pegados a las ventanas de donde se saluda al sol, el paisaje es grisáceo”*. Centra en un primer momento su atención en el supermercado Líder, *“encuentra a una cuadra de zapadores y que cuando paso lo aprecio casi majestuosamente debido al halo que causa el sol, el líder se encuentra a contra luz, es el lugar donde trabajo y que no me gusta, por lo mismo lo miro con desprecio, casi burlándome de paso”* La micro alude, baja todo el camino por Recoleta en dirección lineal, como se puede dar cuenta también

en la ruta marcada en el mapa. A partir de que el bus avanza da cuenta de que observan carteles de los pequeños y grandes locales. Estos locales pueden señalarse como restaurantes, pub, vulcanizadoras, servicios técnicos, carnicerías, minimarkets, negocios, kioscos, gasolinera. Otro hito importante dentro del recorrido lo constituye la Estación de Metro Dorsal la cual está ubicada en la calle con el mismo nombre. Destaca que le llaman la atención en general las estaciones de metro, pues siempre están llenas de gente, estudiantes, trabajadores etc., por lo que también centra su atención en las personas que observa tanto dentro como fuera del bus. Avanzando hacia el centro es posible encontrar casas antiguas, arquitectura antigua (algunas remodeladas, las menos), *“hay algunas que parecen que se caen a pedazos”*. Se visualiza el Metro Estación Einstein al frente hay un supermercado Ekono, está en una esquina, también otros tipos de negocios y una carnicería. La persona menciona una vereda en sobre nivel que le llama la atención.

Otro hito importante lo constituye el Cementerio general, en donde hay muchas pérgolas, observa los estacionamientos del cementerio, hay una reja, mediante la cual puede ver el interior del cementerio, lápidas y tumbas. Elemento natural como hito también se presenta el Cerro Blanco, que a pesar de su presencia, no le llama la atención entrar debido a que se encuentra todo enrejado, alude *“no me gusta mucho”*. Hay gente que vive en la calle al terminar el cerro haciendo una carpa entre el cerro y una iglesia. Señala que la iglesia le llama mucho la atención, específicamente el lugar donde ponen las velas y se derrite la cera hacia el pavimento. *“Mucha gente en la micro se persigna al pasar frente a la iglesia, hay algo en la iglesia que me llama la atención”*. Al frente está la estación de Metro Cerro Blanco, *“es raro ver una iglesia con un cerro a las espaldas y una estación de metro al lado en plena ciudad, o al menos en el recorrido de esta micro ya que rompe con el paisaje grisáceo y gastado de lo que es Recoleta”*.

De este modo se comienza a acercarse al sector comercial como tal en el sector de Patronato, lo que le advierte estar *“llegando a la urbe”* como esta persona le denomina. Advierte atochamiento, personas con muchos bultos, *“el caos que origina el comercio, variedad infinita de formas, colores, sonidos y ruidos”* Existe un lugar donde antes había un McDonald que cambió abruptamente- señala- a una casa de cambio de oro, eso le impactó, pues *“le había agarrado cariño, a pesar de que me caen mal los McDonald (...).”* *“Es raro como uno le agarra cariño a las cosas o personas que vemos repetidamente (como los lugares que vemos al pasar en la micro ) al estar siempre ahí nos debe dar seguridad, pasa a formar una parte casi indispensable del territorio, creo yo, aunque no los veamos sabemos que están ahí, no se”* Pasando el Río Mapocho se acerca al final del recorrido y llegando a la calle San Antonio esta se presenta como una especie de umbral, atravesando el Parque Forestal que representa lo opuesto, un escenario verde antes de llegar al centro de la ciudad. *“En esa dos cuadras se ven como destellos de luz logran esquivar los edificios y alcanzan el asfalto del suelo y el rostro de los quiosqueros que recién comienzan a abrir”*

Esta persona señala así donde localiza el inicio, el medio y el final de su recorrido. El comienzo lo identifica hasta Avenida Einstein, en donde da cuenta que sube más gente. El medio desde la misma calle Einstein hasta el sector de Patronato (el tramo más largo), así explicita que es el sector en donde el bus *“agarra vuelo”* porque no hay tanto semáforo. El tramo final del recorrido lo identifico de patronato hasta Santo Domingo (el tramo más corto). En resumen y como último comentario señaló lo siguiente: *“El cambio en el paisaje es abrupto, Santiago centro es la culminación de todo, la acumulación de todos los pequeños elementos que voy percibiendo en el trayecto (de menos a más gente y negocios, de pequeños a grandes locales), llegar al desenlace del viaje es recorrer un camino que va sumando y sumando elementos, va en crescendo hacia el*

*corazón de la actividad laboral. En medida que se avanza por Recoleta hacia el centro, esta se va volviendo más activa”*

La persona número 5, comienza el recorrido en el centro de Santiago, en la intersección de las calles San Antonio con Alameda y lo termina en Gran Avenida con Avenida lo Ovalle, en la comuna de San Miguel. *“Comienzo: 18:57 hrs. San Antonio con Alameda, Santiago”.* *“A pesar de estar todo listo, los pasajeros arriba, las puertas cerradas, el bus no parte, ya que existe un gran taco en el semáforo de San Martín, creo que es por la hora en la que se desarrolla el viaje”.* En un inicio, hace alusión a su espera en el paradero antes de subir al bus, cuánto tarda en que éste se presente. Lo primero que señala que le llama la atención, es observar al final del pasillo del bus asientos desocupados, pues indica que el camino es largo, tomando ya posición en un asiento para comenzar a observar el paisaje. *“Me dispongo a observar mi entorno, y me llama la atención la variedad de gente que está en el bus, hay que considerar que el recorrido del bus finaliza en la comuna de El Bosque, por lo que el viaje de algunas personas se extiende, por lo menos, más de una hora de lo que me tardaré yo en llegar a casa”* Aparece un inconveniente, pues a pesar de estar listo para emprender el viaje, el bus no avanza, situación que se prolonga por varios minutos, debido a un *“taco”* en la calle, el cual se prolonga por varias cuadras. Existe así un trayecto en donde se avanza a *“tirones”* y comienza un ruido de bocinas molestas por lo menos por diez minutos. Luego de ello, puede observar el motivo de aquella situación, existe un evento en el pavimento, un hoyo de 30 cms de diámetro que impedía el paso regular de los vehículos por la calle. Apunta que o que más llama la atención de esa situación, es que se realicen arreglos en un mes como marzo, en donde hay una mayor afluencia de automóviles. *“Mi atención, estaba más puesta en lo que ocurría al interior del bus que al exterior, porque el trayecto era conocido y no presentaba mayores matices, sin embargo los tacos del camino cambiaron mi percepción”.* Se advierte la presencia de

una mujer en bicicleta, adelanta la micro en una acción temeraria en San Martín cruzando la Alameda. En la esquina de las calles Santa Isabel con San Ignacio, se descongestiona la calle y el bus comienza a avanzar más rápido. En Diez de Julio con Nataniel señala que *“la micro se tambalea por el camino de adoquines”* lo que provoca estridencia dentro del bus. El medio del recorrido puede reconocerse en Franklin. Hay un camino irregular con imperfecciones notorias en el asfalto, las cuales se hacen sentir dentro del bus. Otro hito reconocible por esta persona en el viaje, lo constituye el Persa Biobío, en donde se sube un vendedor ambulante que grita para ofrecer sus productos. En la intersección de las calles Rivas con Gran Avenida, indica un elemento que se destaca dentro del paisaje, el cual corresponde a un cartel del metro que señala que se construirá una nueva línea de metro.

Aquel elemento causa en esta persona una sensación de alivio, debido a la extensión de esa línea de metro, lo que permitirá llegar a muchos lugares de una manera más cómoda, que el viaje que realiza en estos momentos en un bus de Transantiago. Un hito importante se acerca, el Hospital Barros Luco despierta su interés, puesto que señala que en ese lugar iba cuando estaba enfermo cuando era pequeño, este se ubica aproximadamente en el paradero 6 de Gran Avenida. En ese lugar existe un letrero, que señala la construcción de un nuevo hospital. *“Ya transitando en el trayecto medio del viaje, dirigí mi atención más al exterior de bus, e iba observando los cambios que presentaba el paisaje, debido a que la velocidad era más regular y no había tantas distracciones en el entorno”*. Ya en la calle Salesianos con Gran Avenida se acerca el principio del fin del recorrido, en donde se sube una gran cantidad de pasajeros a la micro. Su relato señala que es en este trayecto en el cual comienza a sentir ansiedad por descender, pero la velocidad del bus desciende y debe esperar varios minutos, a pesar de estar muy cerca de su lugar de destino. Toca el timbre y las puertas se abren de manera violenta, llegó a Avenida Lo Ovalle, el fin del recorrido. *“Ya al final del viaje,*

*la atención la concentré en el tipo gracioso del fondo, ya que no existían elementos novedosos en el entorno para describir”.*

### **4.3 Sobre códigos entrevistas**

Para generar una codificación de las entrevistas que permita su posterior análisis en base a los objetivos de este trabajo de investigación (ACD), se presentarán a continuación una serie de temas que abarcan cada uno ciertos códigos, los cuales permiten dilucidar y comprender cuáles son los temas más importantes que fueron señalados por las personas en sus entrevistas, refiriéndose en ellas con más detalle a lo realizado en los relatos en una etapa anterior.

**Cuadro N°7:** Temas codificación entrevistas no estructuradas en profundidad.

Morfología del paisaje urbano	Espacio natural urbano	Experiencia perceptiva y memoria emotiva	Lectura política social de la realidad	Planificación territorial urbana
Forma y construcción espacial	Reconocimiento de elementos naturales	Factor Emocional	Reconocimiento dual del paisaje	Percepción sobre organización espacial
Valoración estética	Elemento natural transversal	Predisposición al viaje	Noción de justicia	Intervención en el paisaje urbano
Funcionalidad elementos del paisaje	Elemento natural diferenciador	Anhelos de ciudad	Reconocimiento problemas sociales	Responsabilidades en la organización de la ciudad
Infraestructura del paisaje urbano	Paisaje y medioambiente	Memoria perceptiva	Poder y dinero en el paisaje	
		Arraigo espacial	Diferenciación del sujeto espacial	
		Empatía paisajística		

**Fuente:** Elaboración Propia.

Los temas fueron contruidos en base a cinco nociones macro que se establecieron en las entrevistas. El primero se denomina **‘Morfología del Paisaje Urbano’** el cual se refiere a la identificación de elementos contruidos dentro de la ciudad, centrándose principalmente en la morfología y construcción del paisaje que está siendo observado durante el recorrido de Transantiago. Este tema se constituye a partir de cuatro códigos, los cuales exponen de modo más detallado el desarrollo del tema, en este

caso los códigos generados para el tema son los siguientes: a) Forma y Construcción espacial, b) Valoración Estética, c) Funcionalidad elementos del paisaje y d) Infraestructura del paisaje urbano.

El primer código 'Forma y Construcción espacial', se constituye como tal, debido a que describe estrictamente a la materialidad del paisaje como se señala en su encabezado. Por ende, se otorgará dicho valor cuando en las entrevistas las personas hayan mencionado construcciones, elementos en concreto del paisaje construido, refiriéndose a la morfología de la ciudad, calles, casas, edificios, carteles, metro, es decir, a todos los hitos u elementos concretos (materiales) que hayan vislumbrado en el paisaje durante el recorrido.

El segundo código 'Valoración Estética', alude, en palabras simples a la valoración propia que le otorgan las personas durante el recorrido al paisaje. Es posible dar cuenta así de lo que piensan mientras ven por la ventana mientras dura su viaje, considerando así todas las acepciones o juicios de valor otorgados, por ejemplo cuando se señala 'lo feo, lo bonito, lo desordenado, lo limpio' entre otros, a todas estas expresiones que dan a conocer cómo el sujeto dentro del transporte público, logra otorgarle un valor a lo que está observando, como parte de lo que ve siente y piensa de la ciudad en su viaje cotidiano.

El código tres de este tema es llamado 'Funcionalidad elementos del paisaje'. Se refiere así sobre los elementos construidos y la relación estética- funcionalidad que tienen durante se realiza el recorrido. Es posible dar cuenta que, sin mencionarlo de manera explícita (a veces), se advierte en las entrevistas una relación entre estos dos conceptos, acercándose así a lo que sucede en los diversos lugares de la ciudad, por donde se desplaza el recorrido.



Y el último código hace referencia directa a las características de la infraestructura que es posible visualizar en la ciudad. Considerando que la conformación de las distintas comunas en la Región Metropolitana se ha llevado a cabo de manera diferenciada, y en tiempos cronológicos distintos, es posible dar cuenta de ese tiempo en la estructura construida del paisaje en la ciudad. Es por ello, que las personas entrevistadas hacen referencia a esta diversidad de obras y tiempos en lo observado. Lo 'antiguo' y lo 'moderno' se interrelacionan de manera tal, que las personas que viajan por Santiago, puedan dar cuenta de esa configuración, la cual no pasa desapercibida. Así el cuarto código es denominado 'Infraestructura del paisaje urbano'.

El segundo tema lleva por nombre '**Espacio Natural Urbano**' que en términos generales se refiere a de qué manera influyó en los sujetos el elemento natural, existen diversas opiniones con respecto a él, dependiendo de la percepción que tuvo cada uno, lo que se expondrá en detalle a continuación. Los nombres de los códigos construidos son los siguientes: a) Reconocimiento de Elementos Naturales, b) Elemento natural transversal, c) Elemento natural diferenciador y d) Paisaje y Medioambiente.

El primer código 'Reconocimiento de Elementos Naturales' se explicita en las entrevistas mediante el reconocimiento de la presencia de dichos elementos, como el sol, el cielo, las nubes, la cordillera entre otros. En este código sólo se hará alusión a la presencia del elemento natural, no estará integrado el juicio que se le otorga a dicha presencia. Eso se explicará en los códigos posteriores.

'Elemento natural transversal', así se nombra al código número dos, el que se genera a partir del código anterior, si bien se refiere a la presencia del elemento natural en el paisaje, éste argumenta que si bien existen estos elementos y que son posible reconocerlos, se constituyen como hitos transversales, que no contienen diferencias a

lo largo del viaje realizado, que en diversas partes de la ciudad, tiene una influencia equivalente.

El tercer código cita, al contrario del código anterior, se denomina 'Elemento natural diferenciador'. Se denomina así, pues sucede la situación contraria a considerar un elemento natural de forma transversal. Sino que considera este elemento de distinta manera según donde se ubique. Es decir, el sol, la cordillera, el río, etc., dependen de donde se encuentre ubicados, en este caso, depende de la comuna en donde se sitúe, se percibirá de manera diferenciada.

Por último, 'Paisaje y Medioambiente' se enmarca dentro del relato en la entrevista que advierte mediante diversos adjetivos sobre elementos que aluden a elementos sanitarios, de higiene y medioambientales que se observan durante el recorrido. Aceptaciones como 'sucio', 'limpio', 'desordenado', 'con fecas', entre otros permiten vislumbrar un panorama que desde el punto de vista paisajístico, interviene e influye de manera primordial, en cómo lo sujetos observan el paisaje y están dispuestos a aprehenderlo.

El tercer tema hace relación a '**Experiencia perceptiva y memoria emotiva**' que reseña sobre la experiencia emocional que se vive dentro del bus; de qué manera las personas perciben el paisaje con respecto a lo que sienten y experimentan en el momento. Por otro lado se releva el rol que tiene la memoria mediante lo ya vivido, como soporte a la experiencia que genera la recurrencia del viaje. En este aspecto se diferencian seis códigos en los cuales se especifican ciertos patrones de impresiones con respecto al paisaje en la ciudad. Los códigos asignados fueron seis los que se presentan a continuación; a) Factor Emocional, b) Predisposición al viaje c) Anhelo de sociedad d) Memoria Perceptiva e) Arraigo espacial y f) Empatía paisajística.

‘Agente Emocional’ como primer código, se refiere en términos concretos a qué se va sintiendo en el momento en que la persona va identificando elementos en el paisaje y qué tipo de emociones le generan dichos hitos. Por ejemplo, en reiteradas ocasiones se hace alusión a la tristeza, felicidad, impotencia, entre otros, los que de una u otra manera demuestran lo que se siente al percibir de diversas maneras el espacio, en este caso, en movilidad.

Otra de las expresiones que se reiteraron en las entrevistas fue la importancia del estado de ánimo precedente a realizar el viaje, puesto que influía en la percepción que se construía a través del recorrido. Así se denominó al código número dos ‘Predisposición al viaje’. Además se señala que en varias ocasiones y claramente dependiendo del estado de ánimo con el que se vaya a realizar en viaje, ‘no dan ganas de abrir los ojos ni mirar hacia afuera’.

El tercer código, ‘Anhelo de sociedad’, da cuenta de la reflexión anterior (código número uno), analizada y explicitada a modo de propuesta. ‘Me gustaría’ aludiendo a la percepción que se tiene de los elementos observados del paisaje y que de una u otra forma requieren de una modificación dentro de lo que se piensa sobre ellos. De manera que en este código, se tomarán en consideración todas las expresiones que se señalen como ‘anhelos o esperanza de cambio’ de alguna situación en particular.

Código número cuatro, ‘Memoria Perceptiva’. Esta expresión depende claramente de las experiencias anteriores que se tengan del viaje. Debido a que el recorrido se realiza en base a ‘movimientos pendulares’, se constituye a partir de la propia experiencia cotidiana, además de la memoria que interviene de las experiencias anteriores, recurrentes en la vida de cada persona, para trasladarse al lugar que se necesite.

El código número cinco se refiere al 'Arraigo espacial'. Durante las entrevistas se hace alusión de manera directa e indirecta del arraigo que se tiene con el lugar de residencia, que en la mayoría de los casos, corresponde al origen del recorrido. Así, aunque las personas durante el desarrollo de la entrevista se concentren en las diferencias que existen a medida que van avanzando en el viaje en Transantiago, independiente de cualquiera sea su percepción, digamos positiva o negativa, siempre existe un sentimiento de arraigo donde se pertenece, lo que claramente influye en su discurso sobre el paisaje de la ciudad.

El último código de este tercer tema corresponde a 'Empatía paisajística' que corresponde a una mirada personal de la relación que tiene el sujeto con el espacio observado. El concepto empatía se refiere a una noción más topofílica con el espacio, lo que también se relaciona con el código anterior. Así, los entrevistados además del arraigo que expresan con su lugar de residencia, hacen referencia a otros lugares en la ciudad de Santiago, por los que se desplazan de manera cotidiana, que pueden estar alejados de sus propios hogares, pero que sin embargo, son reconocidos de manera familiar, de alguna forma reconocer en otros espacios, lo que también sucede en su propio lugar.

El cuarto tema es denominado '**Lectura político- social de la realidad**'. Este tema se constituye como uno de los temas que reúne una complejidad mayor que los otros, anteriormente mencionados. En ellos, se toman expresiones que señalan los entrevistados con respecto a la realidad que perciben durante el recorrido, pues además de identificar y caracterizar los elementos que les parecen más relevantes, generan un análisis sobre cómo estos elementos se ven dentro de la realidad en Santiago, lo que permite finalmente una construcción de las representaciones de la ciudad en movilidad.

El primer código fue denominado 'Reconocimiento dual del paisaje' corresponde a lo que se manifiesta en las entrevistas con respecto a las diferencias que se observan durante el recorrido, generalmente estas diferencias se observan más notoriamente cuando se habla del cambio de una comuna a otra. Por este motivo se señala el reconocimiento a una realidad dual, como lugares que se constituyen por su oposición.

El código número dos es llamado 'Noción de justicia' el cual es posible dar cuenta en las entrevistas mediante expresiones negativas. Sustantivos como 'impotencia' 'tristeza' 'enojo' 'rabia' se repiten en la mayor parte de las grabaciones. Estos así se relacionan de manera directa con la noción de justicia/ injusticia que perciben e interpretan mediante sus observaciones del paisaje en distintos momentos del recorrido.

'Reconocimiento de problemas sociales' constituye el tercer código que se presenta mediante un análisis que realizan las personas entrevistadas en donde mediante el paisaje que observan dan cuenta de que las configuraciones o 'diferencias' que pueden reconocer en los paisajes que observan no responden netamente a un cambio de forma, sino que de fondo. De este modo, generan un análisis de problemas reales de la sociedad santiaguina, que claramente no son exclusivas de la ciudad, pero se reconocen, como educación, empleo, salud, economía, política, entre otros.

El código cuatro se denomina 'Poder y dinero en el paisaje', en donde se establece y se reconoce la existencia de un poder económico y político que no pertenece de manera igualitaria a la sociedad completa, sino que a sólo un sector de ella, lo que es posible dar cuenta mediante el paisaje y las características que le son atribuidas.

El quinto y último código de este tema se denomina 'Diferenciación del sujeto espacial', que representa por una parte, el hecho de que las personas se enfoquen en los sujetos reconocibles en el paisaje, tanto dentro del bus como fuera de éste. Luego de este

reconocimiento se produce una distinción de dichos sujetos, otorgándoles características propias, las que permiten contextualizarlos en los distintos tipos de paisajes.

Por último se presenta el tema '**Planificación Territorial Urbana**', que responde de manera directa a la relación que realizan las personas en su viaje observando el paisaje, con la configuración y planificación de la ciudad. El paisaje así representa las gestiones que se ejecutan desde la institucionalidad pública e intenta buscar así también grados de responsabilidad por la planificación de la ciudad. Este tema contiene tres códigos, el primero 'Percepción sobre la organización espacial'; el segundo 'Intervención en el Paisaje Urbano, y el tercero 'Responsabilidades en la Organización de la Ciudad'.

El primer código 'Percepción sobre la organización espacial' se refiere a cuando las personas dan cuenta del orden y/o la planificación de lo que están mirando en su recorrido de los fragmentos de ciudad, lo que relacionan inmediatamente con el actuar de las instituciones pertinentes. ¿Por qué esta calle es tan estrecha para que avance un bus de Transantiago? ¿Quién tomó la decisión para que el recorrido fuera así?, son preguntas que surgen a raíz de hacerse consciente con lo que se está percibiendo fuera del bus.

El segundo código se denomina 'Intervención en el Paisaje Urbano' que representa elementos y componentes del paisaje que rompen con una homogeneidad, que se considera en términos espacio- temporales. De este modo, aparecen irrupciones que dan cuenta con expresiones como 'edificios de mil pisos', 'edificios que rompen con lo antiguo', 'construcciones modernas que rompen con el paisaje', estos dichos se repiten de manera constante en las entrevistas.

El último código de este tema es llamado 'Responsabilidades en la Organización de la Ciudad', el que se refiere a lo que dan cuenta los entrevistados considerando configuraciones, cambios y diferencias observadas en el paisaje durante su recorrido. De esta manera, al explicitar estas situaciones analizan y establecen responsabilidades principalmente de los aspectos negativos de estos cambios. Así se cuestionan si realmente la responsabilidad debe establecerse en términos locales o si la responsabilidad es netamente de la institucionalidad estatal a escala macro.

## 5 Análisis

El análisis de las técnicas de recolección descritas anteriormente se considera en cinco temas aglutinadores, bajo los cuales se generó una estructura de ordenamiento para su posterior comprensión.

### 5.1 Registro de elementos fundamentales del paisaje urbano

#### 5.1.1 Formas, asfalto y materialidad en la ciudad

Las ideas desarrolladas en este tema corresponden al reconocimiento de la morfología y materialidad del paisaje en la ciudad, mediante el recorrido en Transantiago realizado. La técnica de recolección 'Mapa de Transantiago' proporciona esta identificación, en donde las personas durante su recorrido dieron cuenta de factores como la orientación del viaje, las comunas por donde pasa y los elementos que identifica. Ninguna de las orientaciones de los recorridos se repite, así si es menester destacar que a pesar de que las direcciones de viaje difieren se constituyen en viajes que cruzan un fragmento de ciudad considerable, que recorren diferentes comunas del Gran Santiago, lo que permite un análisis más enriquecedor del paisaje urbano observado.

Por otro lado, la identificación de elementos en el mapa responde de manera casi consensual a dos tipos de elementos, el que se analiza en este apartado, las construcciones y materialidad del paisaje en la ciudad. Si bien las técnicas de recolección fueron realizadas en orden, mediante una esquematización del proceso, los resultados entregados por cada uno de ellos se interrelacionan de manera tal que pueden ser tomados y analizados en conjunto, debido a la correspondencia y coherencia de la información declarada en cada uno de ellos.



La constitución de las construcciones fue señalada como uno de los principales componentes del paisaje observados, tales como casas, edificios, calles, monumentos, elementos en construcción entre otros, con las respectivas características cada uno.

Componentes como los materiales de construcción, dimensionalidad de las construcciones, estética y cuidado que es posible apreciar en las construcciones, detentan de manera explícita lo que se piensa sobre el paisaje construido. En este aspecto, las personas que colaboraron en este trabajo, tanto en la información entregada con el mapa de Transantiago, el relato espacial y las entrevistas no estructuradas en profundidad dieron cuenta de una diferenciación de paisajes, por lo que reconocen ciertos paisajes dependiendo de la morfología presente en el mismo.

Por ejemplo, la mayor parte de las personas entrevistadas reside en una comuna considerada periférica de la ciudad de Santiago, y que realiza otras actividades como estudio o trabajo en comunas alejadas de su lugar de origen, por lo que sus trayectos de viajes son largos (en tiempo y distancia) y por otra parte atraviesan varias comunas de la ciudad en este viaje. Donde es posible dar cuenta de referencias más completas y complejas, en donde el panorama que vislumbran no es sesgado por una sola imagen, sino que al tener un conjunto de comunas que en algunas ocasiones se pueden diferenciar sus paisajes, entregan un análisis más enriquecedor de esta experiencia.

La comuna más recorrida dentro de estos viajes es la comuna de Santiago, preferentemente como punto de destino o medio del viaje, casi como un elemento homogeneizador de las percepciones que se generaron en distintos puntos de la ciudad.

Así la diferencia paisajística que se pudo generar es principalmente a través de la comparación de las comunas periféricas del sector poniente y sur de la ciudad como lo

son Pudahuel, Cerro Navia y Puente Alto en términos concretos, y se hace la distinción con las comunas periféricas del sector oriente de Santiago, como lo son las comunas de La Dehesa, Vitacura, Las Condes y parte de Providencia.

Las comunas más pericentrales son posibles identificarlas cuando las personas establecen el 'medio del recorrido' o algunas de las personas que viven en estas comunas, se dirigen hacia el centro de la ciudad, reconocida como la comuna de Santiago. Recoleta, San Miguel, San Joaquín, La Reina y Macul, son comunas que si bien se identifican con características propias cada una, se entienden como lugares en donde es posible homogeneizar ciertos patrones espaciales, en donde lo que caracteriza a cada una, no difiere en demasía de las comunas adyacentes.

La materialidad en las comunas más periféricas se identifica como una construcción más débil, con materiales ligeros y fachadas que no necesariamente responden a una concepción estética de su construcción, sino que al contrario responden estrictamente a una funcionalidad del elemento dado, no importando la sucesión armónica morfológica (lógica) del paisaje urbano concreto.

Aludiendo a casas antiguas en el sector de J. J. Pérez en la comuna de Cerro Navia, entrevista persona número 2: *"Casas antiguas, pero no en la onda vintage, sino en la onda en que se están cayendo o que nunca nadie más la pintó"* Aludiendo a construcciones en el sector de Peñalolén, entrevista persona número 3: *"Casas con ampliaciones de material ligero y departamentos en block"*

Pasa así también con la identificación de elementos del espacio público, como plazas, calles, y ornamentos que complementan el paisaje urbano. Los postes y las calles presentan en estos sectores de la ciudad, un descuido material manifiesto, que se atribuye a diversos factores, pero que en este apartado se refiere- como lo señala el

tema- rigurosamente a la materialidad y morfología de los elementos fundamentales identificados.

Con respecto a la materialidad de las casas y construcciones en general del sector oriente de la ciudad, es posible señalar que constituyen construcciones primero de grandes dimensiones, mucho más de las que son posible observar en el sector poniente y sur de Santiago. Además su materialidad es notablemente mayor, entendiéndose así que los recursos de construcción son claramente de una mejor calidad, pues en el sector poniente, constituyen principalmente material ligero, en las construcciones ‘caseras’ que realizan para ampliar sus casas, ya sea para atrás, o hacia arriba. Las ‘grandes’ casas y edificios, los elementos del espacio público como plazas, áreas verdes, bandejones, faroles, calles presentes en el sector oriente de la ciudad, responden en sí no sólo a la funcionalidad que cada uno de ellos representa para sí y su complemento como servicio para la ciudadanía, sino que al mismo tiempo – y se releva más- el contenido estético de estos elementos o hitos presentes en el paisaje. La calle, las construcciones para habitar, empresas, espacio público en general se encuentra cuidadosamente ornamentada, respondiendo a una cosmética y estética necesaria para otorgarle un significado que va más allá de la mera percepción de algo ‘bonito’ o ‘sofisticado’, pues se enmarca dentro de una representación contextual que se quiere entregar de dicho paisaje, el cual se encuentra en una comuna determinada. Así, la valoración estética de los distintos espacios, no se presentan al azar, sino que claramente responden a una intencionalidad de donde se encuentren ubicados, es decir, a la comuna y su respectiva gestión y recursos. Extracto entrevista persona N° 3 sobre elementos sector oriente: *“ponte tu antes de llegar a Escuela militar con su treeemendo bandejón central que eso ya es tan ancho como Bustamante, y es muy bonito, mucho verde, mucho árbol, banquitas, caminitos bonitos; y tu llegai a tu barrio y*

*si tenís un bandejon central, es tierra seca, no hay preocupación, yo no sé si no hay preocupación o no hay recursos, pero se ve feo, ¿cachai?”*

Otro de los elementos registrados en todas las técnicas de recolección y que dio cuenta la investigación, fueron definitivamente las estaciones de metro, en las distintas comunas por las que se movilizaban y pasaba el recorrido de Transantiago. Estaciones como Pudahuel, Baquedano, Bellas Artes, Salvador, Cerro Blanco, Cementerios, Grecia, Plaza Egaña, Lo Vial, entre otras, fueron mencionadas y de este modo se constituyen como hito orientador dentro del recorrido. A raíz de lo anterior, se caracterizan las estaciones de metro como referentes espaciales de ubicación, en el sentido de orientarse y localizarse en la ciudad.

Letreros también son considerados dentro del componente material de la ciudad, considerando su contenido y su ubicación. Por ejemplo, en dos oportunidades a la persona 1 y 5 durante su recorrido aparecen carteles de un hospital en construcción. Uno en la comuna de Cerro Navia y otro en la comuna de San Miguel, en donde ambos carteles aluden a la pronta construcción de un hospital inexistente, cartel que lleva tiempo en dicho lugar. Además se hace mención también a un cartel que expresa la construcción de la línea 3 del metro en Gran Avenida. Por último la persona número 4 rescata como hito los carteles de los locales comerciales que se encuentran durante toda la extensión de Avenida Recoleta.

Extracto de relato espacial persona N° 1, sector de Salvador Gutiérrez: *“Pared blanca en sitio eríazo que dice:- ¡Gracias Sr. Presidente por el hospital! ¿Algún día estará ahí el hospital prometido?”* Extracto de relato espacial persona N° 5, sector paradero 6 Gran Avenida: *“un gran letrero que señala la construcción del nuevo hospital de niños Exequiel González Cortés llama mi atención, me resulta familiar porque en ese recinto*

*me atendía de urgencia cuando era pequeño. La gigantografía muestra como luciría el hospital cuando se traslade de su ubicación original de la calle San Ignacio”*

Por último, cabe señalar la importancia que adquiere la presencia de elementos estéticamente reconocidos, que tiene que ver también con lo mencionado anteriormente con respecto a la funcionalidad versus lo estético. Pues se reconoce lo estético dentro de sólo dos categorías, o es ‘lindo, bonito, hermoso’ o es ‘feo, horrible’. Extracto persona N° 2 sobre elementos funcionales versus estéticos, *“porque se empiezan a ver farolitos, como farolitos de estereotipo de placita bonita, faroles como más bajos, como más ‘mononos’, en cambio acá hay esos faroles altos, como postes, en cambio allá son un elemento estético además del alumbrar que es funcional, en cambio acá son netamente funcionales las cosas que ponen, no están ni ahí con adornar un lugar tan feo”*. Es entre esta dualidad en donde se perciben los elementos del paisaje. De esta manera son clasificados y explicitados los que de manera tajante comprometen el contexto en donde se encuentra localizado dicho hito u objeto.

### **5.1.2 Medioambiente, naturaleza y áreas verdes en el paisaje urbano: ¿visible o invisible?**

Dentro de los elementos reconocibles en el espacio natural es posible señalar elementos que fueron mencionados en todas las técnicas de recolección realizadas.

Las áreas verdes como parte de la naturaleza, es decir, pasto, flores, árboles y arbustos fueron tomados en cuenta al observar el paisaje. Su relevancia radica en la presencia o ausencia de ésta, por lo que al igual que en el apartado anterior, es posible diferenciar el paisaje a través de las condiciones en las cuales se encuentra este elemento natural como hito paisajístico. Por ello, se determina la diferenciación de estos paisajes mediante la abundancia o escasez de los siguientes elementos, arboles, pasto, flores y arbustos.

De esta manera, se plantea una abundancia de verde en el sector centro- oriente de la ciudad de Santiago, atribuido principalmente a las comunas de Santiago, Providencia, Las Condes y Vitacura. Por otro lado es posible detentar características contrarias en el sector poniente y sur de la ciudad, en las comunas de Pudahuel, Cerro Navia y Puente Alto. La naturaleza por tanto detentada en estos elementos que se establecen por oposición, deja claras las deficiencias y carencias en las que se vislumbra cierto tipo de paisaje. Además, la condición de limpieza y orden en las áreas verdes se añade a la situación de diferencia anterior. Así, se alude a un mayor orden y limpieza en estos espacios en las comunas del sector Centro Poniente, a la vez que en las comunas del sector Poniente y Sur se vislumbra en la periferia una falta de orden con respecto a dichos espacios, además de una categórica falta de limpieza, lo que permite una percepción del paisaje diversa. Extracto entrevista persona N°2, sobre limpieza y orden del paisaje: *“es que es como lo que te decía antes, desde ahí como que todo comienza a ser más bonito po, allá se ven autos más nuevos, es como que esta parte fuera cochina y gris, y pasando Bellas Artes comienza a ser colorida, verde y limpio”*.

Como segundo punto encontramos otros elementos, como la cordillera, el sol y el cielo, como componentes naturales parte del paisaje, en donde fue posible tener dos apreciaciones. Por una parte, se declaró que estos hitos naturales, pueden ser transversales en el recorrido, y que su presencia o ausencia no está condicionada por el lugar, sector o comuna en la que se encuentren. Extracto entrevista persona número 4, sobre elementos naturales: *“No sé, mira en la mañana como que el sol pega súper fuerte, es como súper molesto (ahora porque estamos en verano) y en invierno es distinto porque como está nublado es como todo blanco, como que no tiene mayor relevancia, no molesta tanto, el cielo es como un punto de vista central, el paisaje po’ y esas cosas... la naturaleza hay re poca, pero es agradable ver”* Esta es una declaración de la transversalidad del paisaje natural en el recorrido.

Y por otro lado, hay personas que reconocen estos tipos de elementos de la naturaleza y al percibirlos sienten que existe diversidad entre los distintos paisajes observados. Que de este modo el factor morfológico se constituye en un complemento de cómo puede ser percibida la naturaleza, lo que permite que sea el elemento natural considerado como un factor diferenciador de paisajes. Extracto entrevista persona número 3, sobre paisaje natural: *“oscuro como si fuera de noche, era como un karma en el fondo, porque tu salí del barrio ‘feo’, y resultaba que tu mirabas las casas y eso lo hacía como más deprimente, tu salí oscuro, era de noche, todos con cara de cansados, todos con cara de sueño, ese paisaje opaco, pocos árboles, mas cemento que otra cosa, y cuando empezaba a amanecer era justo cuando tu estabas empezando a agarrar el barrio bonito para allá, cuando tu veías otro estilo de casa, edificios que ya no son los típicos block de mi barrio ¿cachái?, acá eran edificios de departamento, con conserjería y todo el lujo que puedas imaginar, y justo empezaba a amanecer cuando tu empezabas a ver todo eso para allá y de vuelta era lo mismo”* En la cita adjunta se expresa de manera clara, la discrepancia que produce esa diferencia en complemento con el factor infraestructura del paisaje, con respecto a su forma y su materialidad.

Por ejemplo, el color que entrega la naturaleza y que sea captada como claro, oscuro, verde, café, gris, etc., permite otorgar significado al paisaje que está siendo captado. Dicho significado que atribuyen las personas al paisaje natural se condice directamente con el factor estacional de la naturaleza, debido a las características del tiempo o la estación del año en la que se encuentre, es como se percibe el paisaje, si sus características resaltan más a la observación de las personas depende- entre otros factores- de la hora del día en la que se haga el recorrido, y la estación del año. Por lo que se presenta que es muy diferente viajar con un sol brillante en un lugar ‘bonito’, o ver oscuridad cuando se va llegando a un lugar ‘feo’.

Otro elemento que es menester enseñar, es la diferencia que constituye el Río Mapocho, puesto que es un hito natural que está presente durante varias experiencias de recorridos de las personas, pero depende de donde se encuentre, al cómo lo va a percibir. Es así, como se establece la diferencia que es observar el río en el sector de Vitacura, en donde es posible visualizar en su ladera elementos en oposición a la composición del río en la comuna de Cerro Navia. En el sector Oriente de la ciudad se señalan elementos como restaurantes de lujo, bares, centros deportivos, y amplias áreas verdes, al contrario de lo que sucede en el sector poniente, por donde pasa el río y tiene basura.

Extracto entrevista persona número 1, sobre Río Mapocho como componente natural del paisaje: *“por ejemplo en el borde río, el río está ahí, en Cerro Navia también está el río, pero acá le hicieron restaurantes en el borde, le hacen una... ehh. Unos adornos a los lados, de pasto y todo, para que el río se vea más bonito. Acá el río está, pero la gente tira basura”* De este modo se repara en la importancia del Río Mapocho en la ciudad de Santiago como hito del paisaje natural, pero que sin embargo, dependiendo de los elementos del paisaje construido que lo complementen va a ser el modo en que las personas lo conciben, así también el significado que le otorguen a su conformación. Más o menos verde, más o menos café, más o menos tierra, más o menos ornamentación forman parte esencial de materialidad en el espacio, que añade un valor paisajístico al ser percibido, significado y resignificado.

Es por ello también que podemos establecer la noción de ‘complementariedad del paisaje construido’, en donde se hace referencia a la infraestructura y ornamentación que acompaña este paisaje natural. Pues si bien se da cuenta de diferente manera la presencia o ausencia de áreas verdes, o elementos de la naturaleza como la cordillera, el cielo; se significan siempre según las piezas morfológicas materiales que componen



dicho paisaje, es en esa instancia en donde se le otorga significado y valor a los elementos naturales como hito paisajístico.

Tanto los elementos construidos como los naturales intervienen o influyen en la percepción que tienen las personas sobre los paisajes. Los hitos naturales por sí solos pueden considerarse elementos transversales, reconocibles en los distintos paisajes por igual. Sin embargo, cuando se toma en cuenta en conjunto con la materialidad e infraestructura se percibe de modo diferenciado, es decir, el elemento natural más el construido se aprecia de un modo en el sector de la periferia Poniente y Sur como las comunas de Cerro Navia, Pudahuel, Lo Prado, Macul y Puente Alto, en relación a cómo se percibe lo mismo en las comunas pericentrales y periféricas del sector Sur Oriente de la ciudad en las comunas de Peñalolén -un sector- La Reina, Las Condes, Vitacura.

Por último y en directa relación con la percepción de la naturaleza, lo constituye el factor higiene, que se puede distinguir mediante la limpieza y el orden de dichos espacios. Así la presencia de basura, la existencia de contenedores de residuos, o la figura de personas limpiando estas áreas comunes, permiten dar cuenta de una preocupación o despreocupación de cómo se construye un espacio público con presencia de elementos naturales y su consecuente percepción. Extracto entrevista persona número 2, sobre limpieza en el paisaje observado: *“es que cuando mi amigo que vive en La Reina vino acá a la casa, dijo que había mucha caca en la calle, como que se impresionó de ver tanta caca en la calle (risas)”* Extracto entrevista persona número 3, sobre falta de limpieza, *“yo creía que mi barrio era ahí no más, ¿cashai?, pero esa población Juanita es como de película de un ghetto, así como horrible. Basura amontonada en las esquinas, yo no sé si el camión de la basura no pasa”* Ciertamente entonces es el caso de la visibilidad de limpieza, orden y falta de higiene que determina la manera en que las personas pueden percibir el paisaje.

## 5.2 Caracterización elementos fundamentales del paisaje urbano

### 5.2.1 Experiencia, memoria, percepción y representaciones; diversos paisajes, una ciudad.

Como primer punto, dentro de esta temática se pretende relevar el papel que juegan en esta dinámica de observación y significación del paisaje en movilidad, la emocionalidad y los sentimientos durante el recorrido. Es menester dar cuenta de estas impresiones a modo general reseñando sobre las emociones negativas como positivas entregadas por el trabajo de investigación. En términos reales, durante la experiencia del recorrido y mediante la información recopilada a través de las distintas técnicas de recolección, se puede dar cuenta de la multiplicidad de estímulos que perciben las personas mientras observan y se hacen conscientes de un paisaje, por muy reiterativo que este sea. De este modo, las expresiones de alegría, felicidad, pena, tristeza, rabia e impotencia, existen y se expresan durante la contemplación del paisaje, más bien dicho los paisajes. Extracto de la entrevista de la persona número 4, sobre el sentimiento que le provoca el paisaje: *“el Líder es negativa, porque me carga, como que me estresa. La iglesia como que no es nada, es agradable para el paisaje de hecho es más agradable ... pero ver el Goldex es como me recuerda al Mc Donald, pero no es como negativo ni positivo, es como una añoranza, como una extrañeza”* Extracto de la entrevista de la persona número 1, sobre sentimiento que le provoca el paisaje: *“... un análisis social... ehh, impotencia saber que ehh, que ese mismo río pasa por diferentes comunas, el trato que se le da a ese río, según los recursos que se tengan, eso”*

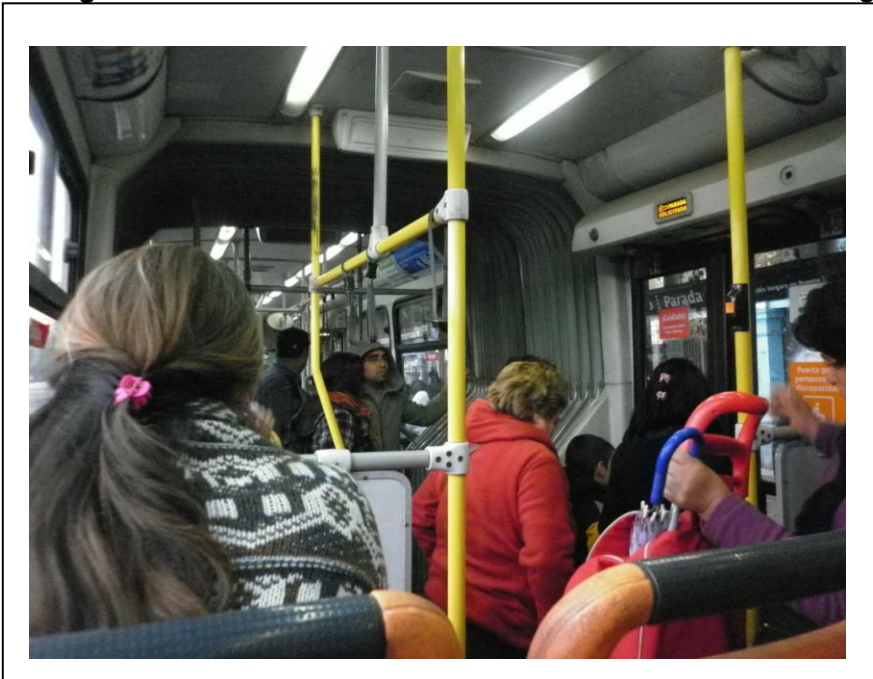
En estos términos es posible argumentar sobre la atención que se le presta a dichos paisajes que están siendo observados, pues si bien en esta oportunidad se les indicó bajo ciertas condiciones observar el paisaje y dar cuenta de sus características y su significado, en ocasiones los sujetos colaboradores indicaron que el generar este tipo

de actividad en la vida cotidiana, no siempre se realiza de una manera consciente, tomando en cuenta además de la recurrencia con la que se hace este viaje, en concordancia con el antecedente del viaje como movimientos pendulares. Asimismo, muchas veces –aludieron- dadas las condiciones en las que se realiza el viaje, no siempre existe la oportunidad de ir mirando por la ventana del bus, o lisa y llanamente no se observa, por distintos motivos, es preferible ir con los ojos cerrados, durmiendo o descansando del viaje, pues se convierte en extenuante y agotador.

Extracto de entrevista de la persona número 1, sobre la (no) observación en el recorrido: *“Igual yo cuando cierro los ojos (en la micro) voy pensando en los míos, en que mi hijo haya llegado bien al colegio, en que si mi hija ya se levantó, en que llegaré hacer de comida, yo creo que generalmente de los dos años que llevo haciendo el mismo recorrido, trabajando hacia allá, creo que pocas veces me he ido con los ojos abiertos, porque a veces es mejor no mirar. Pero no es una cosas así que me haga daño o que sea una persona muy ‘ay, no quiero mirar porque esto no lo soporto, no’ porque también es bonito ver cosas bonitas, porque si no lo viera, no sabría que esto está feo y esto está bonito, o esto está sucio y esto está mal. Siempre hay que ver las dos caras de la moneda”*

Cabe señalar que además de no conseguir la atención completa en muchas ocasiones, las personas también prestan interés a lo que sucede en el interior del bus. Al ser el espacio en donde con mayor proximidad ocurren, es la primera instancia en donde se focaliza la atención (Ver imagen N°12). Si la gente va apretada, si te pasan a llevar, si acontece alguna situación fuera de lo común, el primer espacio de atención, es dentro del bus. Por ello, en reiteradas ocasiones, en las distintas técnicas de recolección las personas dan cuenta también de lo que sucede en ese lugar, no se restringe estrictamente a lo que acontece fuera del bus, el paisaje de la ciudad.

**Imagen N°12:** Personas al interior de un bus de Transantiago.



Fuente: Elaboración Propia, 2013.

Un punto esencial a destacar en esta sección, es recalcar la importancia que adquiere la memoria a corto plazo dentro de la significación y construcción de representaciones de la ciudad. Así, la memoria influye en las experiencias presentes, como soporte teniendo las experiencias pasadas, producto del movimiento pendular y la recurrencia del viaje.

Estas experiencias pasadas constituyen la base histórica (cronológica) que tiene cada sujeto, en diversas condiciones que se presentan en el viaje, por tanto, la disposición que tenga durante éste, depende en gran medida de lo que le haya ocurrido ya sea en el viaje, es decir dentro del bus, realizando ese mismo recorrido, o bien en alguno de los sectores que complementan dichos paisajes, es decir, fuera del bus, en la ciudad.

Si por una parte se puede dar cuenta de que las personas arriba del bus no siempre miran lo que está sucediendo fuera, también se puede señalar que aunque se mire

hacia afuera, la atención no siempre capta lo que sucede. La predisposición emocional que se tenga al realizar dicho viaje influye de sobremanera, el cansancio, las ganas de querer llegar luego al lugar de destino, quizás si se está retrasado en la hora de llegada, en esos momentos poco importa dar cuenta de lo que pasa afuera. Extracto persona número 5, sobre predisposición, *“muchas cosas ya no tenía mucho que decir, porque al principio ya lo , todo lo que me llamaba la atención o lo que era fuente de novedad, después como que se difumino un poco porque se volvió un poco mas rutinario y se volvió más de lo mismo”*.

Otro punto importante corresponde a los fenómenos más inmediatos, con mayor cercanía y más directos, estos son los que efectivamente suceden dentro del bus de Transantiago. Por ello, el mismo hecho de que sea un viaje que se hace con frecuencia –si es que no, todos los días- el paisaje ya está introducido, plasmado en la memoria, y por ello parece no importar de sobre manera.

De este modo, se asume que es un ‘paisaje conocido’, cuando en realidad, cuando realizan esta actividad consciente de observar y dar cuenta de la valorización que adquieren cada uno de los objetos fundamentales que reconocen, argumentan que habían pequeños detalles, que si bien estaban siempre presentes, no se les había prestado la atención suficiente como para develar, lo que ese detalle significaba en la construcción de una representación que ellos creen, piensan y significan de ciudad. Extracto de la entrevista de la persona número 5, sobre la conciencia y atención que se le presta al paisaje en el viaje: *“conciencia plena de estar realizando una actividad de este tipo, uno no se puede sustraer de eso, porque uno está haciendo el ejercicio consciente a partir de que nunca se me había planteado la idea de hacer un relato de cómo iba experimentando el viaje, cuáles eran los elementos que llamaban mi atención o de qué forma se plasmaban las variaciones del entorno en el viaje”*

Sigue así, la conexión con la emocionalidad primera, donde en momentos dicha experiencia de viaje, apoyada por los recuerdos y la experiencia de la memoria, alienta a evocar a situaciones pasadas, que si bien pueden ser buenas o positivas, también las hay negativas. Los elementos del paisaje construido permiten que prácticas pasadas sostengan en la memoria malas o buenas experiencias, que al revivirlas o evocar su vuelta a la memoria nuevamente, hace que los sentimientos con respecto a dicha experiencia o práctica espacial, vuelva a aparecer. Extracto de la entrevista a la persona número 4, sobre la experiencia, memoria sobre el paisaje: *“pero ahí percepciones personales como el Líder que me cae mal, yo trabajo ahí eso es personal”* Extracto de la entrevista a la persona número 5, sobre la experiencia, memoria sobre el paisaje: *“Con respecto a la línea tres o la construcción de la línea tres yo lo nombro porque dentro de lo que es mi experiencia de viaje y el uso del Transantiago en esto años que me ha tocado ser usuario, yo creo que es algo que se ve como una especie de solución a mediano plazo de lo que es mi experiencia de viaje cotidiana ¿cachai?” (...)* *“la construcción de los hospitales me llama la atención precisamente porque también es experiencial porque siempre en aquel lugar a habido una señalética o un aviso y hay como una especie de eterna construcción de Hospital por eso me llamaba la atención”*

Ahora, lo más esencial, que en términos concretos constituye un análisis a lo observado, se establece como los sentimientos negativos que se originan a través del reconocimiento de un paisaje diferenciado. Principalmente las manifestaciones emocionales con respecto a esta diferencia de paisajes se componen como expresiones negativas, como rabia, tristeza, impotencia, entre otros; en donde el sujeto que presencia dichas diferencias se cuestiona, el cómo y las responsabilidades de la diferencia de dichos paisajes. Extracto entrevista persona número 2, sobre las diferencias del paisaje: *“es que yo creo que no es dependiendo del estado de ánimo*

*con el que me levanté, sino que es una predisposición a mirar el paisaje de una manera, como política, en el sentido en que por lo que uno piensa, o lo que yo pienso, en el paisaje es como el lugar donde también se identifican las diferencias sociales, entonces obviamente yo no voy a decir como no sé, obviamente me voy a fijar en las cosas que nos diferencian po, porque en mi mirada de las cosas, siempre van a haber dos polos súper opuestos”* Extracto entrevista persona número 3, sobre sentimiento por percepción de las diferencias paisajísticas durante el recorrido: *“las casas son distintas, entonces la gente que sale de las casas es diferente, a lo mejor no tiene la misma cara de agotamiento de la gente que yo veo pará todo el trayecto en la micro y entre una de esas soy yo, entonces no es lo mismo, entonces eso te agota y cuando tu veis esa tremenda diferencia, te da rabia”* Extracto relato espacial persona número 1, sobre las diferencias del paisaje: *“Las diferencias y los contrastes de paisaje e impacto visual son grandes. Cuando hago el recorrido prefiero ir con los ojos cerrados (no dormida) porque a la vez que he mirado el lugar por donde voy pasando me doy cuenta de tanta diferencia”*

De este modo, es factible dar cuenta de una comprensión más compleja que se tiene del paisaje, no solamente se trata de identificar y caracterizar los elementos fundamentales que del paisaje le llamen la atención, sino que por el contrario, se comienza a dificultar el simple entendimiento de las prácticas llevadas a cabo en el espacio. Toda acción tiene un fundamento y un trasfondo, el cual de manera explícita se visualiza- en este caso- en el paisaje y por lo tanto provoca una serie de cuestionamientos y reacciones en los sujetos que observan dicho espacio.

Para ello, se llevó a cabo un estudio con un apartado diferente, en donde se detalló de manera más específica, los tipos de cuestionamientos y análisis que realizan las personas al encontrarse frente a esta dicotomía espacial, en donde el reconocimiento

diferencial del paisaje, no constituye una mera afirmación al azar, sino que muy por el contrario, se genera mediante un debate arduo sobre los problemas de fondo de la sociedad, en donde los diferentes actores presentes en la ciudad, generan reacciones, permanencias y marcas en dicho espacio, de manera tal, que todas las decisiones y prácticas develan y son parte de esta diferenciación.

### **5.3 Representaciones de los usuarios de Transantiago del paisaje urbano**

#### **5.3.1 Lectura político-social de la realidad urbana y el paisaje de Santiago**

La esencialidad de este apartado lo constituye la riqueza del análisis que es posible rescatar mediante las distintas técnicas de recolección. Si bien por una parte el mapa de Transantiago nos entrega insumos más gráficos para un análisis, que luego son confirmados tanto en el relato espacial como en las entrevistas, es principalmente el detalle y riqueza de estas últimas el que ayuda a conformar este análisis denominado lectura político-social de la realidad urbana y el paisaje de Santiago. En este aspecto, más allá de una denominación, identificación y caracterización de los elementos que fueron mencionados, su posterior integración y significación son los que permiten generar un relato como el que en esta investigación fueron entregados.

Diferenciar paisajes dentro de un recorrido de bus, más que ser una gestión cotidiana, permite concientizar y auto concientizarse de alguna manera sobre la realidad social y política de la ciudad, más que tomarla como un contexto inerte, como la ciudad de los ciudadanos. Pues ya no solo nos acotamos a ver una pared rayada, una casa de material ligero, una calle mal construida y mal planificada, por el contrario. Dicho detalle nos permite de forma consciente adentrarnos en la realidad de los problemas sociales que constituyen esta pequeña caracterización del paisaje que observamos día a día. Cabe preguntarnos así ¿Por qué esa calle se encuentra en esas condiciones?, ¿porque hay más verde en este sector de la ciudad y en este otro no?, ¿qué hago yo como



sujeto habitante para construir la ciudad?, ¿soy responsable o existen diversos responsables de estos fenómenos presentes en la ciudad? El qué pensamos sobre estos diversos paisajes es explícito, pero mediando la cotidianeidad y la frecuencia en la que lo practicamos, pasan a ser naturalizados, y de este modo, no los vemos.

Uno de los factores más importantes de esta investigación lo constituye el hecho de que de una u otra manera se explicitó la existencia de distintos paisajes y no de uno solo. El hecho de que las personas se movilizaran por distintas comunas de la ciudad de Santiago, permitió esta reflexión, a lo menos trasladarse por dos comunas. De este modo se puede dar cuenta que cada comuna responde a un paisaje distinto, lo que puede corresponder a una relación directa con la responsabilidad municipal que se realice en cada entidad comunal como una gestión individual. Además el reconocimiento de distintos elementos en comunas o sectores administrativos diferentes revelan explícitamente las características que presenta de modo general cada comuna, y así también a la gestión y/o recursos con los que cuenta cada uno.

Por ejemplo, una comuna que cuenta con los recursos necesarios para realizar una buena gestión, será señalada mediante elementos o hitos reconocibles en el paisaje como “más área verde”, “plazas con gente limpiando” “borde río con mucho verde” “grandes casas y edificios con conserjes”. En caso contrario, las comunas que de alguna forma se ven sobrepasadas en su capacidad de financiamiento para la gestión municipal y sean reconocidas como ‘comuna de escasos recursos’, el reconocimiento de sus características será mediante elementos como “paisaje gris, mucha tierra y barro”, “casas de material ligero, con ampliaciones caseras”, “se sube a la micro gente que se nota trabajadora como obreros de la construcción y asesoras del hogar”.

De este modo, los elementos fundamentales o hitos señalados sentencian, tienen una relación directamente proporcional con la comuna que corresponde y los recursos y política de dicha comuna y su gestión municipal, la que se debe corresponder con el objetivo de una mejor calidad de vida de sus habitantes.

En este mismo aspecto, se señala como concepto la noción de justicia, o en caso contrario de injusticia a través del recorrido y de los elementos que se van distinguiendo en el paisaje, surge este concepto, que de manera clara evoca y provoca emocionalidades que son imposibles de guardar. David Harvey señala que el concepto de justicia social no es un concepto totalizador, es algo bastante más limitado. *“La justicia ha de ser esencialmente considerada como un principio (o una serie de principios) para resolver demandas conflictivas [...] La justicia espacial es una aplicación particular de los principios de la justicia a conflictos que surgen de la necesidad de la cooperación social al buscar una mejora individual. (Harvey, 1992: 98).*

El conflicto a través de la diferenciación está entonces siempre presente. Lo que muestra ello no se refiere de manera directa a un elemento en concreto, sino que surgen debido a lo que se señala anteriormente, al ser conscientes de esa diferenciación del paisaje. Dicha diferenciación permite que ese ‘contraste’ o ‘polos opuestos’ como se menciona en ocasiones en las entrevistas, es de donde surgen estos sentimientos. Esto se da principalmente porque estas diferencias se ven plasmadas de manera cruenta en el paisaje, y de ese mismo modo son percibidas, visualizadas y aprehendidas por los sujetos arriba de un bus de Transantiago. Generar cualquier tipo de comparaciones con respecto a lo observado en el paisaje provoca este tipo de emocionalidades, en términos concretos más negativos que positivos, los cuales se constituyen en detrimento de los paisajes periféricos del poniente y del sur de la ciudad de Santiago, al tomar en cuenta su condición de pobreza, un paisaje escaso,

pobre, menos verde, más gris, con mas tierra, con construcciones más precarias, entre otros adjetivos que les otorgaron algunos usuarios participantes de esta investigación. Este paisaje se contrapone con su oposición por excelencia, en el sector oriente de la ciudad, con un paisaje que demuestra tener más recursos, con construcciones fuertes y de grandes dimensiones, más verde, más hermoseedo, más agradablemente estético, por ello mismo se presume existe una mayor preocupación e interés por parte de la gestión administrativa que realizan dichos municipios.

Al ser tan tajante el cambio que se produce un quiebre innegable entre estos tipos de paisajes, se enfrentan y provocan estos sentimientos, de ver un espacio con tantas 'bondades' tan apacible y agradable a la vista y por otro lado, espacios descuidados, sucios, con construcciones a veces que no alcanzan los estándares mínimos de calidad de vida, incluida así, las pequeñas dimensiones de áreas verdes existentes.

De manera clara, esta situación responde a una sola cosa, una evidencia explícita de que existen problemas en la sociedad que son reales y que no solamente es posible vislumbrarlos entre sujetos, sino que los problemas sociales, políticos y económicos se develan mediante la configuración de la ciudad, del paisaje y sus dinámicas correspondientes. Entonces, al dar cuenta de que todo los fenómenos que están observando no son elementos independientes, sino que pertenecen a una red de relaciones partes de un sistema que permiten la constitución y construcción de dicho paisaje, se comienza a generar un análisis más profundo de lo que se observa por parte de los usuarios que se desplazan de manera cotidiana por la ciudad. Las personas se cuestionan el hecho de que haya una gran diferencia de paisajes, debe haber alguna respuesta al respecto. Entonces, si se presenta una pregunta como:- ¿por qué las áreas verdes de mi comuna (sector sur de la ciudad) no son tan verdes, ni tan grandes

ni tan bonitas como las que puedo observar en el sector oriente de la ciudad?, ¿cómo es posible responder a eso?

Aquí comienza la discusión y el cuestionamiento a la realidad, de la cual formamos parte. No se señala solamente o a grandes rasgos lo que sucede con los recursos económicos, o como se realiza la gestión municipal para generar una labor que beneficie a toda la comunidad, con más áreas verdes o servicios primarios como postas, escuelas, etc., sino que por el contrario, atacan los problemas de fondo, como lo es cuestionarse por el tema de educación, de los sistemas de empleo, de la cultura, del porqué la gestión de las instituciones no solamente aludiendo a la escala micro, en donde el rol de los gobiernos locales predomina, sino que también el cuestionamiento sobre el actuar del Estado y sus instituciones que se vinculan directamente con la gestión política, como Ministerios y gobiernos regionales. En términos concretos ¿Cuál es la propuesta política y social en términos reales del Estado para dar soluciones efectivas para la sociedad? Así, hablar de educación no solo nos refiere al conflicto que se dio conocer desde el año 2006 por los estudiantes secundarios y universitarios del país, sino que por el contrario, atañe a necesidades de trabajo, de salud, de la situación económica de Chile, es decir, todas las problemáticas y situaciones sociales- políticas se encuentran estrechamente vinculado.

Extracto entrevista persona número 3, sobre problemas de fondo de la sociedad: *“se llena todo el mundo la boca diciendo “todos estos delincuentes”, claro porque hay mucha delincuencia y hay niños delinquiendo y a mí me da mucha rabia. Pero si tú te parai’ en la realidad de muchos de ellos no es que sean familias de delincuentes (muchos deben serlo) pero cuántos niños que a los 10 años tienen que hacerse cargo de dos hermanos más chicos, terminan ellos medio criando a sus hermanos, porque los papás salen a las cinco de la mañana y llegan 10-11 de la noche a su casa, con suerte*

*los ven, entonces ¿Qué esperai de eso? Es fácil que ellos caigan en la droga y también es fácil criticarlos”* Extracto entrevista persona número 2, cuestionamiento sobre problemas sociales, *“Acá abajo está lleno de fiscalizadores los paraderos, pero para arriba, sí que van desapareciendo porque las personas que están a cargo de esto, dan por hecho que son los pobres que no pagan, o sea no tienen ni miedo ni ganas ni nada de fiscalizar a los de arriba porque por eso es la gente de acá que se queda debajo de la micro, porque es la gente de acá, la que probablemente no tenga plata para cargar y es la gente que usa micro”*. Entonces el paisaje no sólo nos muestra hitos para dar cuenta de una realidad fragmentada, parcelada, en donde cada elemento nos entrega información desvinculada de otros elementos o de su contexto. Sino que muy por el contrario, existe un coherente e interesante correlato entre los elementos, el contexto, la realidad de lo que se está observando y de manera curiosa se impregnan en el paisaje que de manera cotidiana frecuentamos.

### **5.3.2 Organización y Planificación socio-espacial del Paisaje de la ciudad**

Como último punto del análisis se presenta el conflicto sobre la responsabilidad de las instituciones al momento de planificar y organizar la ciudad. ¿Es el poder central el responsable? ¿Las leyes como la LGUC o el PRMS? ¿Son los gobiernos locales los que deben gestionar el territorio? Entonces ¿Qué se concibe en estas circunstancias como responsabilidad en la gestión de planificación urbana? Se señala en la investigación por parte de los usuarios, el cómo mediante el paisaje se reflejan los diferentes componentes urbanos que permiten constituir la organización y planificación del espacio. Extracto entrevista persona número cinco, sobre planificación y organización espacial: *“un viaje más placentero, independiente de que hayan tacos tu veis áreas verdes, tu veis un ensanchado en las calles más extenso, las calles son mucho más expeditas, hay una planificación urbana también desde el punto de vista de*

*la construcción, que tu veis un poco mas de simetría en ciertos elementos".* Es posible por tanto, que como habitantes de la ciudad se cuente con la posibilidad de reconocer la estructura, morfología, ordenamiento y sistema que permiten la circulación y el desarrollo de los diferentes procesos que dan vida a la ciudad.

Cabe señalar que se explicitó mediante las entrevistas el reconocimiento de la organización en términos urbanos de los espacios por donde se movilizaba el recorrido del bus. De esta manera cuenta el cómo vincular dichas distinciones espaciales con el actuar de las instituciones, ya sea a nivel nacional o netamente local, debido a la identificación de las problemáticas políticas y sociales asociadas. Extracto entrevista persona número cinco, sobre organización de la ciudad: *"en la medida que uno va desde el centro hacia el exterior la ciudad se va transformando en una especie de anillos de cebolla, con eso quiero decir que hay anillos concéntricos al mismo centro del casco urbano histórico que uno los puede identificar a partir de elementos propios de las construcciones que hay"*

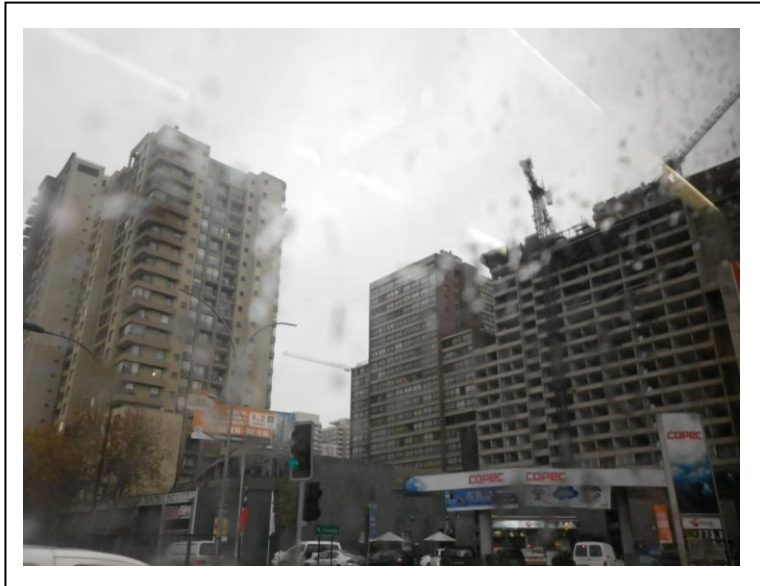
Extracto entrevista persona número 3, sobre organización de la ciudad y sus consecuencias: *"salir de mi casa es un martirio, porque las calles todas inundadas, ¿tú has visto alguna vez en la tele que en Las Condes se inundaron las calles?, pero en Pudahuel, en Puente Alto, en Cerro Navia, yo creo que más que en autos deberíamos invertir en un bote y en unas botas de agua"* De manera evidente podemos señalar que la organización de la ciudad tiene estrecha relación con la gestión comunal y asimismo con su responsabilidad ¿Quién se hace cargo de estos hechos, claras prácticas que por parte de distintos actores no se generan en pos de una mejor calidad de vida en el espacio urbano?

Se puede reflexionar asimismo sobre el rol de las instituciones anteriormente mencionadas, si verdaderamente se constituyen como los organismos de toma de decisión más importantes, es cuestionable en todos los casos, cómo se guía dicha planificación, considerando el protagonismo que adquiere la auto-regulación del mercado y el capital en las sociedades urbanas modernas.

Está fuertemente relacionado con lo que alude Harvey sobre la ciudad (2008), que está siendo intervenida de un modo agresivo, que responde lisa y llanamente a las dinámicas de mercado de suelo, en donde el capital constituye el factor dominante de configuración espacial. La ciudad así- alude Harvey, debe dar prioridad a la clase trabajadora, en donde predominen la importancia de la necesidad de vivienda, trabajo, y calidad de vida de estos mismos, al contrario de lo que se está viviendo, ciudad actual que da paso al desarrollo del capital inmobiliario y sus consecuentes prácticas capitalistas globalizadas. Así lo señala también otro autor, *“Morfología y estructuras urbanas reflejan el impacto de un modo de producción cuyo principal objetivo es asegurar la circulación y acumulación de capitales en un marco de estabilidad política y social que se construye sobre las relaciones de clase. En este sentido, resulta decisiva la acción de los poderes públicos que atienden las necesidades de consumo colectivo”* (Zárate, 2003: 57). Esto se manifiesta de manera visible con lo que sucede con el boom inmobiliario desarrollado ya desde hace unas décadas, en donde el casco histórico de la ciudad. (Ver imagen N°13). Santiago Centro ha dado paso a un proceso de renovación urbana, sin relevar el componente histórico e identitario que contiene la ciudad. Extracto relato persona número dos, sobre el centro de la ciudad: *“el casco histórico que cada vez le queda menos de histórico, ya que está lleno de nuevos departamentos”*.

Calles amplias, calles pequeñas, distribución de suelo residencial y diferentes áreas de servicios, constitución de áreas verdes, autopistas, calles y veredas en mal estado, casas con arquitectura 'antigua' parte del centro histórico de la ciudad en malas condiciones, amplios bandejones y áreas verdes. Todos estos elementos visualizados desde un viaje en movimiento corresponden a una representación que los usuarios crean con respecto a la planificación de la ciudad y diversas responsabilidades de los actores del territorio en torno a la toma de decisiones en, por y para el espacio urbano y sus habitantes.

**Imagen N°13:** Densificación en altura en el centro de Santiago.



Fuente: Elaboración Propia.



## 7 Conclusiones

A modo de finalización de esta investigación se dan a conocer los diferentes factores teóricos y conceptuales que de una u otra manera se corresponden en coherencia para responder a la pregunta de investigación.

Como se señaló en un principio, la pregunta de investigación es la siguiente: *¿Cuáles son las representaciones urbanas de Santiago que generan en condiciones de movilidad cotidiana los usuarios del transporte público?*, es así que se puede contestar, afirmando las distintas representaciones urbanas de Santiago que generan en condiciones de movilidad cotidiana los usuarios del transporte público.

Existen representaciones **físicas- morfológicas**, representaciones **sensitivas-emocionales**, representaciones **políticas y sociales**, y por último, **administrativas y de planificación** del espacio urbano.

Al considerarse una investigación de tipo exploratoria permite dar pie a una nueva arista del tema de las representaciones y significados en el espacio urbano, mientras el factor novedoso se considera el contexto de movilidad cotidiana. Al proponerse así también como un punto de trabajo inductivo, permite este trabajo abrir el debate tanto sobre las representaciones de la ciudad mediante el paisaje observado, tanto como en términos de movilidad cotidiana en la ciudad, considerando principalmente el transporte público de la Región Metropolitana.

La constitución de cada uno de los objetivos responde de manera coherente con la información recopilada, la forma en que dicho proceso se llevó a cabo y su posterior análisis. A partir de esto se puede afirmar que eventualmente la construcción de las representaciones arriba de un transporte público, responde directamente a la percepción que adquieren los usuarios mediante lo que se encuentra plasmado en el

paisaje y que de modo casi evidente se puede observar, en el transcurso del recorrido cotidiano bajo la dinámica de los movimientos pendulares.

Asimismo cabe señalar que no existe la construcción o percepción de un solo paisaje durante el recorrido, sino que existe el reconocimiento de diversos paisajes mediante el viaje en movilidad cotidiana que se realiza, en los cuales se identifican de distinta manera los elementos fundamentales o hitos de la ciudad. Como lo menciona Lindón et al (2006) en interrelación con el proceso cognitivo que construir símbolos y representaciones, es imposible generar información objetiva, pues depende netamente de la esencia de subjetividad de las personas, de cómo viven su propia movilidad cotidiana en el espacio urbano *“En efecto, las imágenes, imaginaciones, modos de representación de aspectos cruciales de la vida en las ciudades (como la seguridad, la acción pública, la proximidad, las estrategias residenciales, las nociones sobre los otros habitantes) están conformadas desde maneras particulares de combinar información, experiencias, carencias y fantasías, que se resisten a ser entendidas desde criterios meramente objetivos, objetivistas o racionalistas”*. (Lindón et al, 2006: 14)

La observación que se realiza arriba de un bus de Transantiago, parte de un viaje cotidiano, no siempre responde a concretar el hecho de observar durante todo el recorrido por la ventana hacia afuera, visualizando lo que sucede en el exterior, el paisaje. En reiteradas ocasiones se hizo mención al hecho de cerrar los ojos o dormir durante el viaje, o por otro lado, no fijarse en lo que sucede fuera del bus, sino que en lo que está aconteciendo de manera más directa dentro del bus.

Por otra parte los elementos o hitos fundamentales que se señalaron responden a dos clasificaciones más importantes o visibles, como primer punto tal parece que los elementos físico- morfológicos de la ciudad, son el primer foco de atención del observador, y luego de ello considera tanto su dimensión como su materialidad, como

construcciones y áreas verdes. *“Las formas urbanas de la ciudad actual las caracterizamos por la mezcla de morfologías en espacios que contienen tiempos y usos diversos. Nos referimos tanto a las formas que toman las expansiones urbanas en áreas poco urbanizadas como a las que se dan en los procesos de cambio de la ciudad consolidada”*. (Borja, 2008: 72) De esta manera, constituyen las formas de la ciudad en su materialidad el elemento primordial dentro de la observación en los viajes cotidianos desde un autobús de Transantiago. *“Los ciudadanos viven la trama urbana como un hecho ‘natural’ y, llevados a situaciones críticas (...) Cada uno tiene su trama subjetiva, es decir, concibe la forma de la ciudad según sus trayectos cotidianos”*. (Borja, 2008: 174)

Los sujetos reconocen diferencias en el paisaje como parte de un proceso de configuración de la ciudad moderna que deviene desde aproximadamente 30 años, en donde no es posible homogeneizar los espacios, debido a la dinámica constante de cambio y renovación en la que se encuentran, es por ello que no se hace posible reconocer sólo un paisaje, sino variados paisajes en una misma ciudad- mismo fragmento de ciudad. La ciudad comenzó un proceso de segregación social, a través de un desplazamiento de tipo dual, los sectores de altos ingresos desde las áreas centrales hacia los nuevos suburbios del área oriente, con preferencia de la precordillera y, el asentamiento de los sectores de bajos ingresos en la periferia norte, poniente y sur de la ciudad de Santiago, en las áreas más alejadas del centro histórico. Santiago se dividió en dos partes, la que se refleja y significa como dos sociedades diferentes.

En este sentido, se puede argumentar que en la identificación de los elementos fundamentales del paisaje prima la constitución de elementos construidos más que los naturales, los que responden a la relación que estos elementos generan con su

entorno, con su contexto directo. Empero, la conformación de estos elementos naturales se hace primordial al considerar en conjunto los elementos materiales con los naturales, es decir, la conjunción de un árbol situado en una plaza con la respectiva infraestructura, si concierne lo esencial del paisaje y forma parte también del análisis posterior.

También se pudo constatar la relación existente de la percepción de esta morfología y materialidad en contexto de movilidad cotidiana con un espacio administrativo definido, permite la posibilidad de adentrarse en un conflicto más directo con la realidad social en la que nos encontramos insertos. Tal parece que es posible reconocer un paisaje consolidado de manera individual con una comuna en concreto, pues si bien existen comunas más heterogéneas en su paisaje que otras, en términos generales, responden a una misma gestión institucional, que si bien debe de alguna manera adaptarse a las diferencias del territorio, en teoría debe velar de manera igualitaria por el respeto y la calidad de vida de todos sus habitantes. Estas son representaciones administrativas y de planificación.

En esta situación se devela asimismo la importancia que adquieren las políticas que regulan el actuar de los diferentes actores en el espacio urbano, que independiente de cómo se ha llevado a cabo el proceso de configuración y expansión de la ciudad de una manera activa y dinámica, existe en la práctica agentes encargados de regular las formas de dichos cambios, en donde dependen de propuestas en términos políticos y sociales de un espacio que se existe, conoce y reconoce, por y para sus propios habitantes. *“Por eso las políticas urbanas que favorezcan la mezcla, la heterogeneidad cultural, social y funcional harán de la recuperación urbana una realidad ciudadana y no un simulacro esteticista de la ciudad, como ocurre tan frecuentemente cuando las políticas urbanas responden al negocio privado y al miedo público o sin fruto de una*

*operación turística museística. La monumentalidad y la identidad de cada tejido urbano constituyen una exigencia social. Cuanto más problemática o deficitaria sea una zona, más hay que invertir en la calidad del espacio público, en su diseño, en sus materiales en su mobiliario. La estética forma parte de la ética del urbanismo". (Borja, 2008: 175)*

Como alude el autor, no es necesario una mera funcionalidad o estética en los espacios de la ciudad, sino que factores que generen vinculación entre todos los procesos de configuración de la ciudad. Tal vez por ello cabe vincular un paisaje con una comuna en concreto, como un espacio más 'democrático'.

Esta afirmación se condice con las características que toma este espacio dependiendo de la gestión institucional que se lleve a cabo, que concierne explícitamente a las posibilidades económicas con las que cuente cada gobierno local. De este modo, los recursos con los que cuente respectivo municipio, posibilitan la configuración del territorio y asimismo del paisaje, en donde se reflejan las diferencias dependiendo de este factor económico, todo esto considerando la percepción en condiciones de movilidad cotidiana. Por otra parte y como fue indicado en el apartado de análisis, el mercado y el capital adquieren un protagonismo no menor en la configuración de los espacios urbanos, lo que se complementa de manera directa con el actuar institucional en el territorio. Es en este aspecto donde logra sobresalir lo profundo que nos entrega esta investigación, el reconocimiento de los problemas sociales mediante la observación y percepción del paisaje en movilidad cotidiana, considerando esta como una condicionante de la percepción de los usuarios de transporte público, para construir representaciones.

Al tener una mirada más amplia y también consciente del espacio por el que de manera cotidiana se moviliza con una considerada recurrencia, se concretan elementos los cuales son posibles vincular con mayor certeza, y de este modo apropiarse de la

realidad de la cual se está siendo parte y comprender la complejidad de los procesos y configuraciones socio-espaciales, no como un telón de fondo y apartado, sino que comprenderlas y analizarlas como propias, pues la mayor parte de las personas en la ciudad de Santiago, que utilizan día a día el transporte urbano, experimentan dichas problemáticas, el asunto en términos concretos es, la –muchas veces ingenua– capacidad o posibilidad de naturalizarlos y exteriorizarlos, haciéndolos ajenos y obviándolos. ¿Es de esta manera como hacemos ciudad? ¿Quiénes son los verdaderos responsables de hacer ciudad? Los problemas que se constituyen en la noción de calidad de vida, y que se conforman como necesidades básicas del cualquier sujeto en cualquier espacio geográfico como salud, educación, empleo, un hogar, recursos naturales al servicio de la sociedad, permiten ser, en resumen permiten habitar.

Como lo señala Harvey (2008), tener derecho a la ciudad no sólo consiste en el acceso que tenemos hacia y para ella como materialidad, sino el derecho a poder cambiarla desde de nuestros anhelos más profundos. Si bien por una parte concierne a la institucionalidad local –en este caso– la preocupación y el interés que estimen deben tener el espacio comunal, es también cierto que parte de la naturaleza de la sociedad como agentes urbanos practicantes del espacio cotidiano, debe engendrarse ese apego y disposición para hacer del espacio urbano, un espacio dinámico en esencia, al cual logre conocer, reconocer y vincular a los sujetos como dueños de su propio destino, en donde las configuraciones dentro de la ciudad, no suceden per sé, sino que al contrario, los propios actores habitantes de lo urbano, sean los responsables de generar el conflicto y alcanzar grados aceptables de calidad de vida, siempre en colectivo, *“Es necesario, como dice Vittadini (1990), adaptar las políticas de transportes que organizan la movilidad a las características individuales más diversas: niveles de renta, edad, capacidad intelectual, género, etc.,. Pero también las desigualdades ritmos temporales y espaciales de la ciudad: centro- periferia, día- noche, día laborable- día*

*festivo. Todo ello influye en el nivel de igualdad que los ciudadanos tienen respecto a la ciudad, tanto en el ámbito territorial como en el social y económico”.* (Miralles, 2002: 29)

Estos problemas sociales percibidos mediante el paisaje, plasmados en él al aprehenderlos forman parte de una compleja red de nociones que devienen en una concepción mucho más articulada y necesaria de comprender, se habla así entonces de la noción de justicia. David Harvey (1992) señala sobre la justicia socio-espacial como un principio que trata sobre la división de beneficios y asignación que surgen de un proceso de trabajo colectivo y en el que intervienen ordenamientos sociales, además de institucionales relacionados con la producción y el consumo. Esto se vincula estrechamente con la aprehensión de diferencias sociales y problemas socio-espaciales durante el contexto de movilidad en el que se presenta esta investigación. Se alude de esta manera a lo justo o injusto debido a la arbitraria e irrazonable distribución de los recursos explicitados en los diversos paisajes en la ciudad.

Se recalca así, la estrecha y directa relación de la capacidad de percibir y significar los diversos paisajes, es decir, diferenciarlos con la noción de justicia socio-espacial, en un contexto urbano con una ciudad contemporánea, fragmentada e hiper consumista, en donde el juego de producción de capitales encuentra totalmente en manos de unos pocos, con potestad y autonomía dominante. Se trata por tanto del principio de justicia socio-espacial que permita dar cuenta y evaluar la realidad *“encontrar un principio que nos permita evaluar la distribución establecida tal y como se aplica a individuos, grupos, organizaciones y territorios, y también evaluar los mecanismos que son utilizados para llevar a cabo dicha distribución.”* (Harvey, 1992: 99).

De esta manera entonces se aborda el problema principal en torno a la autoridad local que claramente su gestión deviene de un poder central, en donde se distribuyen recursos escasos entre distintos territorios la que se plantea como igualitaria, pero que

en la práctica no se cumple a cabalidad. La significación de este paisaje entonces, se encuentra plenamente unida a la noción de poder.

En este aspecto se hace necesario dar cuenta de un elemento que permite organizar en teoría este tipo de problemática espacial, lo que es conocido como la escala. Un enfoque multiescalar, afirmando que las escalas son constructos sociales vinculados a relaciones de poder. Por tanto, es necesario dotar a la sociedad de mayor poder de decisión y resolución sobre sus problemáticas, considerando la política escalar en términos dinámicos y relacionales, más allá de la concepción jerárquica de las escalas (González, 2005).

La situación que se señala en la investigación, que mediante este proceso de dar cuenta de la diferenciación de paisajes en la ciudad, acontece de manera conjunta con la noción de poder ejercida sobre estos paisajes. Eventualmente se afirma, que mientras las condiciones políticas y económicas de un espacio (comuna) se encuentren en manos de un grupo reducido de actores, pero que detentan de modo manifiesto su poder, se generarán abusos con hechos evidenciables, pero que se encuentra en manos de los 'demás sujetos' contrarrestar. Pues como afirma Foucault (1988) los abusos de poder de la racionalidad política son evidentes, todos somos conscientes de aquellos hechos, pueden ser llamados banales, pero eso no significa que no existan. La investigación en su esencia ha apuntado a ello, descubrir qué problemas específicos existen en estas complejas relaciones de poder en donde la mayor parte de la sociedad se ve subordinada, los cuales están plasmados con una evidente lectura política en el paisaje urbano.

Harvey (2008), deja en claro lo importante que es la ciudad como elemento en la vida del hombre, considerándola como el mundo en el que se está condenado a vivir, y que de manera indirecta y sin conciencia, al hacer ciudad, también el hombre se rehace. La



importancia de hacer la ciudad radica en prestarle importancia no a lo que ya existe, sino que al derecho de cambiarlo según los anhelos de las personas. Se necesita saber que se puede vivir con las creaciones que se hagan, pero el derecho a rehacernos como humanos en un entorno urbano cualitativamente diferente es uno de los puntos más centrales en cambio sobre la ciudad ya existente. Vivir bajo el capitalismo supone aceptar o someterse a un conjunto de derechos necesarios para la acumulación ilimitada de capital. Es cuando cobran sentidos la idea de Harvey sobre quién es el que debe construir la ciudad, quién se debe rehacer a sí mismo, en otras palabras, hacer ciudad es sinónimo de hacer frente a las ideas capitalistas. Las preguntas abiertas y conclusiones que hace el autor en urbanismo y desigualdad social (Harvey, 1992) demuestran el poder de lo peligroso que ese ceder en estos aspectos, y que a pesar de las dificultades económicas, sociales, políticas, geopolíticas y medioambientales la clase capitalista siempre puede perpetuar su poder.

Otro punto que cobra importancia corresponde al factor emocional, denominado en esta investigación representaciones sensitivas-emocionales, pues es posible señalar que la experiencia, la memoria y la emocionalidad cobran relevancia dentro del viaje en la ciudad. Las representaciones en el contexto urbano forman parte de un sistema de significaciones y simbolismos que adquieren particularidades propias.

Mediante el recurrente ajetreo cotidiano, se presenta la subjetividad como elemento que prima, dado que las emocionalidades afloran como parte de un todo que corresponde al habitar. Es mediante ellas que las representaciones se hacen presentes, pues de esta manera permiten decodificar las imágenes que observan y perciben mediante el paisaje. Estas significaciones corresponden a un elemento que se configura como uno de los componentes de las relaciones entre el sujeto y el espacio mediados por símbolos. Es decir, dicha subjetividad añadidos los factores mencionados anteriormente

contextualizados bajo la noción de movilidad, posibilitan un análisis político y social de las estructuras espaciales y económicas, cuya responsabilidad decanta en los problemas sociales presentados anteriormente, parte compleja de la construcción y concepción de ciudad. Son parte del proceso de comprender y llegar hacia un real entendimiento de las configuraciones espaciales y dinámicas que se generan en la ciudad tratando de comprender los reales problemas que se generan con el territorio. Las representaciones nacen de un individual pero se concretan en un espacio en donde las prácticas son colectivas. El colectivo le da sentido a cada una de estas representaciones. Cada sujeto puede percibir de manera individual lo que toma del paisaje, sin embargo, en conjunción con el territorio y su consecuente revisión, todas esas percepciones individuales cobran un real sentido al colectivizarse, lo que proporciona una oportunidad un análisis conjunto de lo que se distingue. Lo que se sienta del paisaje depende del estado de ánimo, predisposición, memoria, experiencias anteriores. La relación la construyen los sujetos con el espacio percibido.

Finalizando se reafirman las distintas representaciones urbanas de Santiago que generan en condiciones de movilidad cotidiana los usuarios del transporte público, las representaciones físicas- morfológicas, representaciones sensitivas- emocionales, representaciones políticas y sociales, y por último, administrativas y de planificación del espacio urbano.

La idea es dejar el debate abierto, con respecto al contenido político, social y económico que adquiere a través de las representaciones de la realidad el espacio urbano y por último, dejar esta cita de una entrevista de una revista argentina que le realizó al geógrafo inglés, en donde a modo personal, creo revela y devela la situación de anhelo de ciudad que percibo, que espero y que según todo lo anteriormente argumentado, deseo como parte de un proceso geográfico de configuración del espacio

urbano. La entrevista de opinión es escrita por Alejandra R. Ballestier, periodista Argentina y es publicada en la Revista Ñ del diario trasandino El Clarín.

*“Mi último libro, Rebel cities (Ciudades rebeldes), trata sobre esto. Cómo las ciudades son centros de acumulación capitalista pero también son el centro de luchas de clases no siempre reconocidas por la izquierda, integradas por trabajadores domésticos, empleados de restaurantes, choferes de taxis, de delivery, no muy bien vistos en el pensamiento de izquierda, y eso los hace interesantes. Estamos comenzando a ver organizaciones de estos trabajadores que empiezan a juntarse. Veo a las ciudades como un punto fuerte de lucha de clases en muchos temas como los alquileres y los sistemas de crédito, presentes de manera muy fuerte en áreas urbanas, por eso es que las ciudades se vuelven un medio en el que nuevas formas de lucha comienzan a surgir”.*

## 8 Bibliografía

- ANDREÚ, A. J. (1998). *“Las técnicas del análisis de contenido: una revisión actualizada”*. [Documento en línea]. Disponible en: <http://public.centrodeestudiosandaluces.es/pdfs/s200103.pdf> Consulta: 2013, marzo 28.
- BALLESTEROS, A. (1998). *“Métodos y técnicas cualitativas en geografía social”*. Ed. Oikos- Tau.España, p. 239.
- BALLESTIER, R. (2013) Entrevista a David Harvey. Revista Ñ. *Diario El Clarín*. Buenos Aires. Fuente: [http://www.revistaenie.clarin.com/ideas/David\\_Harvey-ciudad-lugar-lucha-anticapitalista\\_0\\_925707445.html](http://www.revistaenie.clarin.com/ideas/David_Harvey-ciudad-lugar-lucha-anticapitalista_0_925707445.html)
- BESARÓN, P & MÚLER, H. *“Tipos de variables”*. (s.f) Consultores en investigación y escritura. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.escribimos.com/operación>. Htm [consulta: 2013, septiembre 10]
- BORJA, J. (2008). *“La ciudad conquistada”* Alianza Editorial, Madrid, 381 p.
- CANCLINI, GARCÍA. N. (1999) *“Imaginario Urbanos”*. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Argentina. Segunda Edición, p .149.
- CANETO, C. (2000). *“Geografía de la percepción urbana”*. Lugar Editorial.
- CASAMIGLIA, H & TUSÓN A. (2007). *“Las cosas del decir: Manual del Análisis del Discurso”* Prefacio de Teún A. Van Dijk. Editorial Ariel Lingüística. 2da edición actualizada. Barcelona.
- CASTORIADIS, C. (1997). *“El Imaginario Social Instituyente”* Revista Zona erógena nº 35.
- CORREA, G. (2010). *“Transporte y Ciudad”*. Revista EURE vol/año 36 número107, Abril. Pp. 133- 137.
- CRISTOFFANINI, P. (2003) *“La representación de los otros como estrategia de construcción simbólica”*. Sociedad y Discurso, ISSN 1601-1686,Nº 3. Sitio web: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2315924> .-

- DAMMERT, L.** (2004). "¿Ciudad sin ciudadanos? Fragmentación, segregación y temor en Santiago". *Revista Eure* (vol.XXX, N°91), PP.87-96, Santiago de Chile, diciembre.
- DE CERTEAU, M.** (1999). "*La invención de lo cotidiano I. Artes de Hacer*". Universidad Iberoamericana. Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente. México.
- DÍAZ, G. GÓMEZ- LOBO, A & VELASCO, A."** (2004). "*Micros en Santiago: De enemigo público a servicio público*". Estudios públicos, p.96.
- DURÁN, M.** (s.f) *Traducción Imagen Urbana* (Stadtbild) 1975. Consulta 2013.
- FERNÁNDEZ, S.** (2008). Paisaje siempre cultural. *Revista Patrimonio Cultural*. 47. Año XIII. Otoño 2008.
- FIGUEROA, O & ORELLANA, A.** (2007). "Transantiago: gobernabilidad e institucional". *Revista Eure* (Vol. XXXIII, N° 100), pp. 165-171. Santiago de Chile, diciembre de 2007.
- FOUCAULT, M.** (1988) "El sujeto y el poder". *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 50, No. 3. (Jul. – Sep), pp. 3-20.
- GÁMAZ, A,** (2010). "Representaciones sociales de la ciudad y la otredad", *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 2010.
- GARCÍA, J.** (2008). "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante". *EURE*, abril, año/vol. XXXIV, número 101. Pontificia Universidad Católica de Chile. pp. 5-23.
- GARCÍA BALLESTEROS, A.** (1998). "*Métodos y técnicas cualitativas de Investigación en Geografía social*" Editorial Oikos- Tau. Barcelona.
- GÓMEZ- LOBO, A.** (2007) "Transantiago: una reforma en panne". *Trabajos de Investigación en Políticas Públicas*. TIPS. N° 4 Junio. Departamento de Economía. Universidad de Chile.
- GONZÁLEZ, S.** (2005). "*La geografía escalar del capitalismo actual*". University of Newcastle, Gran Bretaña.

- GRUPO ADUAR**, Florencio Zoido, Sofía de la Vega, Guillermo Morales, Rafael Más & Rubén C. Lois. (2000). *"Diccionario de Geografía Urbana, Urbanismo y Ordenación de Territorio"*. Barcelona; p. 406.
- HARVEY, D.** (1992). "Urbanismo y desigualdad social", Siglo XXI.
- HARVEY, D.** (2008). *"El Derecho a la Ciudad"*.  
<http://www.sinpermiso.info/textos/index.php?id=2092>
- HIERNAUX, D.** (2007). "Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos" *EURE*, 33(99), 17-30.
- HURTADO, D.** (2004). "Reflexiones sobre la teoría de los imaginarios". *Cinta moebio* 21: 169-174
- INFORME DE GESTIÓN.** (2012). "Directorio de Transporte Público Metropolitano"  
[http://www.dtpm.gob.cl/archivos/Informe\\_de\\_gestión\\_201219dejunio.pdf](http://www.dtpm.gob.cl/archivos/Informe_de_gestión_201219dejunio.pdf) (Fecha Consulta 25 Agosto 2013)
- KANDEL, E.** (2007). *"En busca de la memoria: nacimiento de una nueva ciencia de la mente"* 1a ed. Buenos Aires : Katz.
- LEFEVRE, H.** (1991). *"The production of space"*. Blackwell.
- LEY 19.921**, Artículo 1. <http://chile.justia.com/nacionales/leyes/ley-n-19-221/gdoc/>
- LINDÓN, A. AGUILAR, M. A & HIERNAUX, D.** (2006). *"Lugares e Imaginarios en la Metrópolis"* Editorial Anthropos, Universidad Autónoma Metropolitana, México. 219 p.
- LINDÓN, A.** (2007). "Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales". *Revista Eure* (vol. XXXIII, N° 99), pp.31- 46. Santiago de Chile, Agosto.
- LYNCH, K.** (1998). "La imagen en la ciudad" Editorial Gustavo Gili. S.A. Barcelona.pp. 227.
- MADERUELO, J.** (2008). *"Paisaje y Territorio"*. Abada Editores. Madrid. p. 350.
- MADERUELO, J.** (2010). "El paisaje urbano". *Estudios geográficos*, Vol. 71, N°269,pp. 575-600.

- MANZANERO, A.L.** (2008): Aspectos básicos de la memoria. En A.L. Manzanero, "*Psicología del Testimonio*" (pág. 27-45). Madrid: Ed. Pirámide.  
<http://psicologiadelamemoria.blogspot.com/p/memoria-sensorial-y-percepcion.html>
- MÁRQUEZ, F.** (2007). Imaginarios urbanos en el Gran Santiago: «Huellas de una metamorfosis». *EURE*, 33(99), 79-88. Retrieved from <http://search.proquest.com/docview/748669415?accountid=817>
- MÁRQUEZ, F.** (2012). "*Ciudades de George Simmel*". Lecturas contemporáneas. Ediciones Universidad Alberto Hurtado p.212.
- MIRALLES- GUASH, C.** (2002). "*Ciudad y Transporte. Un binomio imperfecto*" Editorial Ariel Geografía, Barcelona, 250 p.
- MIRALLES, C.** (2013) Programa Curso de Movilidad Urbana Sustentable. Septiembre. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- NOGUÉ, J.** (2008). "El paisaje en la ordenación del territorio los catálogos de paisaje de Cataluña". *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, ISSN 0210-5462, N° 43, 2008 (Ejemplar dedicado a: La Convención Europea del Paisaje: desarrollos prácticos), págs. 69-98
- NOGUÉ Y FONT, J.** (2009). "*La construcción social del paisaje*". Editorial Biblioteca Nueva. España.págs. 352.
- NOGUÉ, J.** (2010). "*El retorno al paisaje*", Universitat de Girona. Departament de Geografia. España.
- PÉREZ, G.** (2008). "*Investigación cualitativa. Retos e interrogantes. I. Métodos*". Editorial La Muralla. Madrid 2008.
- RAPOSO, G.** (2006). "El paisaje y su imagen: De la construcción social al objeto de consumo". *Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje*. Volumen III N°9. Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje. Universidad Central de Chile. Santiago, Chile. Diciembre.
- RODRÍGUEZ, A & WINCHESTER, L.** (1999). "Santiago de Chile: una ciudad fragmentada". *SUR*, Centro de Estudios Sociales y Educación.

- RODRIGUEZ, A & WINCHESTER, L.(2001).** “Santiago de Chile: Metropolización, globalización, desigualdad”. *EURE* .Vol.27, n.80, pp. 121-139. ISSN 0250-7161. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612001008000006>.
- SAMPIERI, R. et al. (2000).** “*Metodología de la investigación*”. Mc Graw Hill. México.
- SANTOS, M.** “Metamorfosis del espacio habitado”. Ed. Oikos- Tau. España. 1996. P. 118.
- SOTO, VILLAGRAN, P.** La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada: Reflexiones teóricas y empíricas. *La ventana* [online]. 2011, vol.4, n.34, pp. 7-38. ISSN 1405-9436.
- TAYLOR, S & BOGDAN, R. (1987).** “*Introducción a los métodos cualitativos de investigación*” Editorial Paidós Básica.
- TRANSANTIAGO.** (s.f) Sitio Web.  
<http://www.transantiago.cl/QUIENESSOMOS/HISTORIA/index.htm>
- TUAN, Y, (1977).** “*Espacio y lugar*”, traducción Jennifer Thiers.
- VAN DIJK, T. (1994).** “Discurso, poder y cognición social”. *Conferencias, Cuadernos*. N°2, Año 2. Octubre.
- ZÁRATE, A. (2003).** “*El espacio interior de la ciudad*” Editorial Síntesis Madrid. p. 253.
- ZOIDO NARANJO, F. (2001).** “La Convención Europea del Paisaje y su aplicación en España”, En: *Geografía para el Tercer Milenio*, Instituto de Geografía, UNAM, México D.F., 2001, pp. 130 – 144.



## 9 Anexos

Figura 1: Instrucciones de relato espacial usuarios Transantiago.

**Pasos:**

1. Entregar mapa de Santiago, formato Transantiago (actualización Julio 2012)
2. Favor marcar el inicio del recorrido que realiza en el bus.
3. Favor marcar el fin del recorrido que realiza en el bus.
4. Describir el inicio del recorrido.
5. Marque en el mapa los elementos importantes que observa al inicio del recorrido.  
Describir el por qué de la importancia de dichos elementos.
6. Marque en el mapa los elementos importantes que observa al medio del recorrido. Describir el por qué de la importancia de dichos elementos.
7. Marque en el mapa los elementos importantes que observa al final del recorrido.  
Describir el por qué de la importancia de dichos elementos.
8. Ya teniendo dichos relatos realice una comparación entre lo observado entre el inicio, el medio y el final del recorrido.

Figura 2: Preguntas entrevista post relato espacial.

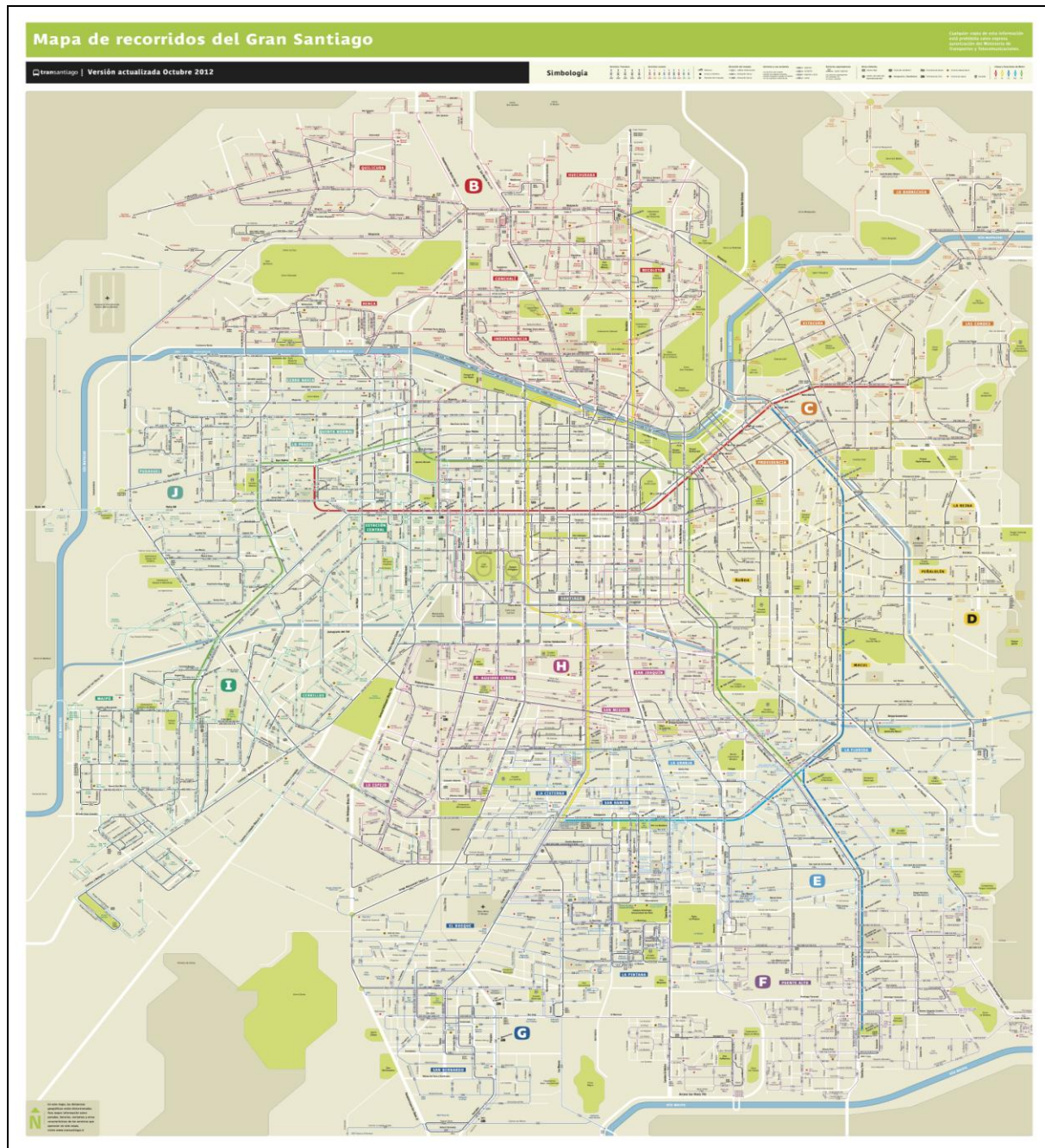
### Preguntas Entrevista

Edad:

Ocupación:

1. ¿Qué recorrido de Transantiago utiliza frecuentemente?
2. ¿Con qué fin utiliza dicho recorrido?
3. ¿Con qué frecuencia utiliza ese recorrido?
4. ¿Cuál es el tramo que realiza cuando utiliza dicho transporte público?
5. ¿En qué horas del día aprox., realiza dicho recorrido?
6. Durante ese recorrido, ¿mira por la ventana?
7. ¿Qué es lo que más le llama la atención al hacerlo?
8. ¿Qué elementos en el recorrido le llaman más la atención?
9. ¿En qué piensa cuando ve estos elementos?
10. ¿Qué significado le da a esos elementos?
11. ¿Por qué cree que le llaman la atención dichos elementos?
12. ¿Qué piensa sobre la ciudad al unir todos estos elementos?

Figura 4: Mapa recorridos Sistema de Transportes de Santiago, Transantiago.



Fuente:                                      Página                                      web                                      Transantiago  
(<http://www.transantiago.cl/LACIUDAD/MAPAS/index.htm>)

## ENTREVISTA N° 1

**E:** Entrevistadora.

**M:** Mujer.

N°	Entrevista	Códigos asignados
	<b>E: Sobre su relato...</b>	
	<b>M:</b> ... cuando comienzo mi trayecto lo que más me llama la atención es que se están haciendo muchas construcciones, en el medio, cómo se va transformando el paisaje, desde mucha pobreza a mucha riqueza, ehh, y al final, ya me acostumbré a ver un paisaje muy bonito. Esas son las tres cosas que me marcan.	<b>Forma y construcción espacial</b>  <b>Valoración estética</b>
	<b>E:</b> En su relato, a qué se refiere con paisaje bonito, ¿Qué cosas de las que ve le hacen pensar que es un paisaje bonito?, ¿Cuales son los elementos que conforman ese "paisaje bonito" al que se refiere usted?	
	<b>M:</b> Es que está todo en su lugar, todo bien hecho, está todo limpio, ehheh está todo calculado., yo nosé si eso es bonito eso o no, de repente siento que cerca de mi casa, donde no todo está así, igual se puede ver algo bonito.	<b>Forma y construcción espacial</b>  <b>Valoración estética</b>
	<b>E:</b> Pero todo qué?, qué es todo?	
	<b>M:</b> Ehheh, las construcciones, las calles, la limpieza, ehheh, pero también en ese paisaje se pueden encontrar por ejemplo la	<b>Forma y construcción espacial</b>

	<p>cordillera, que está impuesta ahí, no es que la hizo nadie... Creo que independiente si las cosas, donde hay más plata o menos plata se están haciendo bonitas o mal hechas, la naturaleza también nos entrega cosas que a veces somos incapaces de ver. A lo mejor yo veo Cerro Navia, veo la pobreza, las casas mal hechas, pero no me doy cuenta a lo mejor que está la cordillera, o el sol saliendo, y a lo mejor no lo veo, pero están ahí también. O me...me concentro tanto en lo que no, en lo que no se ha hecho, que no veo lo que se ha hecho, o en lo que la naturaleza proporciona naturalmente.</p>	<p><b>Elemento natural diferenciador</b></p>
	<p><b>E: ¿Y cree que en ese sentido el aspecto natural influye de igual manera al inicio, al medio y al final del recorrido?</b></p>	
	<p><b>M:</b> Yo creo que sí, porque por ejemplo en el borde río, el río está ahí, en Cerro Navia también está el río, pero acá le hicieron restoranes en el borde, le hacen una ...ehh. Unos adornos a los lados, de pasto y todo, para que el río se vea más bonito. Acá el río está, pero la gente tira basura, entonces la naturaleza aporta, pero es el ser humano el que lo utiliza bien o lo utiliza mal po...</p>	<p><b>Forma y construcción espacial</b> <b>Valoración Estética</b> <b>Elemento Natural Diferenciador</b></p>
	<p><b>E: Y por qué cree usted que existe ese buen uso o ese mal uso?</b></p>	
	<p><b>M:</b> Porque hay más recursos.</p>	<p><b>Poder y Dinero en el Paisaje</b></p>
	<p><b>E: Y ese más o menos recursos, con respecto a lo que usted está mirando, en ese momento, que le hace sentir?</b></p>	

	<b>M:</b> Impotencia.	<b>Factor emocional</b>
	<b>E:</b> Ya teniendo una imagen de lo que usted ve al inicio, al medio y al final de su viaje, haciendo casi un análisis de todo... lo que ve (interrupción)	
	<b>M:</b> ... un análisis social... ehh, impotencia saber que ehh, que ese mismo río pasa por diferentes comunas, el trato que se le da a ese río, según los recursos que se tengan, eso.	<b>Factor emocional</b>
		<b>Elemento Natural</b> <b>Diferenciador</b>
		<b>Poder y dinero en el paisaje</b>
	<b>E:</b> Y usted cree que podría generalizar con respecto al recorrido que éste hace, a la imagen que usted se puede hacer de la ciudad, me refiero a que se pueden repetir lo que usted ve en otro recorrido en otros lugares de la ciudad.	
	<b>M:</b> Sí, que siempre yendo de poniente a oriente, creo que se van a repetir las mis mas características, los mismos patrones, de que si hay más recursos, la ciudad va a estar más bonita, más arreglada, más ... se van a preocupar de ella, si hay menos recursos, las prioridades son otras, no es poner pasto, ni basureros, ni cuidar más el entorno...	<b>Valoración Estética</b>
		<b>Poder y dinero en el paisaje</b>
	<b>E:</b> Cree usted entonces que es el factor económico un factor influyente en lo que las personas piensan al ver hacia afuera cuando están en la micro?	

	<p><b>M:</b> Principalmente sí, pero también está la educación que tengan las personas, porque igual en las comunas más pobres se hacen cosas buenas, pero la gente no las cuida, y yo creo que es porque la gente no está acostumbrada a cuidar las cosas que no son de ellos. Lo sienten suyo, pero a la vez, esto no es mío y lo hago pedazos.</p>	<p><b>Arraigo Espacial</b></p> <hr/> <p><b>Reconocimiento problemas sociales</b></p> <hr/> <p><b>Poder y dinero en el paisaje</b></p>
	<p><b>E:</b> Usted cree que sería lo mismo si hiciera ese recorrido pero no para trabajar, para cualquier otra actividad, distinta al trabajo?</p>	
	<p><b>M:</b> Quizás sí, porque iría con otra predisposición, si fuera, nosé a pasear, a lo mejor sería una vez a la semana, una vez al mes, pero acá es una obligación ir todos los días, y además hay que cumplir con un horario, independiente de lo que a uno le esté pasando. Por que cuando uno sale a pasear, si uno no se siente muy bien, no sale no más, pero en cambio a veces uno se puede sentir muy mal y tiene que salir a trabajar igual, entonces la predisposición y las cosas que van pasando en el trayecto, ya te van cambiando tu estado de ánimo, tu forma de llegar al trabajo. Tú forma a lo mejor de ver el paisaje, que a lo mejor no es tan feo como es pero mi mirada lo hace ver más feo.</p>	<p><b>Predisposición al viaje</b></p> <hr/> <p><b>Memoria perceptiva</b></p> <hr/> <p><b>Factor emocional</b></p>
	<p><b>E:</b> ¿Usted cree que una persona que hace el mismo recorrido que usted pero al revés, que viva donde usted trabaja, en el sector oriente de la ciudad le pasa lo mismo? ¿En las mismas condiciones, que tuviera que venir a trabajar y hacer el mismo recorrido al revés?</p>	
	<p><b>M:</b> Creo que sería más chocante para ella que para mí, porque el entorno que esa persona vive, es su mundo, es su vida, es su</p>	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p>

	<p>gente, y tiene que desplazarse a otra parte donde no tiene nada que es común a él, igual yo ... donde yo voy no hay nada común a mi persona, nosé, creo que nunca su visión va a ser igual que la mía. Creo.</p>	
	<p><b>E: Quiere agregar algunas palabras para cerrar?</b></p>	
	<p><b>M:</b> Creo que no me gustaría trabajar tan lejos, es muy agotador, y yo que soy medianamente... ni tan joven ni tan vieja, es soportable, y yo no sé como lo pueden soportar las personas que son más de edad, me da pena, me da rabia ver gente tan mayor, tan mayor que trabaja tan lejos y quizás por un sueldo que es la mitad que el mío, y nosé si vale la pena pasar por todo ese paisaje (risas) yo creo que ni siquiera hacen un análisis del paisaje van preocupadas de otras cosas. Igual yo cuando cierro los ojos (en la micro) voy pensando en los míos, en que mi hijo haya llegado bien al colegio, en que si mi hija ya se levantó, en que llegaré hacer de comida, yo creo que generalmente de los dos años que llevo haciendo el mismo recorrido, trabajando hacia allá, creo que pocas veces me he ido con los ojos abiertos, porque a veces es mejor no mirar. Pero no es una cosas así que me haga daño o que sea una persona muy 'ay, no quiero mirar porque esto no lo soporto, no' porque también es bonito ver cosas bonitas, porque si no lo viera, no sabría que esto está feo y esto está bonito, o esto está sucio y esto está mal. Siempre hay que ver las dos caras de la moneda.</p>	<p><b>Factor emocional</b></p> <hr/> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <hr/> <p><b>Empatía paisajística</b></p> <hr/> <p><b>Valoración estética</b></p>
	<p><b>E: Muchas gracias.</b></p>	



**ENTREVISTA N° 2**

**E:** Entrevistadora.

**M:** Mujer.

N°	Entrevista	Código asignado
	<b>E: Sobre su relato al inicio del recorrido por qué nombró dichos elementos?, Porque le llaman la atención?</b>	
	<b>M:</b> Porque son cosas que determinan si estay en un sector socioeconómico bajo, en el que estai, porque lo de las paredes rayadas, o que hayan áreas verdes o no dependen directamente de los municipios, si tienen dinero para hacerlo, y lo de las personas que se quedan abajo, los en estos barrios está lleno de fiscalizadores, pero mientras uno va subiendo casi no se ven. Acá abajo está lleno de fiscalizadores los paraderos, pero para arriba, sí que van desapareciendo porque las personas que están a cargo de esto, dan por hecho que son los pobres que no pagan, o sea no tienen ni miedo ni ganas ni nada de fiscalizar a los de arriba porque por eso es la gente de acá que se queda debajo de la micro, porque es la gente de acá, la que probablemente no tenga plata para cargar y es la gente que usa micro.	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Forma y construcción espacial</b></p> <p><b>Noción de justicia</b></p> <p><b>Reconocimiento problemas sociales</b></p>
	<b>E: Y hasta donde identificas esa situación?</b>	
	<b>M:</b> Yo ahí (relato) escribí que la situación comienza a cambiar como de Bellas Artes pa`arriba po, como que el color de la ciudad cambia	<b>Reconocimiento dual del paisaje</b>

	en ese sector, que empieza a ser todo como más bonito y más elegante (risas) y más tranquilo y más, y más arregladito po (risas de nuevo)	<b>Valoración estética</b>
	<b>E: En tu relato mencionaste el casco histórico “que cada vez tiene menos de histórico” y la existencia de departamentos nuevos. ¿Por qué señalas esa situación?</b>	
	<b>M:</b> Porque siendo que, cómo que para los días de patrimonio o los días que se celebra lo histórico, sólo esos días esas partes son un orgullo para la ciudad de Santiago, pero en verdad, cada vez más por los intereses económicos lo están bombardeando cada vez más con edificios como de mil quinientos pisos, la van como, siendo que esa parte se mantiene, como que la están ahogando. Porque además es una parte que obviamente se va a notar la convergencia entre lo antiguo y lo moderno, por eso llama la atención igual.	<b>Forma y construcción espacial</b> <b>Intervención en el paisaje urbano</b>
	<b>E: ¿Por qué te llamo la atención “viejitas barriendo la vereda”?</b>	
	<b>M:</b> No sé, porque acá como en los barrios, es que acá es costumbre los viejitos que se levantan temprano a barrer las veredas	<b>Memoria perceptiva</b>
	<b>E: Y el quiosco de diarios?</b>	
	<b>H:</b> ehh, porque en todo el camino fue el único quiosco que vi, y que estaba en una parte súper... eh, entre... en Pérez (calle J. J. Pérez), en un lugar como que es raro que todavía sobrevivan quioscos...	<b>Valoración estética</b> <b>Funcionalidad de elementos del paisaje</b>
	<b>E: ¿Es más común verlos en otros lados, o no verlos?</b>	

	<p><b>M:</b> por estos lados, es menos común verlos, porque como que en las calles principales de Santiago o en el barrio alto se siguen manteniendo pero es como otro tipo de quisco, ya no es la casucha de madera que vende los diarios y el coyac,... nosé po en el barrio alto hay caleta' de florerías en las avenidas, no sé po, cosas que nunca se van a ver en estos lados</p>	<p><b>Forma y construcción espacial</b></p>
	<p><b>E:</b> ¿El cambio que haces de lo que ves desde el barrio Bellas Artes, corresponde a un cambio total de lo que ves?</p>	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p>
	<p><b>M:</b> es que es como lo que te decía antes, desde ahí como que todo comienza a ser más bonito po, allá se ven autos más nuevos, es como que esta parte fuera cochina y gris, y pasando Bellas Artes comienza a ser colorida, verde y limpio.</p>	<p><b>Valoración estética</b></p> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Paisaje y medioambiente</b></p>
	<p><b>E:</b> ¿Así tan brusca es la comparación?</p>	
	<p><b>M:</b> es que sí, por lo menos en el recorrido que yo hago sí, porque por ejemplo si hubiera tomado una micro que se va por San Pablo (calle), quizás no es tan así, pero jota Pérez, es una calle así como barro y gris, por eso quizás es brusca la comparación que hago ahí po. Pero yo creo que también depende de la calle que hacís el recorrido, porque en San Pablo, sobre todo que ahora está lleno de locales, se nota menos, como... la pobreza. Está más tapada.</p>	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Reconocimiento de problemas sociales</b></p>
	<p><b>E:</b> ¿Por qué te llamó la atención y re marcaste esa diferencia sobre dos tipos de trabajadores que veías en la micro y fuera de ella?</p>	
	<p><b>M:</b> es que, nosé si es por la hora, pero acá se subía todo el rato</p>	<p><b>Diferenciación del</b></p>

	<p>trabajadores... es que nosé si será la palabra adecuada, pero así como trabajadora obrera, nosé si estaré estereotipando... pero nosé por ejemplo, si te parai en Baquedano, no veis como al caballero con el terno grande, como con la corbata antigua, sino que veis a jóvenes treinteañeros, que son ejecutivos, pero muy pitillo muy a la moda, en cambio acá no lo ves, entonces la gente que va a trabajar para arriba desde estos sectores no es así.</p>	<p><b>sujetos espacial</b></p>
		<p><b>Valoración estética</b></p>
	<p><b>E: al final del recorrido mencionas que aparecen flores y te dan una sensación de tranquilidad, ¿a qué elemento además de las flores atribuyes esa sensación de tranquilidad, pues además mencionas “no tener miedo de sacar las cosas de valor”?</b></p>	
	<p><b>M:</b> está claro que las flores, no me dan seguridad (risas), pero quizás súper imbécilmente, pero hasta a gente que transita por esos lados, da menos miedo sacar las cosas, porque por ejemplo, uno de los barrios que a mí más me da miedo en Santiago, es Cal y Canto, como que se ve gente, por el mismo estereotipo que te entrega la sociedad los pensai como delincuentes. Entonces, son barrios en donde siempre hay mucha gente que se mueve para todos lados, y nosé, esa sensación de que quizás en el barrio alto estai más vigilada, entonces va a haber menos gente que se le ocurra robar.</p>	<p><b>Factor emocional</b></p>
		<p><b>Valoración estética</b></p>
	<p><b>E: ¿Y porque te fijas también en los faroles?</b></p>	
	<p><b>M:</b> porque se empiezan a ver farolitos, como farolitos de estereotipo de placita bonita, faroles como más bajos, como más ‘mononos’, en cambio acá hay esos faroles altos, como postes, en cambio allá</p>	<p><b>Valoración estética</b></p>
		<p><b>Forma y construcción espacial</b></p>

	son un elemento estético además del alumbrar que es funcional, en cambio acá son netamente funcionales las cosas que ponen, no están ni ahí con adornar un lugar tan feo.	<b>Funcionalidad elementos del paisaje</b>
	<b>E: Independiente de los elementos arquitectónicos que puedas reconocer mediante el recorrido, ¿de qué manera crees que influye el elemento natural, llámese cordillera, sol, cielo, etc. ¿Influye? ¿Lo percibes?</b>	
	<b>M:</b> es que yo creo que lo percibo, pero no a medida de que vaya avanzando en el recorrido, como ir cambiando de comuna o de sector, no lo percibo en eso, obviamente que un día más soleado las cosas se van a ver más bonitas más alegres, porque lo nublado pone más grises las cosas grises, pero se mantiene, el sol es el único elemento democrático, con excepción de que acá el cielo está más tapado, y que la cordillera no la vemos.	<b>Paisaje y medioambiente  Elemento natural transversal en el paisaje</b>
	<b>E: ¿Crees que influye el estado de ánimo al hacer el recorrido de la micro, en lo que ves, en lo que piensas?</b>	
	<b>M:</b> es que yo creo que no es dependiendo del estado de ánimo con el que me levanté, sino que es una predisposición a mirar el paisaje de una manera, como política, en el sentido en que por lo que uno piensa, o lo que yo pienso, en el paisaje es como el lugar donde también se identifican las diferencias sociales, entonces obviamente yo no voy a decir como nosé, obviamente me voy a fijar en las cosas que nos diferencian po, porque en mi mirada de las cosas, siempre van a haber dos polos súper opuestos.	<b>Factor emocional  Reconocimiento dual del paisaje</b>
	<b>E: ¿Cómo crees que sería tu percepción si te bajaras después (más</b>	

	al oriente) de tu recorrido normal, es decir, fuera más largo?	
	<p><b>M:</b> es que serían aún más notorios esos cambios, porque si uno normalmente piensa, o en los recorridos que uno normalmente hace, o yo normalmente hago, uno piensa que Baquedano, es a mitad de Santiago, al momento de subir, te das cuenta de que casi como un tercio más que es como de Tobalaba pa arriba, empieza a ser aún más barrio alto, y con cosas que uno casi ya ve en las películas, con esos edificios muy altos, gigantes, todo elegante y brillante, las casas son como ocho casas de acá, la gente es aún más cuica de lo que uno ve por providencia.</p>	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <hr/> <p><b>Forma y construcción espacial</b></p> <hr/> <p><b>Diferenciación del sujeto espacial</b></p>
	<p><b>E:</b> Pongámonos en una situación al revés que la tuya, piensa en una persona que vive en el sector oriente de la ciudad y hace el mismo recorrido que tú para estudiar, pero al revés, ¿Crees que pensaría lo mismo que tú? ¿Crees que le pasaría lo mismo o sería algo distinto?</p>	
	<p><b>M:</b> no sé, yo creo que cada vez iría apretando la cartera más fuerte, obviamente, por ejemplo una amiga, ella vive en Las Condes, cuando yo recién la conocí, estábamos en el Parque Forestal, que pa mi es casi que estar pisando el barrio alto, y ella le dijo a su mamá que casi que estaba pasado el centro y eso a mi igual me impacto porque para mí era como el barrio alto po... entonces...ehhh... yo creo que una persona tiene que ser muy ciega para no darse cuenta de esas diferencias que son tan notorias en el paisaje, separando si ella le da o no esa lectura política como de lo justo o lo injusto de lo que se hace o no se hace, si o si va a ir notando el cambio de las cosas.</p>	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <hr/> <p><b>Noción de Justicia</b></p> <hr/> <p><b>Arraigo espacial</b></p>

	<p><b>E:</b> ¿Crees que lo que ves de ciudad en tu recorrido es replicable para tener una imagen global de ciudad, de Santiago?, de lo que ves, ¿te puedes hacer una imagen de lo que pasa en el resto de la ciudad?</p>	
	<p><b>M:</b> yo creo que sí, porque la mayoría de las periferias, mientras se van acercando más al núcleo de la ciudad se van haciendo notorios esos cambios, quizás no totalmente en si esto está bonito o está feo, pero lo que está casi rozando lo campestre y lo que se acerca a lo urbano, supermoderno, en ese sentido yo creo que se pueden hacer las similitudes, pero yo creo que siempre se van a ir notando esos cambios socioeconómicos igual po, si al final esa es una cuestión replicable en todo sentido en lo de la educación, de la salud. Por ejemplo acá tú podís ver consultorios repletos de gente y mientras vas avanzando puedes ver que hay puras clínicas y hospitales como estatales, pero igual bacaneaos' como edificios grandes.</p>	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <hr/> <p><b>Infraestructura del paisaje urbano</b></p>
	<p><b>E:</b> Algún comentario final para cerrar...</p>	
	<p><b>M:</b> sí, es que cuando mi amigo que vive en La Reina vino acá a la casa, dijo que había mucha caca en la calle, como que se impresionó de ver tanta caca en la calle (risas)</p>	<p><b>Paisaje y medioambiente</b></p>
	<p><b>E:</b> Gracias</p>	

### ENTREVISTA N° 3

E: Entrevistador/a.

M: Mujer.

N°	Entrevista	Códigos asignados
	<b>E: Bueno con respecto al comienzo de su relato, usted reconoce principalmente a las personas, habla de que la micro se llena, hay gente que se queda abajo, ¿Por qué le llama la atención eso?</b>	
	<b>M: Encuentro injusto, injusto porque tu vei a la gente y es gente que ya a las 5 de la mañana anda en pie, tratando de subirse a una micro, a las 6 de la mañana ya la micro va llena y en cierta parte del trayecto ya nadie se puede subir y es como injusto porque tú los veis y les veis cara de cansados, es gente de trabajo, gente de esfuerzo, es gente del pueblo ¿cachai? Y sin acceso a un medio de transporte de mejor calidad y eso a mí me da rabia, porque el país se mueve no gracias a los ricos (ósea ellos también tienen su aporte) pero el motor del país somos el pueblo y que al pueblo nos traten mal, o que tengamos condiciones malas y precarias, eso es lo que yo encuentro injusto y me llama la atención y me molesta.</b>	<b>Noción de justicia</b> <b>Factor emocional</b> <b>Empatía espacial</b> <b>Arraigo, pobreza,</b> <b>Reconocimiento dual del paisaje</b>
	<b>M: También menciona parte del paisaje como la arquitectura que es una construcción ligera y hay ampliaciones, ¿por qué le llama la atención?</b>	
	<b>M: Porque son casas básicas, son casas chicas.</b>	<b>Forma y construcción espacial</b>



	<b>E: ¿Como de vivienda social?</b>	
	<b>M:</b> No, de todo, tiene de todo, es que hay una parte, específicamente una parte donde tu pasai y es de mucha vivienda social, casitas chicas ¿cachai?, dormitorios que a mí se me imagina que son dormitorios donde te cae una cama de dos plazas, un velador y no te cae nada más, entonces y esas casas las empiezan a ampliar, como para los lados, o si son de un piso, para arriba pero tu notai por ejemplo: si te entregan una casa de ladrillos, y las ampliaciones van siendo como de internit por decírtelo de alguna manera y hay gente que tiene más tino que otras y las empieza a pintar y se mimetiza mejor, en otras no, de acuerdo al bolsillo en realidad	<b>Forma y construcción espacial</b>  <b>Poder y dinero en el paisaje</b>
	<b>E: ¿Se nota el cambio de material?</b>	
	<b>M:</b> claro, dependiendo de los recursos tú te dai cuenta al tiro y de cierto tramo hacia allá tú te dai cuenta que la cosa cambia al tiro, y es como un cambio muy rotundo	<b>Reconocimiento dual del paisaje</b>
	<b>E: Otra cosa le iba a preguntar, ¿Mientras iba en este primer trayecto se da cuenta de un paisaje más natural, la luz del sol, o si esta oscuro en la mañana?</b>	
	<b>M:</b> oscuro como si fuera de noche, era como un karma en el fondo, porque tu saliai del barrio “feo” , y resultaba que tu mirabai las casas y eso lo hacía como más deprimente, tu saliai oscuro, era de noche, todos con cara de cansados, todos con cara de sueño, ese paisaje opaco, pocos árboles, mas cemento que otra cosa, y cuando empezaba a amanecer era justo cuando tu estabai empezando a agarrar el barrio bonito para allá, cuando tu veiai otro	<b>Reconocimiento de elementos naturales</b>  <b>Valoración estética</b>  <b>Factor emocional</b>  <b>Diferenciación sujeto</b>

	<p>estilo de casa, edificios que ya no son los típicos block de mi barrio ¿cachai?, acá eran edificios de departamento, con conserjería y todo el lujo que puedas imaginar, y justo empezaba a amanecer cuando tu empezabai a ver todo eso para allá y de vuelta era lo mismo, cuando tú te empezabai a acercar al barrio más feo empezaba a oscurecer de nuevo. Entonces era como deprimente, así como más encima barrio feo y de noche.</p>	<p><b>espacial</b></p> <p><b>Paisaje y medioambiente</b></p>
	<p><b>E: Entonces usted siente que influye totalmente el paisaje natural dentro de lo que usted puede ver en la ciudad</b></p>	
	<p><b>M:</b> Claro, de todas maneras, no es lo mismo estar sentada en Vespucio ponte tu antes de llegar a Escuela militar con su treeeemendo bandejón central que eso ya es tan ancho como Bustamante, y es muy bonito, mucho verde, mucho árbol, banquitas, caminitos bonitos; y tu llegai a tu barrio y si tenis un bandejon central, es tierra seca, no hay preocupación, yo no sé si no hay preocupación o no hay recursos, pero se ve feo, ¿cachai?</p>	<p><b>Reconocimiento elementos naturales</b></p> <p><b>Paisaje y medioambiente</b></p> <p><b>Poder y dinero en el paisaje</b></p> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Responsabilidades en la organización de la ciudad</b></p>
	<p><b>E: Usted menciona en su relato que al llegar a Plaza Egaña el paisaje cambiaba</b></p>	
	<p><b>M: Si</b></p>	
	<p><b>E: Me puede describir ese paisaje y ¿por qué usted nota ese</b></p>	

	<b>cambio?</b>	
	<b>M:</b> porque cuando tu llegai a Plaza Egaña, ya veis bueno primero la plaza, y se ve mucho centro comercial, la gente es un poco diferente ¿cachai? Y de ahí pa allá las casas de ahí pa' allá son diferentes	<b>Diferenciación del sujeto espacial</b>
	<b>E:</b> Pero la gente es diferente, en qué sentido? como nota usted esa diferencia?	
	<b>M:</b> De partida tu empezai a ver a gente en autos, bueno desde acá de la Florida también empezai a ver gente en auto, pero cuando tu vai acercándote pa allá los autos son otros, los modelos van cambiando, el año del auto va cambiando, eso yo lo he aprendido con el Fernando (mi hijo), el año va cambiando, las casas son distintas, entonces la gente que sale de las casas es diferente, a lo mejor no tiene la misma cara de agotamiento de la gente que yo veo para' todo el trayecto en la micro y entre una de esas soy yo, entonces no es lo mismo, entonces eso te agota y cuando tu veis esa tremenda diferencia, te da rabia.	<b>Reconocimiento dual del paisaje</b> <b>Diferenciación sujeto espacial</b> <b>Factor emocional</b> <b>Reconocimiento dual del paisaje</b>
	<b>E:</b> usted menciona en su relato una diferencia dolorosa, ¿A qué atribuye esa diferencia dolorosa, en el sentido no de buscar culpable, sino de la gestión quizá municipal que hace que su comuna sea diferente a la comuna por donde usted pasa?	
	<b>M:</b> Para mi es doloroso porque te vuelvo a repetir mucha de la gente que va en la micro tú le ves el cansancio, el agotamiento, el sacrificio, todo se refleja en su cara, la gente la mayoría los que pueden ir sentado o que alcanza a ir sentados van cabeceando, van dormidos algunos derechamente, pero tienen cara de	<b>Diferenciación del sujeto espacial</b> <b>Factor emocional</b>

<p>cansados, ojeras ¿cachai?, como yo te decía en el relato tú los cachai con mochila y a veces se les nota la ollita adentro, y más de alguna vez se sintió olor a comida porque a alguien se le dio vuelta la ollita en la mochila y tu llegai al otro lado y la gente no se ve así de cansada, entonces yo digo: Por qué si todo el mundo dice que en este país hay tanta plata, y hay tantos recursos, que somos los jaguares de América, que tenemos el cobre y que es el cobre el que nos tiene bien, ¿Por qué nunca nada de ese beneficio y de esa abundancia económica llega a los barrios populares?, ¿Por qué no puedo tener una micro más decente? o ¿Por qué no puedo tener más frecuencia de micro?, ¿Por qué tengo que ir hacinada en una micro o hacinada en el metro? O voy muerta de calor o voy apretada, que no puedo ni sonarme cuando voy resfriada por lo apretada que voy, entonces tu llegai al barrio alto o llegai a Plaza Egaña para allá y tú te dai cuenta que es otro mundo, yo también valoro a la gente que trabaja en ese sector, no es gente que anda con la comida en la mochila, con blue jeans y bototos porque va a la construcción , no porque es gente que trabaja en oficina, pero es diferente, es diferente ¿Por qué hay tanta diferencia social?, que hay tanta plata para un lado y tan poca para otro, yo digo: me acuerdo de hace muchos años atrás, muchos años cuando al señor Lavín se le ocurrió arrendar aviones para bombardear las nubes para que lloviera (yo decía este caballero esta cagao' de la cabeza o la plata lo tiene hueon), ¿no conocerá la pobreza? no conoce lo que es andar buscándose en todos los bolsillos una moneda de quinientos pesos para comprar dos panes y darle once a tus hijos, entonces eso él no lo ha vivido nunca, entonces ¿Cómo mierda se le ocurre gastar una chorrera de plata en esa ridiculez que no va a</p>	<p><b>Empatía paisajística</b></p> <p><b>Reconocimiento problemas sociales</b></p> <p><b>Responsabilidades en la organización de la ciudad</b></p> <p><b>Arraigo espacial</b></p> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Noción de justicia</b></p> <p><b>Empatía socio espacial</b></p> <p><b>Poder y dinero en el paisaje</b></p> <p><b>Memoria perceptiva</b></p> <p><b>Anhelos de ciudad</b></p> <p><b>Planificación territorial urbana</b></p>
---	--

	<p>lograr nada?, ¿Por qué todo ese exceso de las municipalidades con muchísimos más recursos?, en vez de botar plata en estupideces ¿Por qué no las donan generosamente a municipalidades que no tienen los mismos recursos económicos? , La Pintana, La granja, Pudahuel, Cerro Navia, Lo prado, Puente Alto, por qué no ser un poquito generosos, No, ellos tienen y tienen y tienen y eso se refleja incluso en sus municipalidades , esa es la opinión que yo tengo porque ellos mientras más tienen, bien, pero ellos creen que yendo a la iglesia y golpeándose el pecho, creen que dando un poco de caridad en la iglesia nosotros allá en el barrio vamos a estar todos tranquilos y vamos a tener para comer. Salir de mi casa es un martirio, porque las calles todas inundadas, ¿tú has visto alguna vez en la tele que en Las condes se inundaron las calles?, pero en Pudahuel, en Puente Alto, en Cerro Navia, yo creo que más que en autos deberíamos invertir en un bote y en unas botas de agua, en estas tenidas de pescador que se ve en la tele (que son como unos mamelucos con tirantes hasta la cintura ) para salir de tu casa, porque llegai convertido en sopa al trabajo y que pasa que te enfermai, te enfermai te dan licencia y ni un hueon en este país te quiere pagar la licencia, porque es para el pobre, creen que uno presenta licencia porque es rico, a nosotros no nos gusta presentar licencia porque nadie te las va a pagar y cuando tenis que ir a apelar pa que te las paguen perdis tanto tiempo que te terminan echando del trabajo, porque perdiste mucho tiempo, entonces ¿Qué es? Explotar, explotar y explotar, eso es lo único que ellos quieren</p>	
	<p><b>E: con respecto a lo que acaba de decir y la mención que hace que la mitad del recorrido, vuelve como la similitud a sus barrios de Avenida Grecia, responde también a lo mismo cree usted, quizá a</b></p>	

	<b>la localización, a los recursos que pueda tener la comuna</b>	
	<b>M:</b> si, es lo mismo, es exactamente lo mismo yo creo que la gran diferencia social en mi país, y me da pena es que los que tienen mas no quieren compartir con los que tienen menos y eso marca, y marca feo	<b>Empatía paisajística</b> <b>Poder y dinero en el paisaje</b> <b>Responsabilidades en la organización de la ciudad</b> <b>Percepción sobre organización espacial</b>
	<b>E: ¿Es visible cree usted?</b>	
	<b>M:</b> Es visible y notorio, ósea nadie se puede negar a eso, lamentablemente somos nosotros los de las poblaciones, los que tenemos que salir a trabajar a los barrios más acomodados digamos, entonces somos nosotros los que nos damos cuenta, pero ningún dueño de empresa se pega el pique en micro (en la misma 112) pa' allá pa' Puente Alto para ver como yo voy y vuelvo, nadie, nadie; entonces ellos hablan y hablan pero no conocen la realidad porque no la palpan, porque no la han visto y si alguna vez la ven yo soy una convencida de que para ellos es más fácil cerrar los ojos y hacerse los tontos y dar un par de pesos en una obra de caridad como la "Teletón" todos los años y con eso ya me gane el cielo ¿y los pobres? Que se jodan	<b>Arraigo espacial</b> <b>Reconocimiento dual del paisaje</b> <b>Reconocimiento problemas sociales</b>
	<b>E:</b> Otra cosa que me llamo la atención que usted mencionó fue con respecto a lo mismo que usted dijo recién, es "mi barrio no	

	<b>pareciera ser merecedor de algo más”</b>	
	<p><b>M:</b> Es que eso es lo que se siente en los barrios, en las poblaciones, mira a mí me toco una vez por trabajo ir, yo no conocía “El Volcán “(yo viviendo en Puente Alto) yo no conocía El Volcán y yo creía que mi barrio era ahí no más, ¿cashai?, pero El Volcán, esa población Juanita es como de película de un ghetto, así como horrible. Basura amontonada en las esquinas, yo no sé si el camión de la basura no pasa, unas casitas que parecen cajas de fósforos y no vive un matrimonio con dos hijos, vive un montón de gente en una casa, entonces y esa situación va frustrando a los jóvenes; una persona que trabaja en la construcción, que no tiene trabajo estable todo el año, que tiene que mantener a su familia y que su señora a lo mejor trabaja puertas afuera en una casa, los hijos se crían solos, es como un circulo vicioso y es como yo siento que es como “pucha lo siento, es lo que ustedes tienen no más” y por más que se saquen la cresta trabajando no merecen otra cosa y se llena todo el mundo la boca diciendo “todos estos delincuentes”, claro porque hay mucha delincuencia y hay niños delinquiendo y a mí me da mucha rabia. Pero si tú te parai en la realidad de muchos de ellos no es que sean familias de delincuentes (muchos deben serlo) pero cuantos niños que a los 10 años tienen que hacerse cargo de dos hermanos más chicos, terminan ellos medio criando a sus hermanos, porque los papas salen a las cinco de la mañana y llegan 10-11 de la noche a su casa, con suerte los ven, entonces ¿Qué esperai de eso? Es fácil que ellos caigan en la droga y también es fácil criticarlos porque vuelvo a repetir yo no he visto a ningún gran empresario, ni siquiera he visto al presidente de este país acercarse a esa población, a mí me gustaría que los nietos del</p>	<p><b>Empatía paisajística</b></p> <p><b>Poder y dinero en el paisaje</b></p> <p><b>Valoración estética</b></p> <p><b>Factor emocional</b></p> <p><b>Reconocimiento</b></p> <p><b>problemas sociales</b></p> <p><b>Factor emocional</b></p> <p><b>Memoria perceptiva</b></p> <p><b>Anhelos de ciudad</b></p>

	<p>presidente vivieran dos meses, tres meses con una de esas familias (pero con las condiciones de esas familias) no que su abuelito los vaya a ver y que su abuelito este preocupado que por lo menos esa familia tenga una cama extra para su nieto y que su nieto coma un poquito mejor, no, me gustaría que toda esa gente viviera la realidad y eso no va a pasar nunca, jamás.</p>	
	<p><b>E: Tomando en cuenta todo lo que usted menciona con respecto a las diferencias de las clases sociales, notorias, lo que entrega el paisaje (tanto el paisaje construido como lo natural) ¿Puede usted decir que se puede construir una idea con ese trayecto que hace todos los días, puede construir una idea de lo que pasa en Santiago a través de ese fragmento de ciudad?</b></p>	
	<p><b>M:</b> Si, yo creo que eso pasa en todo Santiago, te vuelvo a repetir, yo por eso te decía Pudahuel, Cerro Navia, La Pintana, La Granja, San Ramón, La San Gregorio, todas esas poblaciones y comunas que estamos todos como hacinados en las orillas y en las orillas bonitas esta la gente con plata, y en las orillas feas estamos los que tenemos que trabajar para la gente con plata, entonces yo estoy segura que eso no solo pasa en Santiago sino que en Chile, en Chile entero yo creo que pasa, que se note más en Santiago, es porque somos más y somos el punto de Chile (se nota más), pero eso pasa en Melipilla, en Cañete, pasa en Concepción, en Viña, pasa en el norte, pasa en el sur, pasa en todos lados y he tenido la posibilidad de conocer mucha gente y pasa en todos lados.</p>	<p><b>Empatía paisajística</b></p> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Poder y dinero en el paisaje</b></p>
	<p><b>E:¿ Usted cree que una persona que hace el mismo recorrido que usted, pero en sentido contrario puede tener la misma visión que</b></p>	



	<b>usted o distinta?</b>	
	<b>M:</b> Primero parto de la base diciendo que ninguno hace el sentido contrario, te dije recién no hay ningún empresario que tenga que viajar a su casa a Puente Alto, al Volcán.	
	<b>E:</b> Pero tomando ese caso hipotético de por ejemplo un estudiante de Vitacura tuviera que viajar a una sede de la universidad a Puente Alto	
	<b>M:</b> claro por ejemplo un estudiante de medicina de Las Condes que tiene que ir a hacer la práctica al “Sotero del rio” porque eso si lo vi, espero que se den cuenta, porque si no se dan cuenta que triste, que triste que no abran los ojos a la realidad del país, y yo creo que más de alguno se da cuenta, de hecho yo te puedo nombrar por lo menos un doctor, un médico del “Sotero del rio” que yo sé que vive en el barrio alto, y el no renuncia a trabajar en el “Sotero del rio” porque él sabe que ahí lo necesitan. ¿Pero cuanta gente como él hay? Son los menos, yo sé que hay gente y yo sé que hay gente que trata de ayudar, que se dedica a la labor social, yo sé que hay gente, pero lamentablemente son los menos, y yo creo que deberíamos depender más que de la buena voluntad, la labor social o de la gente consiente, deberíamos depender más del estado, que el estado se haga consciente de lo que está pasando y que el estado, no se po’ una municipalidad como Las Condes que agarre unos milloncitos y los mande no sé, que mande esa plata apadrine a una municipalidad con muy pocos recursos, pero el estado no lo va a hacer, ósea si al estado no le interesa la educación en Chile ¿Qué le va a interesar el resto?	<b>Responsabilidades en la organización de la ciudad</b>  <b>Percepción sobre organización espacial</b>  <b>Reconocimiento problemas sociales</b>  <b>Noción de justicia</b>

	<p><b>E: Bueno así como a nivel de finalizar esta entrevista ¿Quiere decir algunas palabras, como a modo de cierre?</b></p>	
	<p><b>M:</b> mira todo lo que yo he dicho dependiendo de quién lo escuche va a decir tiene razón o va a decir pucha esta galla es una resentida social, y yo no soy resentida social, una cosa es que no esté ciega y me dé cuenta de las cosas y otra cosa es que yo sea resentida social, no soy resentida social. Si tengo que pelear, peleo, pero cuando tengo que disfrutar, disfruto; gracias a Dios yo gozo de un trabajo bueno y estable que me permite colaborar con mi marido para mi familia y gracias a todo eso mis hijos se educaron y se están educando, gracias a todo eso mi hijo partió de una manera más cómoda de como partió su papá y yo, y me gusta la vida, a mí me gusta Chile, no me gustaría irme a vivir en otra parte, si me gustaría tener la posibilidad de recorrer Chile, pero no puedo por plata y me gustaría que todos tuviéramos la oportunidad de en algún minuto salir de vacaciones un par de días tranquilos, y no todos la tienen, me gustaría que todos colaboráramos con todos, y yo trato de aportar mi granito de arena, por eso trabajo en lo que trabajo porque siento que ayudo, y me gustaría que Chile fuera más justo no más, que el poder no estuviera en unas cuantas familias no más, porque son ellos los que mandan, y el sueldo mínimo es una porquería ojala que alguien lo escuchara y lo entendiera alguna vez, pero a eso me refería cuando te decía “mi barrio no es merecedor de otra cosa” porque ellos creen que nosotros con el sueldo mínimo nosotros tendríamos que estar relajados y viviendo felices, educando a nuestros hijos y más encima tendríamos que estar felices, por eso en todas las casas tuvieron que salir a trabajar las mamás y los papás porque con los sueldos que nos dan no nos</p>	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Poder y dinero en el paisaje</b></p> <p><b>Empatía paisajística</b></p> <p><b>Diferenciación sujeto espacial</b></p> <p><b>Arraigo espacial</b></p> <p><b>Anhelos de ciudad</b></p> <p><b>Noción de justicia</b></p> <p><b>Factor emocional</b></p> <p><b>Memoria perceptiva</b></p>

	<p>alcanza, pero como a ellos esa realidad no los toca y te voy a decir más el tema ese de la pastilla del día después, la ley de aborto, mi teoría de todo eso es que la gente que tiene poder y plata es la que se opone porque si se empezara a controlar de esa manera las poblaciones se le acabaría la mano de obra barata, entonces es como ustedes tienen que producir niños para que sean mano de obra barata mía porque con el sueldo que yo te pago no te va a alcanzar para otra cosa, entonces siento yo que eso es una injusticia, y todos ellos se esconden detrás de la religión, la religión para mi es otra cosa, yo soy muy creyente, tengo mucha fe en Dios, pero la religión para mi es otra cosa, Dios nunca dijo: “Tú tienes aprovéchate” y yo te diría que la mayoría tiene y se aprovecha y eso es lo que no me gusta y te vuelvo a repetir no soy amargada pero si veo la realidad en la que está mi país y trato de vivir de la mejor manera con eso, nada más.</p>	
	<p><b>E: Muchas Gracias.</b></p>	

## ENTREVISTA N° 4

E: Entrevistador/a.

H: Hombre

N°	Entrevista	Códigos asignados
	<p>E: con respecto al relato que hizo sobre el Transantiago, ¿por qué nombraste los elementos que te llamaban la atención? Por ejemplo como el supermercado, el cambio que hay cuando llegas a Santiago Centro, por los colores, las formas, la iglesia, el cementerio...</p>	
	<p>H: ¿por qué me llama la atención?</p>	
	<p>E: Claro...</p>	
	<p>H: porque los lugares que me llaman la atención, son porque me recuerdan a cosas, yo tenía como vivencias en eso, principalmente por eso, tengo que especificar?... emm, el Lider, es porque yo trabajo, porque me cae mal,...ehh menciono la iglesia, porque en ese lugar, es raro ver en el cerro una iglesia y un metro y como que rompe el esquema de todo cuadrado, los locales del comercio y el Mc Donald porque ... ah no el Goldex, es que antes había un Mc Donald y de un día pa' otro como que pasé y ya no estaba entonces fue como raro... por eso, por sorpresa.</p>	<p><b>Memoria perceptiva</b></p> <p><b>Infraestructura del paisaje urbano</b></p> <p><b>Factor emocional</b></p>
	<p>E: pero la mayoría de los elementos que ves o que reconoces tienen una connotación positiva o negativa?</p>	

	<p>H: el Lider es negativa, porque me carga, como que me estresa. La iglesia como que no es nada, es agradable para el paisaje de hecho es más agradable ... pero ver el Goldex es como me recuerda al Mc Donald, pero no es como negativo ni positivo, es como una añoranza, como una extrañeza.</p>	<p><b>Factor emocional</b></p> <p><b>Anhelos de ciudad</b></p>
	<p><b>E: y estos elementos que reconoces en todo Recoleta, ¿son distintos a la parte que puedes ver de Santiago?</b></p>	
	<p>H: sí, son distintos.</p>	
	<p><b>E: o pueden haber símiles también... donde puedes encontrar elementos que pueden cumplir la misma función, o que te hacen pensar o sentir lo mismo...</b></p>	
	<p>H: sí, son distintos. Por el hecho de que están en distinto lugar po, en distinto contexto, como que lo que los rodea, también influye mucho en eso, entonces como que tenís distintas percepciones, de hecho la misma gente, por ej. En el supermercado el producto, el tamaño, también influye puede que sea más cómodo o menos incómodo.</p>	<p><b>Distinción espacial</b></p>
	<p><b>E: ¿Tú crees que solo tú ves solamente el paisaje así o piensas que puede ser algo que se puede generalizar?</b></p>	
	<p>H: de repente se puede generalizar, como en las cosas físicas, en lo concreto, ponte tú vas con alguien y comentai “oh que esta cambiado este lugar” pero ahí percepciones personales como el Lider que me cae mal, yo trabajo ahí eso es personal, ambas dos depende del terreno.</p>	<p><b>Forma y construcción espacial</b></p> <p><b>Memoria perceptiva</b></p> <p><b>Factor emocional</b></p>

4	E: ¿Por qué crees que a medida que se avanza por Recoleta hacia el Centro se vuelve más activa?, ¿A qué te refieres con eso?	
	H: Porque está más cerca, es Centro activo, un lugar de trabajo, por eso yo creo que tiene que ver con eso, a medida que vai avanzando, como con la aproximación territorial, se relaciona, porque mientras más cerca estai con algo, por ejemplo con lo del comercio quizás le convenga a la gente poner “hueas” para poder vender, y por eso...	<b>Funcionalidad</b> <b>elementos en el paisaje</b>
	E: Entonces sería como Santiago Centro el punto neurálgico	
	H: Claro, como el “AUGE” de la gran capital, eso se entiende po.	Reconocimiento de centro periferia
	E: ¿Y dentro de lo verde que ves en el recorrido, aparte del cerro y el parque Forestal, existe más verde?, me refiero a áreas verdes	
	H: Áreas verdes mmm... Desde la Municipalidad de Recoleta se puede ver la cancha, hay harto verde que se aprecia, unas plazuelas o plazuelas chicas que están al lado de la iglesia, que afuera del Cerro Blanco hay como otra plaza, no se po... arboles pero aislados sin áreas verdes	<b>Reconocimiento de</b> <b>elementos naturales</b>  <b>Colores</b>  <b>Forma y construcción</b> <b>espacial</b>
	E: ¿Esto en Recoleta, verdad?	
	H: si po en Recoleta po	
	E: ¿Y por qué mencionas al Parque Forestal como un umbral, así como el paso a Santiago?, ¿Por qué te hace tener esa consideración?	

	<p>H: No sé es que esta el Mapocho como que corta... de hecho divide Santiago, a Santiago Centro con las demás "hueas", no se tengo esa percepción desde que era chiquitito, es como distinto, el parque, y después abruptamente viene el cambio como de ese habito a lo concreto, es como una transición. Es como un puente po</p>	<p><b>Memoria perceptiva</b></p> <p><b>Factor emocional</b></p> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p>
	<p><b>E: podría ser de lo que tú sientes como tu casa a lo que es ya el centro</b></p>	
	<p>H: Claro, es como estar ya resiliente, es como estar fuera de... no sé cómo decirlo</p>	
	<p><b>E: ¿Como del espacio que reconoces propio? porque por ejemplo a mí me pasaba que cuando era chica tenía una delimitación, que yo sabía que hasta ahí era como mi casa (estaba cerca de mi casa), y de una calle en adelante ya era como ajeno</b></p>	
	<p>H: Claro es que del Forestal pa' allá se encuentra el centro (esa es la impresión que tengo) y de ahí hacia atrás las comunas así, lo normal... igual hay comercio y todo, lo otro es que se baja toda la gente, es como que llega al destino, como paradero</p>	<p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Percepción sobre organización espacial</b></p>
	<p><b>E: Y por ejemplo ¿Cuál de esos puntos te da más seguridad?, porque por ejemplo acá mencionas que se les toma cariño a las cosas en las personas que vemos repetidamente y al ver pasar a las personas te da una seguridad, forma parte de un espacio, ¿pero qué parte te da seguridad?</b></p>	
	<p>H: Es que lo he recorrido tantas veces, yo creo que todo me da seguridad. El Centro me da más seguridad, porque ahí yo me manejo mejor, tengo que trabajar, tengo que ir a estudiar, ir a</p>	<p><b>Memoria perceptiva</b></p> <p><b>Percepción sobre</b></p>

	comprar materiales y todo, yo cacho que a donde sea que me baje voy a estar bien, es como seguro	<b>organización espacial</b>
	<b>E: ¿Ese lugar te da seguridad, donde termina el recorrido o todo?</b>	
	H: Todo, yo me bajo ahí porque me tengo que bajar ahí, pero todo me da seguridad, por ser... ¿A qué te referis con seguridad? ¿Cómo que no te da miedo bajarte en tal lugar?	
	<b>E: Claro</b>	
	H: No, todo es seguro	
	<b>E: ¿Todo el recorrido es seguro desde donde tomas la micro hasta el final del recorrido?</b>	
	H: La verdad es que sí, porque ese recorrido lo hago desde chico	<b>Memoria perceptiva</b> <b>Factor emocional</b>
	<b>E: ¿Aunque hayan cambiado las micros?</b>	
	H: Las micros cambian, pero el camino sigue siendo el mismo	
	<b>E: Con respecto a los elementos que identificas en el territorio, independiente a que le atribuyas diferentes significados a cada uno, piensas que estos significados son al azar o de que dependen (De que dependen los significados que le atribuyes a cada uno de los elementos)</b>	
	H: de tu relación con el espacio, de eso depende de tu relación, si voy habitualmente o pasai mucho por ahí, no se po, si atropellaron a un amigo...	<b>Factor emocional</b>



	E: ¿De la experiencia dices tú?	
	H: De la experiencia, claro	
	E: Pero a pesar de la experiencia que tú tengas en cierto territorio, piensas que está determinado por ejemplo que los elementos que están ahí, están por alguna razón	
	H: Porque Dios así lo quiso, eh ¿Cómo?	
	E: Si po, si quizá responden a una organización del territorio, a que cada uno de esos elementos que te llaman la atención están ahí por algo, por qué alguien los pensó y dijo esto tiene que ir acá o que van respondiendo quizá a una necesidad expansión urbana, ¿piensa en eso cuando ves las cosas o por qué le llaman la atención?	
	H: Yo creo que no, de repente, pero no... nunca lo había pensado	
	E: Ya y por ejemplo pesando en todos los elementos más importantes durante todo el recorrido desde que tomas la micro en Recoleta hasta llegar a la Universidad ¿Qué piensas de la ciudad al unir todos estos elementos? Hace una conclusión final que no signifiquen elementos aislados por si solos en el espacio, si no que respondan a algo (dices porque esta esto y esto pienso de la ciudad tal cosa) o no te parecen nada	
	H: No sé, ¿Cómo lo veo, no como lo siento?	
	E: Ambas, la conclusión de todos los sentidos	
	H: Es indiferencia, como que ya estoy tan acostumbrado al	<b>Factor emocional</b>

	recorrido. Me aburre	
	<b>E: ¿No piensas nada de la ciudad? (no es obligación, si no lo piensas, no lo piensas)</b>	
	H: Acelerado, me estresa, es que me gusta de noche, como que cambia mucho la ciudad, todos se van y sale la otra gente que trabaja en la noche	<b>Diferenciación sujeto espacial</b>
	<b>E: Haciendo el mismo recorrido</b>	
	H: Ah no, en la ciudad, en la ciudad...	
	<b>E: Ya pero háblame de la fracción de ciudad que tú haces en el recorrido</b>	
	H: No, no es que no tengo una percepción global como ciudad	
	<b>E: Tú no crees que todos estos elementos que logras identificar en el recorrido te ayudan a tener una idea de lo que es la ciudad (una idea de lo que está pasando en el resto de la ciudad)</b>	
	H: Si, por ejemplo la gente que se va, se va de ciudad, que le afecte pa' trabajar ¿cosas así? Emmm... más que eso no, de la gente que va a trabajar, esto funciona así porque... empiezo a pensar en ¿por qué la gente se va a trabajar? y esas cosas, ¿por qué va tan lejos, o tendrá familia? empiezo a pensar más en la gente que en el territorio. Eso	<b>Diferenciación sujeto espacial</b> <b>Factor emocional</b>
	<b>E: Pero al pensar en las personas también te da cuenta de lo que puede pasar en ese espacio, que ocupan esas personas, ¿es mas así como lo ves? en vez de pensar solo en el territorio, ves a las personas y en lo que las personas hacen en ese territorio ¿cómo se</b>	

	<b>desplazan a dónde van?</b>	
	H: claro, en por que están ahí o como ocupan las cosas, y eso... como que nunca he profundizado	
	<b>E: ¿Crees que lo que ves de la ciudad en el recorrido que haces es replicable para tener una imagen global de la ciudad de Santiago?</b>	
	H: Si, porque lo que se da en ese recorrido, se puede dar en muchas otras partes y ahí como un patrón que es en común, que sigue todo sobre todo en la ciudad	
	<b>E: Es como lo que te preguntaba anteriormente, que si te puedes hacer una imagen del resto de la ciudad de Santiago en ese fragmento de ciudad que tú haces en el recorrido</b>	
	H: Ahhh si po, hay de todo en el recorrido hay universidades, locales, escolares, de todo	<b>Percepción sobre organización espacial</b>
	<b>E: Pongámonos en la situación al revés de la que tú haces, una persona no que tenga que viajar del norte al centro, si no que viaje del Centro al norte de la ciudad, ¿Tú crees que pensarían lo mismo que tú, o pensarían algo distinto?</b>	
	H: Distinto, porque es distinto el recorrido, de principio a fin... ¿si lo hace en la mañana?	
	<b>E: No, pero por ejemplo una persona que viva en el centro y viaje al norte (como tú vives en el norte y viajas al centro)</b>	
	H: No se po, es como más tranquilo porque son barrios más residenciales, está más alejado del comercio en abundancia, no se po, sería más relajado, obviamente que sería un cambio de la	<b>Valoración estética</b> <b>Percepción sobre</b>

	transición de los locales a los barrios residenciales.	<b>organización espacial</b>
	<b>E: ¿Igual habría un cambio?</b>	
	H: Si po, es que son dos polos opuestos	<b>Reconocimiento dual del paisaje</b>
	<b>E: ¿Cómo crees que sería tu percepción si te bajaras después de la micro? por ejemplo sino te bajaras en el centro y sigieras hacia el sur, del recorrido normal que es más largo; crees que tu percepción sería la misma o cambiaría en algo o como sería</b>	
	H: yo creo que sería distinta, así suponiendo sería, no se po' de partida identificaría el inicio, el medio y el final (en distintos tramos) y quizá hayan más elementos que llamen más la atención, pero ahora como que ahora no recorro mucho, pero si cambiaría	
	<b>E: ¿Crees que influye el estado anímico en el recorrido de la micro? (en lo que ves, en lo que piensas)</b>	
	H: si po' caleta, mucho, porque un día ni siquiera mirai para afuera, influye mucho. De hecho hasta los recuerdos te ponen triste, si un lugar te recuerda un mal momento (si lo veis siempre)	<b>Factor emocional Memoria perceptiva</b>
	<b>E: Y por ejemplo independiente de los elementos arquitectónicos que puedas reconocer en el recorrido (como la iglesia o el supermercado) ¿De qué maneras crees que influye el elemento natural ya sea cielo, cordillera, sol, cerro) cómo influye o como lo percibes en el recorrido?</b>	
	H: No sé, mira en la mañana como que el sol pega súper fuerte, es como súper molesto (ahora porque estamos en verano) y en	<b>Reconocimiento elementos naturales</b>

	<p>invierno es distinto porque como esta nublado es como todo blanco, como que no tiene mayor relevancia, no molesta tanto, el cielo es como un punto de vista central, el paisaje po' y esas cosas... la naturaleza hay re poca, pero es agradable ver</p>	<p><b>Elemento natural</b> <b>diferenciador</b></p>
	<p><b>E: Pero por eso tu igual crees que influye en el sentido de que si estuvieras en el sur de la ciudad viendo el mismo sol, la misma cordillera, el mismo cielo a que estés en el norte de la ciudad viendo lo mismo o que el oriente o en el poniente o en el centro, ¿es distinto?</b></p>	
	<p>H: No, es distinto. Depende de donde estis</p>	
	<p><b>E: Pero por eso en el cambio que hay desde Recoleta hacia Santiago Centro, ¿Sientes que es distinto?, ¿Influye la percepción del paisaje de la ciudad, o no influye? O solo influyen las casas, el camino, la gente...</b></p>	
	<p>H: Yo diría que más la gente que el destino, pregúntame por qué</p>	
	<p><b>E: ¿Te fijas más en la gente que en el paisaje?, ¿Por qué?</b></p>	
	<p>H: No sé, no me llama la atención Santiago, el cielo tan feo, que tiene como dos nubes tajadas', el sol, estoy acostumbrado como que ya deje de darme cuenta o como que ya no hay mucho que darse cuenta y yo creo que en todas partes es igual (ósea mi percepción), de hecho más en la micro se ve más esa cuestión, dependiendo del lado que estés en la micro te va a llegar, de ahí como que nota una connotación distinta y depende de la otra también, de hecho ahí es como que te fijai mas y eso...</p>	<p><b>Valoración estética</b> <b>Elemento natural</b> <b>transversal</b></p>

	E: algún comentario más para cerrar	
	H: No, no se me ocurre nada... que es bacán viajar lejos, eso no más...	
	E: Muchas Gracias	

### Entrevista N° 5

E: Entrevistador/a.

H: Hombre

N°	Entrevista	Códigos asignados
	E: Bueno yo leí tu relato y me pude dar cuenta de esa diferenciación que hiciste entre el tramo, del inicio, el medio y el final. El inicio y el medio era mucho más amplio, con mucho más detalle que el final, entonces quería saber ¿por qué tienes esa perspectiva del viaje? y si existen elementos o algunos factores que permitieron que tu hicieras esa diferenciación	
	C: haber voy a comentar un poco como fue el contexto para que comprendas un poco más porque se llegó a un punto en el cual inicialmente quizá la descripción era un poco más detallada, mas rica, más nítida y después se volvieron un poco más gruesas. Primero el contexto del viaje lo hice después del trabajo ¿cachai? Es un viaje cotidiano, recurrí a elementos de la cotidianidad (se podría decir) de mi vida ¿cachai?, de manera de afectar lo menos posible la descripción, hacerla un poco mas basada en la	<b>Memoria perceptiva</b> <b>Predisposición al viaje</b> <b>Diferenciación sujeto espacial</b>

	<p>experiencia más que... quizá en un tipo de experiencia más artificial, por lo tanto inicialmente la disposición era mucho más... había un poco mas curiosidad de mi parte, o que me llamaba más la atención pero a medida que me fui dando cuenta, que me fui haciendo consciente de que lo que iba observando lo tenía que ir incorporando en un relato, eso hizo darme cuenta de que muchas de las cosas ya lo había descrito , por lo tanto muchas cosas ya no tenía mucho que decir, porque al principio ya lo , todo lo que me llamaba la atención o lo que era fuente de novedad, después como que se difumino un poco porque se volvió un poco mas rutinario y se volvió más de lo mismo. Subía el mismo tipo de gente, bajaban las mismas personas, al inicio como era consciente, porque en realidad uno nunca antes de subirse al bus está consciente de que tiene que hacer un relato; va así no mas, va sin plena conciencia, uno va pensando en otras cosas. Por lo tanto yo creo que tiene que ver con la atención, el foco de atención inicialmente era la actividad misma, pero después con el tiempo se volvió la actividad pero ya en curso, ya no era novedoso</p>	
	<p><b>E: Entonces ¿crees que el hecho de ser consiente al estar dentro del bus y tener que fijarte de algunos elementos fueron los que te hicieron ver con más detalle?</b></p>	
	<p>C: Claro, eso fue lo que inicialmente a mi me motivo y después la conciencia plena de estar realizando una actividad de este tipo, uno no se puede sustraer de eso, porque uno está haciendo el ejercicio consciente a partir de que nunca se me había planteado la idea de hacer un relato de cómo iba experimentando el viaje, cuáles eran los elementos que llamaban mi atención o de qué forma se</p>	

	plasmaban las variaciones del entorno en el viaje	
	<b>E: Si bien tu lo planteas en el relato, que en la primera parte y en el medio te fijes mas en las personas, porque dice que después de Franklin te fijas más en el exterior, con todo lo que había pasado del taco y todo eso, pero independiente del tramo ¿te llama más la atención la gente en la micro que el paisaje?</b>	
	C: Si, particularmente en este caso si porque el paisaje es conocido, las variaciones que experimenta el entorno, los cambios que uno podría ver o evidenciar dentro de la conformación urbana, no son muy sustantivos, salvo que hayan cosas que impliquen una alteración misma del viaje, como un tipo de taco o un tipo de gatillador del entorno que genere de que precisamente te estés preguntando por qué estás ahí o que haya un problema ¿cachai?, pero yo me fijo más en la gente, eso es verdad es efectivo, en la gente inicialmente y después empiezas a trasladar la mirada... precisamente de este mismo agotamiento (no es de agotamiento como cansancio) ¿me entendís o no?, como la disminución de la variación, de la novedad	<b>Diferenciación sujeto espacial</b>
	<b>E: Independiente de eso crees que es importante el paisaje que hay afuera?</b>	
	C: Si, es muy importante. Porque precisamente es un elemento que por lo menos en mi caso yo lo digo “el paisaje no es un paisaje...” osea desde el punto de vista... yo no soy paisajista ni tampoco urbanista, pero considero de que la planificación que existe a nivel gubernamental de lo que son la infraestructuras urbana, tu puedes ver que no tienen ningún tipo de preocupación del entorno urbano;	<b>Percepción sobre la organización espacial</b> <b>Valoración estética</b>



	<p>por una parte hacen más grato el paisaje y por otro lado también de generar una organización un poco más inteligente del espacio</p>	
	<p><b>E: ¿Y crees que durante todo el recorrido es así?, ¿El paisaje a nivel de planificación (como lo mencionas) tiene las mismas características?</b></p>	
	<p>C: si, lo que pasa es que tu igual te podis dar cuenta de que el recorrido no está pensado como recorrido, o sea se busca una alternativa de poder hacer viable el paso o el tránsito de un bus desde un lugar a otro pero no está pensado como un lugar desde el cual van a haber personas que van a ir observando el paisaje o van a ir distinguiendo o incorporando esos elementos dentro de su experiencia, no se piensa eso, haber yo lo podría decir el recorrido como de otro modo es como un túnel, tú te subes del bus y te bajas del bus y se espera que ojala haya lo menor afuera de manera que todo funcional al mismo viaje, desde el punto de vista del proveedor, no de quien lo experiencia, o sea que no está pensado a través de la experiencia del usuario, son muy pocos los elementos que te hace pensar que alguien está pensando en tu comodidad o en tu bienestar precisamente por la forma en la que está configurado el viaje, o sea por calles pequeñas, buses enormes, calles que tienen en algunos casos más de 150 años y que tienen una conformación de materiales que hacen que la micro salte completamente. Tú te dai cuenta que no hay ninguna sucesión de ninguno de los elementos que están puestos a disposición en el viaje, están todos disgregados; o sea hacer pasar una micro de como 100 metros de largo (no sé cuantos metros medirá una micro) por una calle de 2 metros, súper estrechas, con muchos recovecos</p>	<p><b>Percepción sobre la organización espacial</b></p> <p><b>Forma y construcción espacial</b></p> <p><b>Responsabilidades en la organización de la ciudad</b></p>

	<p>(pasillos), por otra parte las calles... hay un tramo que está lleno de adoquines, por lo tanto esas micros están hechas para circular por tramos donde hayan extensión y ojala sin tantas paradas, de manera de hacer expedito el viaje y ojala en línea recta, entonces no hay ninguna vinculación de los elementos del ambiente, independientemente a que sean buses nuevos o en algunos casos se cumple la finalidad es muy deficiente la experiencia</p>	
	<p><b>E: Con todo esto lo que dice tu crees que las personas encargadas de planicar el sistema de transporte no permiten quizá que la gente se fije en el paisaje sino que se encierre (por decirlo de alguna forma) en lo que esta pasando dentro de la micro ¿existe como esa intencionalidad quizá?</b></p>	
	<p>C: No, no creo que exista esa intencionalidad. Creo que incluso es tan amateur todo... es prolijo que eso ocurre por una negligencia, no es intencionado ¿cachai?. No parte de la intencionalidad de alguien o alguien de que haya elaborado una idea así, ahora yo creo que esa falta de conciencia del paisaje, no es algo superficial o estético, o algo que uno puede decir se arregla cosméticamente o sea tiene que ver con otros elementos que están en juego y que tienen que ver con la identidad de la ciudad ¿cachai? Con la forma en la cual te agarrai del paisaje, incorporando elementos en las personas, creo yo que eso mismo, la falta de prolijidad, la irregularidad, lo heteróclito que es el ambiente, el entorno que es muy poco homogéneo y esa distinción de lo poco homogéneo no surge desde el hecho de que tu veas todo diferente sino porque yo estado en otros lugares (voy a ocupar el cliché) desde Plaza Italia pa' arriba, pero tú te dai cuenta de que en esos lugares hay una</p>	<p><b>Percepción sobre organización espacial</b></p> <p><b>Funcionalidad elementos del paisaje</b></p> <p><b>Factor emocional</b></p> <p><b>Paisaje y medioambiente</b></p> <p><b>Valoración estética</b></p> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Infraestructura del paisaje urbano</b></p>

<p>conciencia del paisaje ¿cashai? O sea desde los elementos del entorno, del paisaje son tan importantes como los elementos del modelo porque si hay una configuración, una consideración distinta del espacio y eso tiene que ver precisamente con algo económico, pero es así. Ahí el sujeto se apropia de su espacio, aunque no lo puede usar, de hecho es bonito por lo mismo porque ni siquiera lo usa, o sea está ahí de objeto, para apreciarlo y por otra parte hay una preocupación por dotar al sujeto en su experiencia de un viaje más placentero, independiente de que hayan tacos tu ves áreas verdes, tu ves un ensanchado en las calles mas extenso, las calles son mucho más expedita, hay una planificación urbana también desde el punto de vista de la construcción, que tu ves un poco mas de simetría en ciertos elementos, que te hacen ver a ti que no hay hueones achoclonados ¿cachai?, no están todos apretujados con todos, y eso hace ver que hay una preocupación de alguien, que hay una intencionalidad y yo creo y eso se lo achaco al municipio (pero hay vamos a tocar otros temas que son más de fondo) que coyunturalmente pasan a tocar el tema del paisaje. A mí me parece súper relevante el paisaje desde el punto de vista que tengo yo desde la experiencia como habitante de la ciudad, hace que precisamente yo tenga disposición a apreciar de mejor o peor forma el lugar donde habito, donde circulo normalmente, entonces frente a eso cuando uno a recorrido otras capitales, otros lugares, (en mi caso) en particular de Latinoamérica te dai cuenta de otras realidades, va incorporado en un set de cultura, te dai cuenta de que es algo cosmético, ni siquiera estético ¡cosmético! Algo que es superficial que se atribuye siempre a lo lindo, es lindo o es feo no se habla de la dimensión que es necesario, que básicamente son</p>	<p><b>Anhelo de ciudad</b></p> <p><b>Reconocimiento</b></p> <p><b>elementos naturales</b></p> <p><b>Elementos natural</b></p> <p><b>diferenciador</b></p>
--	---

	<p>elementos que complementan la experiencia de la vida de que tu podis tener un día estresante de que tenis un lugar para mirar, que te permita relajarte un poco y apreciar otras dimensiones y que el efecto estrés se atenúe, que sea mucho menor, si estay en un lugar sucio, mal cuidado, que es desordenándola experiencia cambia y la tolerancia que uno va enfrentando en el lugar en que uno vive es mucho menor.</p>	
	<p><b>E: Con respecto al mismo tema, pero tomando en cuenta los elementos naturales del entorno ¿tú crees que influyen mientras uno va en el recorrido?</b></p>	
	<p>C: Si, pero con los elementos ¿uno se refiero al medio ambiente?</p>	
	<p><b>E: Claro por ejemplo la hora (si es de día o de noche), la montaña, todo...</b></p>	
	<p>C: Claro, totalmente. Lo que es el ciclo natural, desde el mismo hecho de plantearse la experiencia en la noche o en la mañana cambia un poco la disposición corporal, tenis que recordar que nosotros tenemos un ciclo circadiano que es un ciclo biológico que tiene que ver precisamente con las funciones hormonales del cuerpo con todos los dispositivos que están puestos para que el sistema que se relaciona con el entorno este alerta y procese la experiencia de manera distinta, la experiencia en la mañana o en la tarde, hacen una experiencia distinta, de todas formas. Por otro lado lo que son los elementos propios del paisaje natural hacen mucho la diferencia, ósea aquella zona donde hay más vegetación o que permiten una visibilización más expedita de lo que es la cordillera, como el cielo, hacen que la experiencia sea mucho más</p>	<p><b>Paisaje y medioambiente</b></p> <p><b>Reconocimiento elementos naturales</b></p> <p><b>Elemento natural diferenciador</b></p> <p><b>Factor emocional</b></p>

	placentera ¿cachai?	
	<b>E: Como crees que sería la percepción de una persona que realiza el mismo viaje que tú, pero al revés</b>	
	C: ¿Tú te refieres término del sentido?	
	<b>E: Claro, cámbiale la dirección del viaje</b>	
	C: Yo creo que el cambio tiene que ver particularmente con que yo voy desde un lugar... ósea mi viaje va planteado desde el centro hacia la periferia y esa distinción es relevante (hablo desde la distinción centro – periferia, no desde la periferia que se conoce no como los círculos de las periferias, sino simplemente a que hay un centro y una periferia, hay un entorno, a eso me refiero) de que en la medida que uno va desde el centro hacia el exterior la ciudad se va transformando en una especie de anillos de cebolla, con eso quiero decir que hay anillos concéntricos al mismo centro del casco urbano histórico que uno los puede identificar a partir de elementos propios de las construcciones que hay, de que fueron realizados en una contemporaneidad del tiempo y a medida que uno se va alejando uno se va dando cuenta que eso contemporáneo que tiene un correlato, que tiene una coherencia va perdiendo ese poder ¿cachai? Y todo lo que es la influencia de ese tipo de construcción o de ese tipo de paisaje, se va perdiendo y se va difuminando hasta que llegamos a lo que es lo “moderno”, pero lo que es aquí, de lo que es aquí Santiago moderno ¿cachai? Cuando hablo de lo que es Santiago moderno me refiero a toda esta nueva urbanización que se ha generado a partir de lo que es la expectativa de la organización urbana, ahí hay un cambio sustancial de lo que es la	<b>Percepción sobre organización espacial</b> <b>Memoria perceptiva</b> <b>Reconocimiento dual del paisaje</b> <b>Intervención en el paisaje urbano</b> <b>Responsabilidades en la organización de la ciudad</b> <b>Paisaje y medioambiente</b> <b>Valoración estética</b> <b>Forma y construcción espacial</b>

	<p>morfología del espacio porque tú tienes en el casco céntrico, ahí hay una especie de complemento, no creo que intencionado, hay una especie de control un poco más acucioso de lo que es la construcción de estos departamentos nuevos, ósea hay espacios como la escuela militar, me refiero a la antigua escuela militar, el Parque Ohiggin's, lugares emblemáticos en los cuales toda esta construcción nueva no ha proliferado, están en los entornos, pero se han mantenido estos espacios, pero a medida que uno se va alejando te vai dando cuenta de que hay una intervención más agresiva de este tipo de construcciones dentro del entorno que hacen que finalmente tu mires y te encuentres con una selva de edificios de distintos colores, distintos tamaños, sin un correlato, sin ningún tipo de organización, y ahí te dai cuenta de que el imperio de mercado en esa área por lo menos nuevamente no ha sido regulado ¿cachai?, no hay una regulación, simplemente hay una apropiación del suelo, desde un punto de vista muy salvaje se usa el suelo, se apropian y se van dejando esas construcciones que son en muchos casos muy agresivas con el ambiente, y no tienen ningún tipo de sustentabilidad, no hay ningún tipo de consideración con los materiales, con los colores, no se alguien que tenga una apreciación un poco más estética raramente coincidirá conmigo de que solamente son importante de como tu te planteas la ciudad, son un poco molestas, ruidosas.</p>	
	<p><b>E: ¿Y entonces al revés?</b></p>	
	<p>C: Ah... al revés, disculpa. Al revés uno se iría aproximando desde esa irregularidad, desde esta periferia que es como una selva hacia un lugar que va recuperando paulatinamente su asentamiento</p>	<p><b>Memoria perceptiva</b> <b>Percepción sobre</b></p>

<p>histórico ¿cachai?, ósea el casco y el centro de Santiago es un lugar que no puede darse el lujo de extinguirse, creo que todas las ciudades importantes del mundo y todos los lugares que se connotan por tener una infraestructura urbana notable han privilegiado eso elementos por sobre el desarrollo de lo que la producción de viviendas, yo creo que hay un uso de suelo que no está bien administrado y creo que en el mismo viaje eso se nota y tú te vai dando cuenta que vai saliendo por una avenida muy cajonada, unos cajones muy grandes ¿cachai?, perdón muy estrechos, después te aberturas a un cajón más extenso y vai llegando al centro y en el centro se provoca el mismo despachamiento, ósea se a chica nuevamente el espacio, pero te encontrái con una mole de historia, que se va como una tela de cebolla contrayendo desde señales muy tenues hasta una complejidad mucho mayor, cuando llegai al centro del campo histórico y creo que la experiencia mucho mas, por lo menos en mi caso mas placentera desde la periferias hasta el centro que del centro a la periferia es mucho mas interesante la experiencia desde la periferia, interesante el en sentido que aquí uno va a caer en otra, voy a caer en un juicio de valor pero tiene que ver también precisamente con la gente que va ingresando al bus, lo que ha hecho el sistema de transporte público en la actualidad es que ha sincerado un poco lo que es la, más que sincerado ha generado un efecto obligatorio de mezclas en las distintas capas sociales ¿cachai?, este hecho que hayan recorridos transversales, que recorran una baja cantidad de comunas ¿cachai?, donde notablemente hay una diferencia de ingresos, una diferencia social entre las distintas localidades, hace que mucha gente se subas con</p>	<p><b>organización espacial</b></p> <p><b>Intervención paisaje urbano</b></p> <p><b>Responsabilidades en la organización de la ciudad</b></p> <p><b>Reconocimiento problemas sociales</b></p> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Diferenciación sujeto espacial</b></p> <p><b>Paisaje y medioambiente</b></p> <p><b>Infraestructura del paisaje urbano</b></p> <p><b>Funcionalidad elementos del paisaje</b></p>
---	---

	<p>características muy distintas. Muy heterogénea, cuando uno se va desde el centro hacia la periferia la gente que va incorporándose al bus es más de los sueldos más bajos ¿cachai? Yo no quiero decir que hay una correlación directa entre los higiene y los estratos pero en la forma en la cual la gente utiliza el espacio, utiliza el bus se dispone a utilizar la infraestructura que está disponible ahí, el cuidado que hay, el mismo hecho de pagar no la locomoción, esos elemento hacen que finalmente el viaje sea mucho más llevadero desde la periferia al centro. Igual es un elemento fundamental las personas, ósea hacen que la experiencia en el viaje sea mucho mejor o peor, los olores, los ruidos, la comunicación que hay al interior del bus, el trato con el adminiculo mismo, es muy distinto, generalmente se acerca a los temas de educación no sé.</p>	
	<p><b>E: Que bueno que lo mencionaste, justo te iba a preguntar ¿Qué si solamente de forma visual uno podía percibir este paisaje?</b></p>	
	<p>C: Lo que es el viaje, que tiene que ver con olores, los olores por lo generales son un poco desagradables, van desde los olores de cuerpo del mismo trajín diarios hasta, hay algunos casos olor a tierra, los buses no son limpiados ¿cachai?, tú te day cuenta que no existe una mantención en el tiempo tampoco y eso mismo hace que la experiencia sea mucho más precarias.</p>	<p><b>Factor emocional</b> <b>Memoria perceptiva</b> <b>Anhelo de ciudad</b></p>
	<p><b>E: Respecto a los hitos que mencionaste, que fue el Hospital Barro Luco, la supuesta construcción de la línea tres del metro y el persa Biobío eso hitos los mencionaste ¿Por qué a ti te llamaban la atención? o a ¿ti te tocaba algún punto de la experiencia anterior? O solo porque corresponden quizás, el Hospital y el persa Biobío se</b></p>	



	<p><b>pueden tomar como hitos urbanos casi como generales.</b></p>	
	<p>C: ósea de partía en todo lo que es el recorrido hay una mezcla ¿cachai? Hay unos de ellos que se nombran como hitos porque son lo más relevante dentro del viaje, relevante en el sentido en que la forma que puede haber desorganizado el recorrido antes de que uno circunde por muchos lugares que no tengan mucha referencia por lo tanto es un poco difícil diferenciarlos al decir estoy en la calle tanto con tanto, no hay algo sustantivo que haga que esto tenga un peso por sí mismo, esto hitos tiene un peso por sí mismo y los nombro porque si tiene algo que ver con mi experiencia por que el persa Biobío es un lugar que es muy común, que la micro cuando pasa por ese lugar hay un a cambio totalmente que si uno pasa por ahí un fin de semana, es posible ver un cambio sustantivo dentro de lo que es la posición del recorrido, porque suben caleta de personas todas distintas, te dai cuenta que andaban de paseo alguna, otras andaban buscando algo específico, pero existe este cambio. Con respecto a la línea tres o la construcción de la línea tres yo lo nombro porque dentro de lo que es mi experiencia de viaje y el uso del Transantiago en esto años que me ha tocado ser usuario, yo creo que es algo que se ve como una especie de solución a mediano plazo de lo que es mi experiencia de viaje cotidiana ¿cachai? Yo todos los días me levanto, salgo temprano y ocupo el metro en la hora punta, y yo me doi cuenta que la forma en que la gente organiza este viaje, está por muy lejos de ser una planificación responsable del uso del transporte, te dai cuenta que hay gente que podría tomar perfectamente la micro que se demoraría mucho menos pero toma el metro y viceversa, entonces no existe esa conciencia del uso del sistema de transporte todo</p>	<p><b>Factor emocional</b></p> <p><b>Memoria perceptiva</b></p> <p><b>Diferenciación sujeto espacial</b></p> <p><b>Percepción sobre organización espacial</b></p> <p><b>Responsabilidades en la organización de la ciudad</b></p> <p><b>Anhelos de ciudad</b></p>

	<p>creen de que el metro es el más rápido y que la micro es más lenta pero es una expectativa, si algo pudiera desmentir y medir los tiempo en el caso en la mañana si existieran esos corredores las micros deberían ser mucho más rápido que el metro entonces, el hito de la construcción de la línea tres tiene esa carga para mí, tiene la carga de que la calidad del viaje mejores bastante cuando esto se implemente porque va a descomprimir un poco lo que es la influencia de público dentro de lo que es la línea dos muchas personas que se trasladan de un lugar un poco más periférico en lo que es el paso de la línea obtén por tomar la línea dos, subirse ahí darse la vuelta completa y con la línea tres, que es una línea que es transversal que lo que hace básicamente es ser una alternativa paralela a la línea uno, uno esperaría que las personas que van sobre todo al sector oriente obtén por esa línea y un poco descomprima la presión que existe actualmente en lo que es la línea dos, por eso se ve como un hito importante y la construcción de los Hospitales me llama la atención precisamente porque también es experiencial porque siempre en aquel lugar a habido una señalética o un aviso y hay como una especie de eterna construcción de Hospital por eso me llamaba la atención, no había reparado en el cartel nuevo pero desde que tengo un poco uso de conciencia de lo que es el sistema de salud me he dado cuenta de que eso no cambia siempre ahí se va a construir un Hospital nuevo, nunca he visto el Hospital nuevo solo he visto el cartel.</p>	
	<p><b>E: Con respecto a todo lo que tu observa ya sea dentro o fuera de la micro ¿tú crees que en este fragmento de ciudad, crees que puedes construir el resto de la ciudad con lo que ves, con ese</b></p>	

	<b>fragmento?</b>	
	<p>C: es un poco difícil, pero cuando uno recorre por Buenos Aires por ejemplo los barrios son distinto, este ejercicio que tú me decís es un poco más fácil porque uno va a un lugar y hay signos de heterogeneidad el espacio tú vas caminando y te vas dando cuenta que te vas encontrando con lo mismo para haya y para acá y ese ejercicio es de proyectar un poco lo que viene es fácil en este tipo de lugares pero en cambio acá si bien hay elemento propio y intuitivos de alguna zonas la forma salvo en el barrio alto que uno podría ver es total mente distinta o sea por ejemplo , yo te voy a dar un ejemplo, yo me paro en la gran avenida y me bajo ahí en la altura del paradero cinco y empiezo a caminar, camino dos o tres cuadras y básicamente estoy dentro de un barrio residencial que se extiende del paradero uno hasta el paradero doce más o menos y la proyección es similar peor uno pasa la panamericana que es una gran fisura que hay dentro de lo que es urbanísticamente hablando y la composición es totalmente distinta uno llega a otro mundo llega a un lugar, que tiene otra historia esta posición que tiene que ver con clase media más conservadora del espacio y cuando uno pasa la panamericana que encuentra con un lugar más periférico que históricamente ha sido más periférico por lo tanto tú te dai cuenta que la conformación de la casa de todo lo engramado es toralmente distinta incluso todo lo que es la configuración de Damero que tiene la ciudad misma que es un elemento más distintivo también se pierde uno encuentra pirámides, estas imperfección que no tiene mucha correlación hay unas curvas también, en cambio todo lo que es la panamericana hacia el oriente se da mayor ¿cachai? Es muy difícil que encontrí una calle que sea</p>	<p><b>Memoria perceptiva</b></p> <p><b>Reconocimiento dual del paisaje</b></p> <p><b>Percepción sobre organización espacial</b></p> <p><b>Forma y construcción espacial</b></p> <p><b>Infraestructura del paisaje urbano</b></p> <p><b>Funcionalidad de elementos del paisaje</b></p> <p><b>Valoración estética</b></p> <p><b>Memoria perceptiva</b></p>

	<p>un trazo irregular que este planteado de forma diagonal o cuadrado. Yo que he recorrido un poco la zona y más o menos uno sabes hasta donde puede proyectar un poco desde todo lo que es el recorrido desde el poniente sur, el norte o el este te dai cuenta de que es muy difícil hacer una explicación.</p>	
	<p><b>E: Con respecto a lo de las calle claro que fue poco los hitos que mencionaste como infraestructura pero las intercepciones de las calle era muy claras, como lo dijiste anterior mente remplazaban al hito que ya era desnaturalizado por las intersección de las calles.</b></p>	
	<p>C: Claro hay intersecciones que son más llamativas que otras precisamente porque tiene de promedio un semáforo o tiene de promedio una mayor influencia de vehículos y son las calles más emblemáticas ¿cachai? Por ejemplo la intersección de Santa Isabel con Nataniel, lo que es la intersección de Franklin con San Diego, la intersección de Placer con Gran Avenida, en esa intersección me llamo la atención por que había antes en esa intersección un poco más allá había una especie de estación de trenes entonces antes de llegar a esta intersección la micro me acuerdo cuando era chico paraban a esperar que pasaran los trenes, habían unas locomotoras que llevaban maderas de la estación Franklin hasta San Eugenio creo, y pasaba por ahí un tren entonces la micro paraba la calle estaba llena de adoquines, era algo muy representativo todavía queda solamente las cicatriz de la línea de tren en el suelo.</p>	<p><b>Funcionalidad</b>  <b>elementos del paisaje</b>  <b>Memoria perceptiva</b>  <b>Infraestructura del paisaje urbano</b>  <b>Forma y construcción espacial</b>  <b>Arraigo espacial</b></p>
	<p><b>E: bueno, quisiera pedirte que me digieras algunas palabras de cierre con respecto a todos lo que conversamos.</b></p>	

C: Más que palabras de cierres, tiene que ver que lo encontré muy interesante la experiencia no tan solamente por el hecho de que hacer un relato o de plantearse la ciudad de esa forma sino precisamente de ese ejercicio de hacerte consciente de lo que uno está experimentando durante el día y que la forma de vida occidental contemporánea esta echar por sobre la base de que uno siempre tiene que estar, de que la atención siempre tiene que estar fijada sobre atracciones futuras, muchos casos son de necesidades, objetivo, planificaciones ¿cachai? O experiencias pasadas, pero todo lo que tenga que ver llevar el presente a un estado de suspenso y preguntártelo y problematizarlo está un poco perdido, no se hace habitualmente y cuando uno lo hace aparecen elementos que son novedosos, aparecen elementos de los cuales uno no era consciente, tanto de la capacidad de uno para tomar esa experiencia como por la forma que se ha ido modelando en el tiempo, los entornos, los pasajes hay cosas que uno no ve todos los días y son cosas de la cotidianidad y pierden esa categoría de distinto pero cuando uno hace este tipo de ejercicio vuelve hacer distinto dependientemente de que hayan estado ahí siempre porque aparecen elementos nuevos, que llaman y que fuerzan un poco a que se genere el contraste o la diferencia entre lo que había y lo que hay ahora, entonces me parece sumamente positivo el hecho de hacerte consciente una experiencia de este tipo, podríamos hacerlo un poco más seguido porque uno no se da cuenta precisamente los niveles de tolerancia o intolerancia que le tiene a las cosas también tiene que ver con las capacidades de uno de darse una experiencia cotidiana algo que no tiene que ver con todo lo que te ofrece el sistema que tiene que ser algo pagado, que tiene

	que ser algo exclusivo , algo distinto, que tiene que ser entretenido por definición eso lo le da pero el observador es el que le da ese valor, por lo tanto me pareció súper interesante y muy bien muchas gracias por haberme considerado para el ejercicio.	
	<b>E: muchas gracias a ti.</b>	

Archivo anotaciones reales de los entrevistados

Relato Espacial Persona Número 1

**JUNIO** VIERNES Friday **1**  
June S. Justino - S. Juvenal  
Recepcionista trabajo de 08 a 16<sup>00</sup> hrs.

08  
09 Para llegar a mi trabajo hago  
10 el syto. recorrido:  
11 Voy de Sudahuel a Vitacura  
12 y para ese trayecto tomo 3  
13 micros  
14 1º Desde mi casa (Laguna  
15 sur of Tte. Cruz) a San  
16 Pablo con Tte. Cruz tomo  
17 la troncal 110. Luego hago  
18 fila para tomar el expreso  
19 414 que va hacia Vitacura  
20 (Padre Hurtado con Vitacura)

Notas:

JUNIO		June		JUNIO		June	
L	M	M	J	V	S	D	D
				1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10	
11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	
25	26	27	28	29	30		

Semana 22 • Week 22 1 Jul. • 31 Jul. • 30 Ago.

\* Importante: \* Importante: \* Importante:

RHEIN

2

SABADO Saturday

S. Erasmo - S. Marcelino

JUNIO

June

08 y por último tomo la  
 09 C03 para llegar a la  
 10 calle Espoz. Todo este tra-  
 11 yecto desde mi casa al  
 12 trabajo dura un poco menos  
 13 de 2 horas. Salgo 7<sup>00</sup> - 7<sup>15</sup>  
 14 y llego al trabajo 8<sup>40</sup> - 8<sup>45</sup>  
 15 o a veces 9<sup>00</sup> hrs.

16 mi trayecto va desde la  
 comuna de Puduhuel hasta

3

DOMINGO Sunday

S. Maximiliano

Vitacura, pasando por los Prados,  
 Cerro Yavia, Renca (Costanera  
 norte) y llego a los Condos  
 y Vitacura.

JUNIO June

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

3 Jul. • 2 Ago. • 1 Sep.

Semana 22 • Week 22

\* Importante:

\* Importante:

\* Importante:



JUNIO

LUNES Monday

4

June

Sta. Frida  
CH

08 Las diferencias y los contrastes  
 09 de paisaje e impacto visual  
 10 son grandes. Cuando hago el  
 11 recorrido prefiero ir con los  
 12 ojos cerrados (no dormida)  
 13 porque la vez que he mirado  
 14 el ~~lugar~~ <sup>lugar</sup> por donde voy pasando  
 15 no me doy cuenta de tanta  
 16 diferencia. miro los carteles  
 17 gigantes de propaganda y  
 18 siempre pienso si a alguien  
 19 le interesan. En Cerro Navia  
 20 hay un rayado en una  
 pared blanca en un sitio

Notas:

erazo que dice:  
 ¡Gracias Sr. Presidente  
 por el Hospital!

JULIO July

L	M	M	J	V	S	D
						1
	3	4	5	6	7	8
	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Semana 23 • Week 23

4 Jul. • 3 Ago. • 2 Sep.

\* Importante:

\* Importante:

\* Importante:

DESIGN



5

MARTES Tuesday

S. Bonifacio - S. Salvador

JUNIO

June



estará ahí el

08 ¿Algun día ~~había~~ un hospital  
09 prometido?

10 En Penca no es Cerro que  
11 la alcaldesa eligió para  
12 escribir política. "Penca la  
13 lleva" (?).

14 Me da lata tan temprano  
15 tener que ver las calles de  
16 C. Navia tan sucias, llenas  
17 de basura y perros friolentos.  
18 Ver tanta gente mayor (terce-  
19 ra edad) ir a trabajar tan  
20 lejos, con ojo cansado, casi  
enrabiado <sup>(o resignado)</sup> por use todo el

JUNIO June

Notas:

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

camino de pie.

5 Jul. • 4 Ago. • 3 Sep.

Semana 23 • Week 23

✿ Importante:

✿ Importante:

✿ Importante:

7

JUEVES Thursday

JUNIO

S. Claudio (a)  
BO BR

June

08 Comparo todo, desde las  
 09 formas de las casas, hasta  
 10 la ropa que usa la gente.  
 11 ¿Por qué la gente más adi-  
 12 nerada no se abriga tanto  
 13 como el pobre?

14 Después de más de 1 hora de  
 15 viaje miro la hora y quiero  
 16 llegar luego. me bajo del  
 17 expreso y espero la C03 de  
 18 acercamiento (a veces 20 a  
 19 25' esperando). Trato de subir  
 20 como sea, o si no llego a tra-  
 sado. Veo más verde, más

JUNIO June

Notas:

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

cepel, cerro con casa  
 gignitescas y otras tantas  
 en construcción. Pa villa  
 del río, casi seco, en la

\* Importante:

\* Importante:

\* Importante:

Jul. • 6 Ago. • 5 Sep.

Semana 23 • Week 23

JUNIO

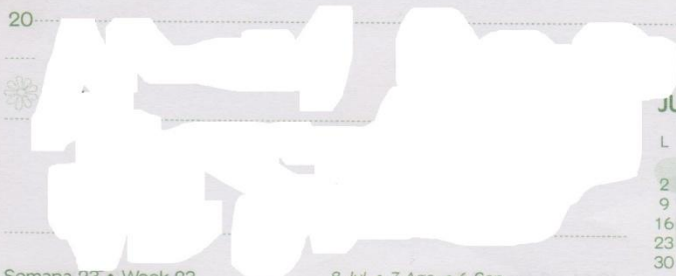
VIERNES Friday

8

June

S. Armando

08 gente haciendo footibag  
 09 (para qué si son tan delze  
 10 do?) Bordo no con muchos resto  
 11 rines; entrare alguna vez  
 12 me impresiona tanta gente  
 13 limpiando las calles que  
 14 nadie ensucia. Falta poco  
 15 para llegar, me bajo, un  
 16 jardinero me saluda, un  
 17 consejero también.  
 18 me gustaría que todo fuera  
 19 ni tan lindo ni tan limpio  
 20 ni tan sucio ni tan pobre.



JULIO July

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

DESIGN

Semana 23 • Week 23

8 Jul. • 7 Ago. • 6 Sep.

\* Importante:

\* Importante:

\* Importante:

RHEIN

## Relato Espacial Persona Número 2

RECORRIDO 503

DESDE: LA ESTRELLA CON EL ESTRIBO  
(PUSHUEL)

8:AM →

por el hecho DE SER UN RECORRIDO  
que SE VA POR DENTRO DE LAS  
CONUNAS que TRANSITA

Aunque se recorre UNA CALLE  
PRINCIPAL (JTP) es UNA CALLE

que AVN así deja ver las  
POBLACIONES, LA TIERRA, los  
VAYADOS EN LAS PAREDES y la

GENTE que SE QUEDA ABajo DE

LA MURO porque HENARON DE  
PISCALIZADORES; LAS CASAS SE

VEN ANTIGUAS, pero NO EN LA  
ONDA VINTAGE SINO EN LA

ONDA EN que SE ESTÁ cayendo o  
que NUNCA NADIE más LA PINTA.

poco y NADA SE VE DE PASEO.

ARBOLES SI, pero NO GRANDES Y VERDES, SINOMAS BIEN DE ESOS QUE SON COMO PARIITAS ENTERRADAS EN EL BARRO.

hasta Perez y Galvez 1902 se siente y ve como sus barrios (quizas un poco mas hasta MATUCANA por mi colegio).

Después empieza la parte - centro historico -, que esta (USO) vez le queda menos de historico, y a que esta lleno de nuevos DEPARTAMENTOS.

\* Se empieza a ver harto EXTRANJERO

\* Bien se cubió un 'lanza' a la mano. caché Altir o 1313

hay mas árboles y más ALTOS, pero AUN NO mucho verde y viejitas barriendo la VEREDA.

\* EN BRASIL CON MAPACHO HAY UN KIOSKO DE NATOS O \*(LA TUNA)

LA RUEDA A ESTAS ALTURAS VA LLENA, PORA GENTE CON cara de trabajador que recién ahora pasado Manuel Rodriguez se empieza a bajar, ANTES NADIE, solo subian.

Ahora si cambia el paisaje (harto) EN MENOS DE 30 MINUTOS de recorrido. se ven edificios de oficinas, autos mas bonito, ESTAS MAPACHO, AUNQUE SIGUEN siendo sectores (popl).

EN ALYANTO SE BAJA HARTZ GENTE Y SE SUBE MÁS.

ahora si se ve verde porque empieza a aparecer el forestal. y para mis gos Co tambien empieza a aparecer la otra mitad de stgo (o tercio) bien diferente, tambien son edificios antiguos o usas, pero ahora, por el barrio, de un corte más 'Chico'.

\* Autos - autopista - UNIVERSIDADES  
TEATRO - BELLAVISTA -

↑ cerca, porque hincaro do bla antes en el puerto purisima (sector de ABOQUINES)

gente que ANDA EN Bici o, PASADO BAQUEDANO hasta 1/2 gente ABAJO de la micro se ve diferente. menos "trabajadora-obrera(?)" y mas ONDA oficinista. NO VAN CON LA CHORBA, VAN CON EL SWEATER.

APARECEN flores; y la SENSACION de tranquilidad. (ej: MENOS miedo de estar cosas de valor que antes). —


x faroles.

PASADO SALVADOR me tengo que bajar así que



### Relato Espacial Persona Número 3

Fecha: / /



Inicio del recorrido a las 05:30 Hs AM. desde Paradero 26. de AV. La Florida, Puente Alto. Recorrido 112.

- Como regla general a esa hora la micro ya viene llena y ~~puesta arriba~~ con obreros de la construcción y asesoras del hogar, se nota por sus mochilas con ~~olot~~ comida y las conversaciones que a veces se escuchan.

En la calle se ven casas con ~~esta~~ ampliaciones de material ligero y departamentos en block. Son poblaciones muy parecidas a la mía.

- Cuando la micro llega a la Estación de Metro Maucú. Siempre se ve mucha gente ~~que va hacia el Metro~~ en los paraderos tratando de subir a las micros que ya van muy llenas y da pena, rabia e impotencia cuando ves que tratamos de subir y muchos quedan abajo.

- Al acercarme a Plaza Egana

www.vertical.cl Teléfono: (56-2) 223 2100



ya se empieza a notar una gran  
diferencia en el paisaje, calles  
más limpias, otro tipo de casas  
y departamentos, los vandejones centrales  
son cada vez más parecidos  
a un parque que a un vandejon  
central como los de mi barrio  
que no tienen tantos árboles ni  
pasto. mientras más se  
acercan la micro a Escuela  
Militar más dolorosa se  
hace la diferencia.

La mitad del recorrido es  
Av. Grecia y no hay mucha  
o casi ninguna diferencia  
con mi barrio excepto la  
estación de Metro.

Al final, ~~pasando~~ del recorrido  
entre Escuela Militar y  
Av. Vitacura el paisaje  
es definitivamente otro,  
muchos árboles, pasto,  
edificios de departamentos y  
casas muy lindas, tiendas  
de ropa exclusiva, etc...

Fecha: / /

05:30 AM



Inicia recorrido (día 26. Aprobado)  
La 112 ya viene llena,  
y hago por lo general paradas  
Escuela Militar el recorrido  
de pie por poblaciones como  
la más de gente humilde  
de trabajo y esfuerzo,  
obscuros de la constitución,  
asesoras del hogar etc por que  
la gente que trabaja en ofici-  
nas entra más tarde a  
sus trabajos.

Lindos Autos,

En resumen mi barrio  
(al inicio) pareciera no ser  
merecedor de algo más.  
A las autoridades no les  
importa que la iluminación  
sea poca, que halla más  
tierra que pasto, que muchas  
casas sean echas en bloques  
de 4, que los departamentos  
sean block amontonados igual  
que nosotros tratando de  
Tomar la micró. ~~AMONTONADOS~~  
En cambio Todo es diferente  
en Vitacura, Todo es lindo  
limpio, las casas no son  
pareadas, tienen ante jardines

grandes y lindos con autos nuevos y en muchas casas más de 1 auto, departamentos que no son block ni están amontonados, con áreas verdes Entradas elegantes, ascensores y consenes.

El cambio es como pasar de un mundo a otro, es fuerte y drástico.

Fin del recorrido. Av. Vitacura con Americo Vesputio.

## Relato Espacial Persona Número 4

Fecha: Jueves 27 de febrero, 2013

Recorrido: 203 (Recoleta /Zapadores – hasta- Santo Domingo/San Antonio)

Comienzo: 07:45 hrs. Zapadores con Recoleta.

Fin: 08:20 hrs. Santo Domingo con San Antonio.

El primer motivo de mi atención al comenzar el recorrido, es un supermercado Líder que se encuentra a una cuadra de Zapadores y que cuando paso lo aprecio casi majestuosamente debido al halo que causa el sol, el líder se encuentra a contra luz, es el lugar donde trabajo y que no me gusta, por lo mismo lo miro con desprecio, casi burlándome de paso. Líder feo. La micro viaja siempre por recoleta, fuerte y derecho es todo el recorrido. Sigo en la micro y el sol pega fuerte desde el lado oriente, toda la gente en la micro se amontona del lado opuesto, lo más desafortunados quedan pegados a las ventanas de donde se saluda al sol, el paisaje es grisáceo, bombardeado por carteles de los pequeños y grandes locales: restaurantes, pubs, vulcanizadoras, servicios técnicos, carnicerías, minimarkets, negocios, quioscos y una gasolinera casi llegado a Dorsal, donde se encuentra la estación de metro con el mismo nombre, Dorsal. Me gustan las estaciones de metro, hay mucha gente, eso llama mi atención, gente de todo tipo, pero en este caso y en todas las estaciones que observo en el recorrido, se trata siempre de estudiantes secundarios, porque no Universitarios y también obreros. Mediado que la micro avanza, me fijo en las personas que van subiendo al bus.

Después de pasar por dorsal el paisaje sigue igual, con arquitectura antigua-excepto una que otra remodelada- hay lugares que parecieran que se caen a pedazos, de esas casa antiguas, con el cielo a la chucha. Paso por fuera de la estación Einstein, donde hay un Ekono en toda una esquina y en la otra esquina un negocio, una carnicería, y puro comercio. También hay una vereda en sobre nivel, en la esquina opuesta al Ekono.

Paso por fuera del cementerio general, hay pérgolas por casi toda una cuadra, luego hay un estacionamiento donde puedo ver – tras las rejas- las tumbas y diferentes lápidas que abundan el cementerio, luego y cruzando una calle se encuentra el “cerro blanco”, no me gusta mucho, es como el parque los reyes, en más altura y tras las rejas (por lo que veo desde la micro, nunca he entrado a ese lugar en realidad). Al terminar el cerro, vive gente de la calle o solo una persona, no lo sé, sólo veo frazadas y trapos estirados de un lugar a otro, haciendo una especie de carpa en todo ese rincón donde se encuentra el cerro y una iglesia, mucha gente en la micro se persigna al pasar frente a la iglesia, hay algo en la iglesia que me llama la atención, el lugar donde ponen las velas y cae toda la cera de la vela junto a las velas ya consumidas. Al lado – cruzando una calle- está la estación de metro cerro blanco, es raro ver una iglesia con un cerro a las espaldas y una estación de metro al lado en plena ciudad, o al menos en el recorrido de esta micro ya que rompe con el paisaje grisáceo y gastado de lo que es recoleta.

Cada vez nos adentramos más en el sector comercial, estamos llegando a la urbe. Me estresa ese caos que origina el comercio, la variedad infinita de formas, colores, sonidos, ruidos, queriendo sonar más fuerte que el anterior, el paisaje se acelera, el día está recién comenzando y la ciudad está despertando. Paso por patronato y los comerciantes con sus grandes bultos de productos hacen descenso de la micro, siempre hay atochamiento vehicular por ahí, donde antes había un Mcdonalds y ahora hay una casa de cambio de oro, me asombró el cambio, pues veía tal Mcdonalds todos los días, y de un día para otro lo cambiaron, ahora siempre que veo esa casa de cambio me acuerdo del Macdonalds que se arrancó de repente, me caen mal los Macdonals, pero a ese, al verlo tan seguido, le había agarrado cariño.

-es raro como uno le agarra cariño a las cosas o personas que vemos repetidamente (como los lugares que vemos al pasar en la micro o como las personas que vemos en el lugar de estudio o trabajo) al estar siempre ahí nos debe dar seguridad, pasa a formar una parte casi indispensable del territorio, creo yo, aunque no los veamos sabemos que están ahí, no sé. -

Pasamos por sobre el río Mapocho, ya queda nada para llegar al destino, dos paraderos más y me bajo. Hay un paradero, en el parque forestal para ser más preciso, que es como el paso al Santiago centro, el umbral, allí se baja mucha gente, el paisaje es verdoso debido al verde del parque y a unos metros, al frente, comienza San Antonio en una especie de umbral oscuro y sombrío, una calle pálida abrigada por el frío que generan los edificios que habitan en el centro. Es como entrar a una cueva, de ahí hasta el destino son dos cuadras. En esa dos cuadras se ven como destellos de luz logran esquivar los edificios y alcanzan el asfalto del suelo y el rostro de los quiosqueros que recién comienzan a abrir.

#### Análisis territorial:

El comienzo lo identifico hasta Einstein, es donde percibo que sube más gente. El medio de Einstein hasta patronato (el tramo más largo) es donde el bus agarra vuelo (no hay tanto semáforo), el paisaje de acá tiene un tramo largo fuera del comercio, mejor decir, sin exceso de comercio, es más residencial. Del inicio hasta San Antonio es la comuna de recoleta. El tramo final del recorrido lo identifico de patronato hasta santo domingo (el tramo más corto). El cambio en el paisaje es abrupto, Santiago centro es la culminación de todo, la acumulación de todos los pequeños elementos que voy percibiendo en el trayecto (de menos a más gente y negocios, de pequeños a grandes locales), llegar al desenlace del viaje es recorrer un camino que va sumando y sumando elementos, va en crescendo hacia el corazón de la actividad laboral. En medida que se avanza por recoleta hacia el centro, esta se va volviendo más activa.

## Relato Espacial Persona Número 5

### Relato espacial en el Transantiago.

#### Pasos a seguir:

- Ocupación: Administrador Público
- Edad: 32
- Recorrido: 229

**Favor marcar el inicio del recorrido que realiza en el bus.**

Comienzo: 18:57 hrs. San Antonio con Alameda, Santiago.

Fin: 19:45 hrs. Gran Avenida con Avenida Lo Ovalle, San Miguel.

#### Describir el inicio del recorrido.

Estoy en el paradero de San Martín con Alameda, llevo alrededor de 3 minutos esperando el bus, reviso la aplicación en el celular que me señala que este tardará 12 minutos aproximadamente (desfase habitual que tiene la información de este tipo), para hacerme la idea de cuánto voy a tener que esperar. Llega el bus al paradero al cabo de 8 minutos, Eureka!... me siento próximo a abordar del bus, y lo primero que llama mi atención son los asientos desocupados al final del pasillo, ya que el viaje es largo y quiero irme sentado. Busco un espacio atrás de los asientos naranjos, que son para las personas discapacitadas, y me siento mirando hacia atrás para contemplar mejor el paisaje, de esta forma me acomodo para dar inicio a mi viaje. A pesar de estar todo listo, los pasajeros arriba, las puertas cerradas, el bus no parte, ya que existe un gran taco en el semáforo de San Martín, creo que es por la hora en la que se desarrolla el viaje. El bus sigue esperando, y vuelve a abrir sus puertas para que suban más pasajeros, finalmente, se llenan los asientos vacíos y queda uno que otro pasajero en pie, se sube un tipo de casaca roja llevando a cabo el típico control de evasión, lo que indica que demoraremos un tanto más para partir. Me dispongo a observar mi entorno, y me llama la atención la variedad de gente que está en el bus, sus caras son de

cansancio y algo de agobio por las condiciones mismas de viaje, por el calor y por el trayecto que hay recorrer -hay que considerar que el recorrido del bus finaliza en la comuna de El Bosque-, por lo que el viaje de algunas personas se extiende, por lo menos, más de una hora de lo que me tardaré yo en llegar a casa. Por fin iniciamos el viaje luego de la partida en falso, a velocidad muy lenta nos desplazamos por la segunda pista de San Martín y cruzamos la Alameda, en ese preciso instante una mujer en bicicleta distrae mi atención, ya que en una acción muy temeraria nos adelanta y esquiva los autos que son parte de la congestión presente, sonando bocinas. Hay un taco que se prolonga por varias cuadras, y en este momento no tengo explicaciones para entender porque hay tanta congestión, a mi costado veo muchos autos detenidos, y comienzan a sonar los primeros bocinazos los que se prolongaran por diez tomentosos minutos, lo cual es muy desagradable para las personas, en tanto que la micro avanza de forma irregular, a tirones y a muy baja velocidad, (mantenemos esta tensión por lo menos unas tres cuadras). Al llegar a la tercera cuadra observo que están realizando reparaciones en la calle, por lo que una pista completa se encuentra inhabilitada, lo que motiva que de forma espontánea los vehículos deban organizarse para poder transitar, lo que genera mucha confusión e impaciencia en las personas que están abordo, incluido yo. Al llegar a los arreglos en cuestión, reparo en un evento que tiene el pavimento de características groseras, un hoyo de un metro de diámetro, con alrededor de 30 centímetros de profundidad, el cual está cercado con cintas de emergencia y más allá se encuentra otro par de estos mismos, de características menores. Sólo resta armarse de paciencia para transitar por aquel taco infernal. Lo que llama mi atención en estos momentos es que se estén efectuando reparaciones en un mes particularmente complejo como lo es marzo, cuando podrían haberse llevado a cabo durante el verano, debido a que la afluencia de automóviles es mucho menor, en fin...las respuesta es la misma... probablemente el hoyo que se está reparando estuvo mucho tiempo sin la atención debida, y ya que no permite que pasen automóviles es necesario repararlo.



Llegamos a la esquina San Ignacio con Santa Isabel, y el bus vira hacia la derecha tomando Santa Isabel, en esta calle disminuye notablemente la congestión, y el tránsito es mucho más expedito, en todo este trayecto descrito no sube ningún pasajero, por lo que la parada recién la efectúa el bus en Diez de Julio con Nataniel, luego de parar y dejar dos pasajeros, la micro aumenta su velocidad recorriendo en un tiempo bastante reducido alrededor de 10 cuadras, el bus pasa con luz verde 2 semáforos seguidos, y la micro se tambalea por el paso por los adoquines que caracterizan esa parte del trayecto, por lo que la sonajera al interior del bus genera mucha estridencia. Estamos próximos a llegar a Franklin, lo que vamos a denominar el **medio del recorrido**. En la parada antes de llegar a Gran Avenida se bajan tres personas y se suben unas 7. El comercio ya está cerrando, y ese lugar se caracteriza por disponer de una gran cantidad de locales comerciales, por lo que se evidencia una mayor afluencia de público en esta zona. El camino es muy irregular, y se advierten las imperfecciones del asfalto que hacen que la micro vibre por completo al transitar por ese lugar, y se escuche un festival de latas y fierros retorciéndose. De esta forma llegamos al semáforo de Placer con Gran Avenida, justo al frente del mítico Persa Biobío, lugar que en el fin de semana se llena la micro, sin embargo ahora solo suben cuatro pasajeros y un vendedor ambulante que sube a comercializar una extensa variedad de confites. Con el alarido del ofrecimiento de sus productos para paliar el hambre mientras se recorre el camino a casa, llegamos a Rivas con Gran avenida, llama mi atención un cartel del metro que señala que ahí se construye la línea 3, la que será la extensión del metro hacia el oriente de Santiago, lo que inconscientemente provoca un alivio pasajero a mi accidentado viaje. Vuelvo la mirada al entorno, y nos disponemos a arribar al hospital Barros Luco, en el paradero 6 de la Gran avenida, un gran letrero que señala la construcción del nuevo hospital de niños Exequiel González Cortés llama mi atención, me resulta familiar porque en ese recinto me atendía de urgencia cuando era pequeño. La gigantografía muestra como luciría el hospital cuando se traslade de su ubicación original de la calle San Ignacio.

La Gran Avenida está mucho más expedita que en otras ocasiones, debe ser por el taco que dejamos atrás, que concentraba todo la afluencia vehicular en aquel punto. La

micro hace una parada antes de llegar a la calle Salesianos con Gran Avenida, aquí se suben una gran cantidad de escolares y un tipo, que al parecer trabaja en la construcción, llama mi atención por el sándwich de sopaipillas con pebre que de manera hambrienta engulle en dos o tres mascadas, termina de comer y saca la cabeza por la ventana gritando de manera graciosa a sus compañeros de labores que yacen en el paradero, distintos improperios que me hacen reír. Nos aproximamos al sector de Lo Vial, en este trayecto el bus avanza sin detenerse hasta Departamental, última parada importante antes de mi bajada. Con esto inicio el **final** de este relato, la ansiedad por bajarme comienza a embargarme, como siempre me ha pasado. Lo cual se combina con la parada de más de dos minutos que realiza el bus, ya que aquí se sube mucha gente proveniente del sector poniente, por lo que la micro se llena nuevamente. Entre los polizones que de forma oportunista aprovecha la parada para subirse, la micro queda colapsada, y mi visión del exterior se vuelve más dificultosa, ya que el ruido y la aproximación de mi destino me desconcentran. El bus vuelve a andar lento y la calle nuevamente se congestiona producto de los autos que vienen de Departamental, los que toman Gran Avenida para dirigirse al sur. Ya me dispongo a bajarme, por lo que me paro y comienzo a esquivar a las personas que obstaculizan mi bajada, toco el timbre, se abren las puertas de forma muy ruidosa y violenta en Av. Avenida Lo Ovalle, y con este acto doy fin a mi viaje en Transantiago.

**Ya teniendo dichos relatos realice una comparación entre lo observado entre el inicio, el medio y el final del recorrido.**

Al comienzo del relato existe un mayor grado de profundidad en la descripción y detalles del entorno, porque a mí el viaje me provoca distintas expectativas. Esto quiere decir que yo esperaba lo que habitualmente se encuentra en la ruta a casa, sin embargo, el taco inicial, el cual apareció de sorpresa, cambio mi percepción de lo experimentado, transformando mis expectativas iniciales en un viaje muy tedioso. En cuanto a mi atención, estaba más puesta en lo que ocurría al interior del bus que al exterior, porque el trayecto era conocido y no presentaba mayores matices, sin embargo los tacos del camino cambiaron mi percepción.

Ya transitando en el trayecto medio del viaje, dirigí mi atención más al exterior de bus, e iba observando los cambios que presentaba el paisaje, debido a que la velocidad era más regular y no había tantas distracciones en el entorno, por eso creo, mi atención la focalice en aquello.

Ya al final del viaje, la atención la concentré en el tipo gracioso del fondo que me llamó la atención por su particular desenfado, y la forma como interactuaba con personas que no conocía, ya que no existían elementos novedosos en el entorno para describir.