



**UNIVERSIDAD  
ACADEMIA**  
DE HUMANISMO CRISTIANO

---

CARRERA DE GEOGRAFÍA

Facultad de Ciencias Sociales

## **De la Organización Territorial al Derecho a la Ciudad.**

Un acercamiento cualitativo a las motivaciones y producciones espaciales que generan movimientos sociales urbanos.

Caso de estudio: Asamblea Ciudadana “No a la Autopista por Avenida La Florida”

Alumno: Hans Andrés Fernández Navarro

Profesoras guías: Amparo Gallegos Castillo

Daniela Escalona Thomas

Tesis para optar al grado académico de Licenciado en Geografía.

Santiago, 2014

## AGRADECIMIENTOS

Difícil es comenzar a mencionar a cada una de las personas que han estado detrás de este proceso, ya que son muchísimas. Cada una aportó lo suyo; comentarios, opiniones, ideas, sonrisas, miradas y por supuesto motivaciones. Quizás por esto último sean difíciles los agradecimientos particulares. Aun así, no puedo dejar de mencionar a las personas que me han acompañado de manera presencial o de forma indirecta.

A Cristián Muñoz, Nicolás Hurtado, Berta Barrera y a todos aquellas personas que componen la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida. Ellos han sido el pilar básico de este trabajo, tanto en la inspiración que han levantado con su causa, como en términos informacionales. Hago saber mi admiración hacia su trabajo y hacia todos aquellos ciudadanos que quieren transformar la sociedad en que vivimos, no solo por ellos, sino por el colectivo que los rodea. Mis más sinceros deseos de éxito en su propósito, que es en el fondo nuestro propio propósito: Una ciudad justa con sus habitantes.

A las docentes de la carrera de Geografía, Daniela Escalona y Amparo Gallegos, quienes han tenido la sabiduría, paciencia y tiempo para guiarme y aconsejarme durante todo este proceso. A la profesora Gabriela Raposo, a Sebastián Vergara, a Fabiola Fuentealba quienes de manera desinteresada brindaron valiosas críticas y revisiones, ayudando a cimentar esta tesis.

Con amor a mi padre y a mi madre, a mis abuelos y a mis hermanos.

A mis amigos del barrio. A quienes extrañé en cada momento y a quienes debo gran parte de lo aprendido hasta ahora.

Y por supuesto a mi Verónica. Compañera, amiga, consejera y apoyo constante.

ÍNDICE	Página
<b>INTRODUCCIÓN</b>	6
<b>1. MARCO INTRODUCTORIO</b>	
1.1. El florecimiento de Asambleas Ciudadanas en Chile	8
1.2. Asambleas Ciudadanas y Organizaciones Territoriales en Santiago	11
1.2.1. Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida la Florida: “ <i>¡No queremos una nueva herida en nuestros barrios!</i> ”	15
1.3. Área de Estudio	17
1.4. Pregunta de Investigación	21
1.5. Objetivo General	21
1.6. Objetivos Específicos	21
1.7. Justificación de la Investigación	21
<b>2. MARCO TEÓRICO</b>	
2.1. La Ciudad como contexto espacial	29
2.1.1. La Ciudad: Espacio cambiante, heterogéneo y fragmentado	29
2.1.2. La Ciudad y la Producción del Espacio	36
2.2. La Ciudad como discurso y la reivindicación lingüística de los territorios.	39
2.2.1. La Ciudad como discurso(s)	39
2.2.2. El Territorio como obra revalorizada	42
2.3. Ciudadanía y el Derecho a la Ciudad	46
2.3.1. ¿Quiénes son los Ciudadanos?	46
2.3.2. La emergencia de la Participación Ciudadana y del Derecho a la Ciudad	52
2.4. Formas de Participación Ciudadana y construcción social de la democracia real	55
2.4.1. La Asamblea como espacio de participación directa	55
2.4.1.1. Orígenes contemporáneos de las asambleas	58
2.4.1.2. La cuestión en el horizonte de las asambleas territorializadas	62

<b>3. MARCO METODOLÓGICO</b>	
3.1. Epistemología Geográfica	63
3.2. Paradigma científico	65
3.3. Tipo de investigación	69
3.3.1. Tipo de diseño	70
3.4. Definición de la Acción Investigativa	70
3.5. Definición de Muestra	71
3.6. Definición de Unidad Investigacional: Escala espacial y temporal	72
3.7. Definición de Técnicas de Recolección Cualitativa	73
3.7.1. Investigación y Recopilación Documental	73
3.7.2. Observación Participante	74
3.7.3. Notas de Campo (notas de análisis e interpretación)	76
3.7.4. Entrevistas Semiestructuradas	77
3.7.5. Cartografía Participativa	77
3.8. Definición de Técnicas de Análisis/Síntesis	
3.8.1. Análisis de Contenido (AC)	79
3.8.2. Análisis Crítico del Discurso (ACD)	79
3.8.3. Análisis de Cartografías Participativas o Mapas Colectivos	80
3.9. Síntesis de operacionalización metodológica	81
<b>4. RESULTADOS Y ANÁLISIS</b>	
4.1. El clima de movilización social, el rol dirigencial y la acumulación experiencial geográficamente situada	82
4.2. Del No a la Autopista a la formación en la planificación de la Ciudad: Evolución discursiva de la Asamblea Ciudadana ¡No a la Autopista por Avenida La Florida	89
4.3. La configuración argumentativa de un nuevo territorio, de una nueva ciudad	102
<b>5. CONCLUSIONES</b>	117
<b>6. BIBLIOGRAFÍA</b>	122
<b>7. ANEXOS</b>	133

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Página

Imagen N° 1 Distribución comunal de Asambleas Ciudadanas y Organizaciones Territoriales en la Región Metropolitana de Santiago	14
Imagen N° 2. Tramos y vías involucradas en la construcción de Autopista Costanera Central. Exposición OHL a Ilustre Municipalidad de Macul	16
Imagen N° 3. Área de estudio, comuna de La Florida	20
Imagen N° 4. Primera propaganda en ser entregada por la organización	91
Imagen N° 5. Propaganda que invita a 1°Cicletada No a la Autopista por Avenida La Florida	92
Imagen N° 6. Propaganda de Invitación al Foro/Debate con Revolución Democrática	96
Imagen N°7. Propaganda de asamblea Informativa en JJVV 24-A y 24-B	98
Imagen N° 8. Resultados Cartografía Participativa	104
Imagen N° 9. Carteles municipales en Avenida La Florida intersección Departamental con mensaje “No a la Autopista de la Discriminación”	108
Imagen N° 10. Invitación 3era Cicletada Familiar	112
Imagen N° 11. Convocatoria Marcha Comunal de La Florida	113
Imagen N° 12. Caminata por Avenida La Florida	115

## INTRODUCCIÓN

La ciudad como espacio es actualmente escenario de los más diversos conflictos sociales, ambientales, económicos y políticos. Entender estas dinámicas contingentes, se vuelve fundamental para reflexionar acerca de los mecanismos problematizadores que están operando en este espacio. Junto a lo anterior, el estudio de aquellos conflictos también permite brindar proyecciones y lineamientos de posibles soluciones.

Los conflictos urbanos que se relacionan con los cambios de infraestructura de la ciudad, han puesto de manifiesto de manera colectiva el ejercicio activo de la ciudadanía, dando a entender así, un actuar político que se posiciona frente a decisiones que se toman por diferentes agentes de poder y que repercuten en cada uno de los territorios que componen la ciudad.

Para algunos autores, se está viviendo un auge de la dimensión territorial en los sujetos, para otros, es el ejercicio de la vida en la ciudad el que ha comprometido a sus habitantes a los cambios que la urbe pregona. Una mirada distinta señala que estamos viviendo en un periodo de reconceptualización lingüística de la vida, por lo que se buscaría reivindicar la diferencia discursiva, ante un metarelato deslocalizado, que promueven de manera vertical los actores dominantes de la ciudad.

La Geografía desde su perspectiva holística y compleja, ha desarrollado conceptos suficientemente coyunturales como para entender la naturaleza de estos procesos en los tiempos actuales.

Para abordar lo que significan los movimientos sociales urbanos, como lo son las Asambleas Ciudadanas, se ha optado por utilizar el concepto de Territorio como categoría analítica, que permite comprender las coyunturas políticas puestas en disputa en el espacio. Fenómeno que fomenta la organización de este tipo de actores.

También para evidenciar los cambios tanto morfológicos, conceptuales y prácticos, hemos utilizado la noción de producción del espacio, para entender cómo estas organizaciones, han repercutido en la geografía local.

Todas las visiones anteriores son consideradas en esta investigación, situada en el paradigma sociocrítico. Donde se pretende realizar un estudio comprometido socialmente, y que busca racionalizar disciplinarmente, las formas de vida desde sus aspectos materiales, subjetivos y lingüísticos. Considerando lo anterior, y tomando la vertiente de la Geografía social, además esta investigación busca entender a los grupos sociales en interrelación con el espacio y relevarlos como objeto de estudio importante e interesante para la disciplina geográfica.

Una de las premisas básicas del paradigma socio crítico vinculada a la Geografía social, es el entendimiento que hacemos de la configuración del espacio geográfico. Apostamos a que este último ha sido construido socialmente de manera desigual y poco racional.

Lo comprendido por este documento, es la finalización de una investigación de pregrado, que tiene como objetivo conocer cuáles son los aspectos territoriales que han motivado la gestación de la asamblea ciudadana de la comuna de La Florida, interpretando la relación que ésta organización ha tenido con la producción del espacio local.

Para abordar metodológicamente la temática de las asambleas ciudadanas de carácter territorial, se ha optado por una investigación cualitativa de corte participativo. Todo a fin de comprender en primera persona, el Derecho a la Ciudad exigido por estas organizaciones, y desde luego, también apoyar desde el pensamiento geográfico, la transformación territorial justa y utópica que estos grupos persiguen.

## 1. MARCO INTRODUCTORIO

### 1.1. El florecimiento de Asambleas Ciudadanas en Chile

Desde el año 2011 se ha empezado a observar un florecimiento de asambleas ciudadanas en diversos puntos del territorio nacional. Estas organizaciones se han hecho visibles a través de las demandas y acciones concretas que se relacionan con temáticas que afectan la cotidianeidad territorial de los sujetos. Temas vinculados con vivienda, salud, educación, medio ambiente, transporte, seguridad, manejo de recursos naturales, entre otros varios. Son algunas de las inquietudes que las asambleas ciudadanas buscan poner en cuestión, e instalar a su vez en el debate social, acerca de la participación de la ciudadanía en la planificación de proyectos que impacten en los espacios. Para algunos autores como Falletti (2008), la explicación en el incremento y desarrollo de este tipo de movimientos sociales de carácter ciudadano, da cuenta de la falencia que tiene actualmente la política institucional en dar representación y respuesta a las demandas concretas que tiene la población. Lo que en otros términos significaría que los actores a cargo de planificar la forma de hacer ciudad, no se encuentran dialogando con lo que desean y necesitan las personas que habitan las urbes.

Después de la aplicación de políticas de orientación neoliberal durante la Dictadura Militar de Pinochet y posteriormente por gobiernos de la Concertación y de la Alianza, las instituciones del Estado ligadas a servicios básicos y el rol que este último tenía, en relación al bienestar de la población, han ido transitando desde una responsabilidad centralizada a un protagonismo de agentes privados. El fundamento que se ha utilizado al argumentar aquella modificación, se central en la búsqueda de eficiencia e innovación al sistema de gobernanza. Tras la revolución forzada del sistema político, económico y social post dictadura, que significó la reestructuración casi total del Estado, la población se vio directamente afectada. La pérdida de reconocimientos sociales desde el aparataje estatal y las escasas redes sociales de contención ante la reestructuración del sistema país (Svampa, 2004), lo que acarreo la flexibilización laboral por ejemplo, fueron otras de las situaciones que la ciudadanía experimentó. En otros términos, y al parecer, considerando este auge de reclamo social, se aprendió del cambio súbito en la

concepción de derechos y utilización del territorio. Así, una tras otra, las asambleas ciudadanas en Chile van apareciendo con demandas e ideas territorializadas, reclamando al Estado el resguardo y el respeto por el bien común de los diversos espacios que compone la nación.

Aunque no tengan vinculaciones directas entre sí, las asambleas ciudadanas parecen movilizar a un grupo de personas que no estaba teniendo participación política activa en el último tiempo, o al menos con una expresión de carácter público. En una suerte de “despertar” social o incluso de una llamada “primavera chilena” de los movimientos sociales, la ciudadanía ha expresado su necesidad e interés de incidir en proyectos que los afectan geográficamente de manera directa o indirecta, en una suerte de disputa ética por la utilización del territorio. Uno de los casos más conocidos, y que refleja de buena manera lo anterior, fueron las masivas manifestaciones que se mostraron en contra del megaproyecto eléctrico *Hidroaysén*. Aunque el proyecto tenía emplazamiento en una zona de la Patagonia chilena, esto no fue impedimento para que en varias ciudades a lo largo del país se organizara la población bajo un argumento común: “Patagonia Sin Represas”. Si bien estas movilizaciones fueron criticadas por tener un tinte “aburguesado”, coincidieron en temporalidad con el auge de la demanda estudiantil.

Este proceso de aprendizaje en torno a la demanda y empoderamiento de las decisiones que se toman en el territorio, es interpretado por Salazar (2012) como la noción más clara del poder que conlleva la soberanía, siendo las actuales movilizaciones ciudadanas, la materialización de la exigencia del ejercicio de participación democrática en la construcción de un futuro común, ante una institución política que se ha quedado con la herencia jurídica de la dictadura.

*“Las nuevas tendencias del movimiento social-ciudadano apuntan, sin duda, a subrayar la cartografía de los que rechaza (...) y, por contraste, a bosquejar la cartografía de lo que propone (...). A eso contribuyen, y no poco, todos los proyectos auto-gestionados que se realizan en la base social, sobre todo por parte de la juventud (...) De ahí que afloren con naturalidad, desde el 2005, asambleas territoriales, por barrio, comuna o región, que tienden a controlar la realidad a su alrededor”* (Salazar, 2012, p.45).

Tras lo anterior se podría interpretar que el auge de la organización ciudadana devela una exigencia y demanda a la reestructuración del diseño de la administración del territorio. Bajo estos términos, Svampa (2008) cree que desde la remodelación económica en los países latinoamericanos de las décadas de los 70's y 80's, más las expectativas incumplidas de mejor calidad de vida, los movimientos sociales urbanos han ido desarrollando paulatinamente una dimensión más proactiva en cuanto a la participación política. Logrando incluso, articular alternativas o ideas de sociedad basadas en lenguajes de valoración territorial que han devuelto la dignidad a espacios afectados por la economía neoliberal y la política del Estado.

Lo interesante de lo anterior es que la proliferación de luchas sociales, en diversos territorios del país, parece tener un efecto dominó en otras áreas de la vida social. Para Lopes de Souza (1995), este efecto podría entenderse a partir del efecto polinizador que tiene cada lucha particular. Ya sea por la visualización de diversas reacciones ante el orden territorial vigente, o tanto por efecto acumulativo de procesos de larga duración. Cada protesta o lucha por el reconocimiento de derechos se vuelve un contribuyente a la instauración de sinergias sociales transformadoras. A partir de esto, cabe destacar el crecimiento exponencial en el número de estas organizaciones. Caracterizándose por nivel de desarrollo político de los sujetos, el abanico de las temáticas abordadas o incluso el nivel organizacional alcanzado.

Debido al fenómeno anterior, queda la interrogante de ¿Cómo están percibiendo su territorio los ciudadanos? o bien, ¿Cuáles aspectos de su espacio son el motivo que lleva a un cúmulo de personas a organizarse políticamente? Además se desconoce cuáles son las repercusiones que estas organizaciones tienen en el territorio ¿Logran incidencia importante en la política institucional? ¿Se estará efectuando verdaderamente una transformación territorial a partir de estas organizaciones de base? Y si es así ¿Cuáles serían sus alcances y proyecciones?

## 1.2. Asambleas Ciudadanas y Organizaciones Territoriales en Santiago

Existe claridad ante el proceso sin precedentes de urbanización global que estamos viviendo. Según Davis (2007), estamos en un punto de inflexión que marca un hito, ya que por primera vez la población urbana de la Tierra sobrepasará en número a la rural, dejando en incertidumbre si semejante concentración de población en las ciudades es ecosistémicamente sostenible. De hecho, continúa indicando Davis, para el 2050 las ciudades concentrarán todo el crecimiento demográfico mundial. En Chile la tendencia de crecimiento urbano no es distinta.

La población del país está concentrada con un 85% en las áreas urbanas, y más de dos tercios de la población urbana se reparte entre las ciudades de Santiago, Valparaíso y Concepción (Rodríguez y Winchester, 2004). En este escenario, además de las desigualdades sociales y las más diversas crisis que acarrea el crecimiento urbano, la ciudad cartografía un continuo desdibujamiento de fronteras, originando un fenómeno territorial que ha ido adquiriendo el carácter de ciudad-región y que llevaría a la generación y/o la agudización de un conjunto de problemas urbanos (De Mattos, 1995), situación que convertiría a la ciudad en un lugar potencialmente conflictivo.

Aún con los antecedentes de agudización de problemas tanto sociales, como ambientales, económicos y políticos, las decisiones en torno al urbanismo en Chile no han tendido a cambiar y han seguido la lógica de mercado impuesta desde el periodo dictatorial. Tras la modificación del uso del suelo que concatenó la eliminación del límite urbano en 1979 y luego la liberalización mercantil de éste en 1981, la ciudad no ha dejado de crecer. Esta situación, más la falta de planificación y la escasa participación ciudadana, han forjado un grave problema de segregación social (Sabatini, 2000), concentrando territorios ricos y equipados por un lado, mientras que por otro se han delimitado espacios empobrecidos y con escaso aporte estatal o privado. Solo por nombrar un aspecto de las contradicciones que está acarreado la ciudad. Como se puede ver, lo anterior ha derivado en la concreción de realidades totalmente opuestas, dando paso a dinámicas económicas distintas, sociedades diferentes, y es más, ciudades contrapuestas en el territorio.

Respecto a lo anterior, se podría creer que los movimientos ciudadanos hacen un llamado de atención, que invita a observar de cerca lo que ocurre en la ciudad. En la microescala, en los barrios, en sus vidas. En ese espacio local con dinámica particular, pero que de alguna u otra forma siempre está en relación con lo que ocurre en la gran ciudad. Considerando que Santiago es la ciudad de mayor envergadura del país. Su población asciende a los 7.000.000 de habitantes que representan el 40% de la población total de Chile, y su territorio está en un 96% urbanizado (PNUD, 2012). Ahora bien, si consideramos las características generales de la región, debemos recalcar que cada una de sus comunas presenta realidades distintas, por lo que sus historias, dinámicas sociales, ambientales y económicas también difieren entre sí. Lo mismo ocurre con sus problemas y posibilidades de solución.

Se ha catastrado una serie de organizaciones ciudadanas y de base, que a través de fenómenos territorializados, han logrado articular formas de asociación política con líneas de acción y discursos propios. En las 52 comunas de la Región Metropolitana de Santiago, y después de hacer un recopilado de información disponible en comunicados públicos, noticias en papel, digitales y televisadas, además de páginas de redes sociales, entre otros, se logró identificar que al menos una treintena de comunas cuentan con asambleas ciudadanas dentro de su territorio administrativo y esto preferentemente en la zona del radio urbano<sup>1</sup>.

Las organizaciones consideradas, se caracterizan por mantener actividades informadas por redes sociales y/o noticias asociadas a movimientos ciudadanos o subversivos desde el año 2011 hasta la fecha. Por lo que las organizaciones que no registraron acciones durante este lapso de tiempo, no fueron contempladas. Tampoco se consideraron juntas de vecinos o unión de juntas de vecinos, ya que estas últimas se encuentran dentro del marco reconocido por la institucionalidad y funcionan como unidad barrial administrativa básica. Si bien el catastro puede parecer arbitrario, la intención fue lograr un paneo de la cantidad y distribución de organizaciones territorializadas, que conglomeran a distinto tipos de personas y que se encuentran fuera del aparato institucional. Hay que recalcar que cuando hablamos de organizaciones ciudadanas, estamos haciendo referencia a instancias de organización social,

---

<sup>1</sup> Ver Anexo 7.1

que logran articular discursos y acciones ante los diversos fenómenos en que se ven inmersos, apelando a derechos básicos de convivencia.

Sin dudas que este catastro está sujeto a revisiones y puede ser objeto de distorsión de la realidad, por la escala comunal a la que se vincula. Pero no olvidemos que las organizaciones que aparecen en este listado, sí tienen capacidad de convocatoria y han logrado organizar por su cuenta, redes de acción con otros movimientos o colectivos sociales más pequeños dentro de su propio territorio.

Es notable que las comunas que presentan mayor cantidad de población, y por lógica más cantidad de conflictos, presenten mayor número de organizaciones sociales en constante actividad. Este es el caso de Maipú, La Florida y Puente Alto. Otro caso significativo, es la cantidad de organizaciones que se presentan en las comunas de la zona sur de la capital. Como San Bernardo, San Miguel o La Pintana. Organizaciones incipientes se pueden observar en zonas más alejadas del centro de la ciudad, es el caso de San José de Maipo, Pirque, Melipilla, Alhué y San Pedro. Pero aun así, podrían pensarse como el reflejo de la crisis en el manejo y uso de los recursos o bienes comunes de los territorios. Ya que remitiéndose al listado anterior, sus conflictos hacen referencia al tema medioambiental (ver Imagen N° 1).

Como existen casos donde la organización está acentuada, en otras empezando y algunas caracterizadas por su lucha histórica (como el caso de la lucha por la vivienda en la década del 50's y 60's en las comunas del sector sur de Santiago), también existen casos donde no hay indicios de una organización ciudadana o de base territorial clara. No estamos señalando que no las hay, sino que no han evidenciado actividades públicas, en contra de alguna medida que los afecte. Este es el caso de las comunas del cono oriente de Santiago, como Vitacura y Las Condes. Caso similar se observa en las comunas de la zona rururbana de la capital, donde los indicios de una organización social activa, tampoco parecen tener luces. Por lo menos, en un nivel de hacer públicas sus actividades.

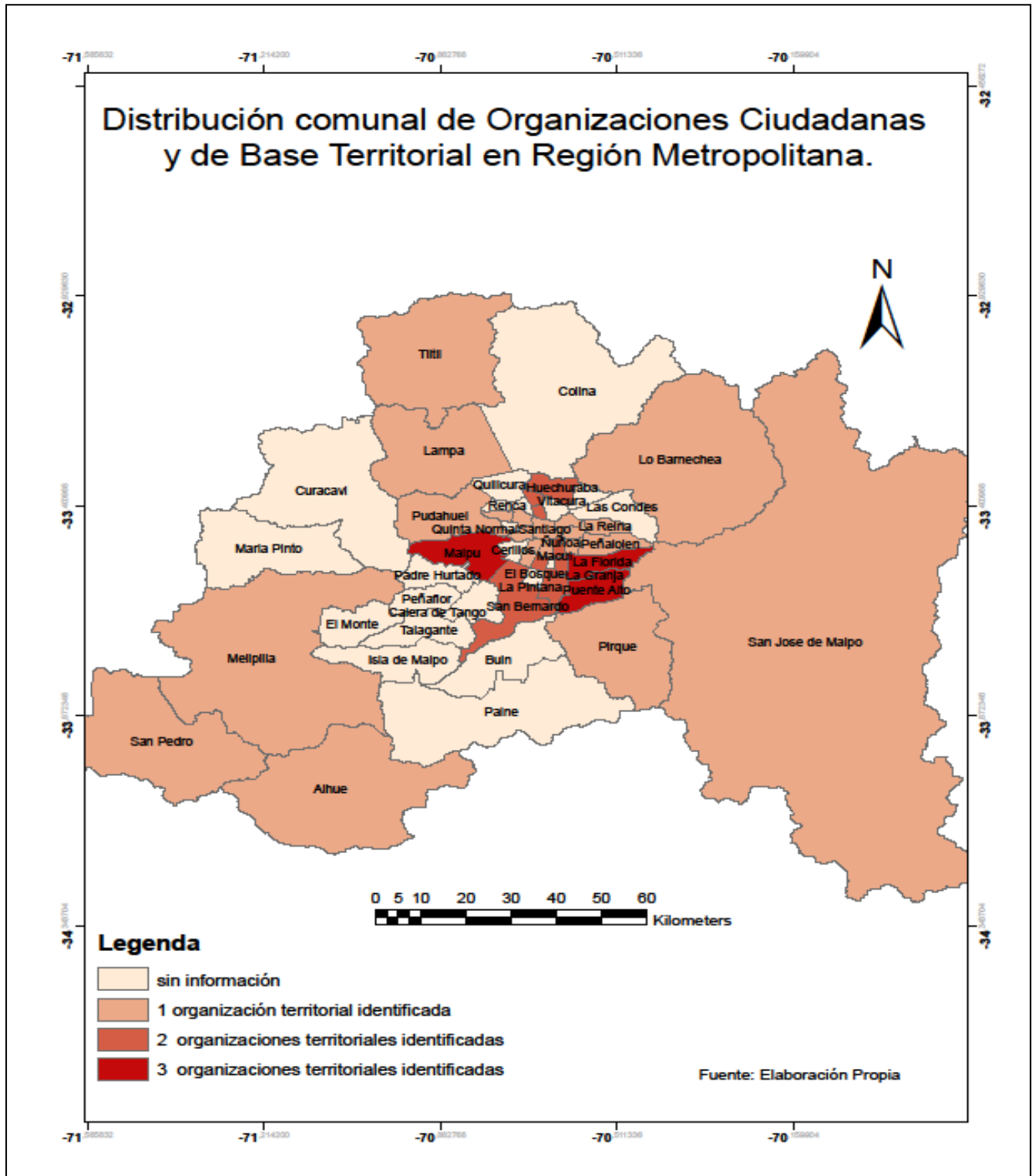


Imagen N° 1. Distribución comunal de Asambleas Ciudadanas y Organizaciones Territoriales en la Región Metropolitana de Santiago.

Fuente: Elaboración propia.

Específicamente no sabemos qué es lo que está despertando a los movimientos en las diversas comunas de la ciudad. Podría pensarse que es por algunas demandas sectoriales que han tomado auge este último tiempo, como la educación o la salud por ejemplo, pero ¿Por qué ahora? ¿Qué ha pasado con los integrantes de estas organizaciones? ¿La polinización de luchas específicas se está convirtiendo en un fenómeno generalizado? ¿De qué manera está influyendo el territorio en esto? Se desconoce la magnitud de la repercusión social, política y económica que están teniendo este tipo de organizaciones territoriales. Quizás el llamado que están haciendo, no es tan sólo a observar de manera contemplativa puntos específicos del espacio, sino que también podría pensarse que hacen un llamado a comprender y a reconocer las diversas situaciones que se están experimentando de forma interrelacionada en el territorio.

Capel (2010) entiende este proceso de movilización ciudadana, a partir del proceso de urbanización global que coloca en cuestión el manejo de políticas referentes a la planificación de la ciudad. Y con ello, por supuesto las cuestiones sociales, medioambientales y económicas. El autor vincula el origen de los movimientos sociales urbanos a la defensa de la vida en la ciudad, ya que al parecer hoy, no tiene otro camino para la población urbana que no sea organizarse y demandar el respeto y reconocimiento a sus propias realidades.

### **1.2.1. Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida la Florida: “¡No queremos una nueva herida en nuestros barrios!”**

Durante el gobierno de Ricardo Lagos Escobar se presentaron una serie de obras públicas pensadas para mejorar la calidad de vida de los chilenos. Una de las infraestructuras urbanas consideradas para cumplir este objetivo, fue la construcción de la Autopista Constanera Central, obra vial que pretende situar a Chile, dentro del plan de autopistas urbanas de estándares internacionales. Si bien el proyecto se presentó durante el gobierno de Lagos (ideólogo del plan), fue Michelle Bachelet quien le dio el carácter de interés público. Según los ex mandatarios y la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, éstas intervenciones tienen

como objetivo controlar el mercado automotriz y “descongestionar Santiago”<sup>2</sup> ante la creciente adquisición de vehículos particulares que caracteriza a la capital. La Autopista Costanera Central contempla en su presentación 20 kilómetros de extensión, que van desde el poniente de Santiago por la Autopista Central con Autopista del Sol (comuna de Estación Central), pasando por Isabel Riquelme (comuna de Santiago), el Zanjón de la Aguada (comuna de Macul) para finalizar en el lado sur-oriente en Avenida La Florida (comuna de La Florida) en el límite con Puente Alto (ver Imagen N° 2).

La imagen a continuación, es la representación gráfica de los tramos y vías de la autopista. El cuadro fue presentado por OHL Chile, filial nacional de Holding OHL España, al municipio de Macul en el contexto de explicación y descripción del proyecto a los municipios afectados.



Imagen N° 2. Tramos y vías involucradas en la construcción de Autopista Costanera Central. Exposición OHL a Ilustre Municipalidad de Macul.

Fuente: I. Municipalidad de Macul, 2012.

<sup>2</sup> Véase más en Descripción del Proyecto Autopista Costanera Central, Coordinación de Concesiones de Obras Públicas: [http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle\\_adjudicacion.aspx?item=119](http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=119)

Sobre el diseño de la autopista, la concesión contempla construir tanto en superficie como en subterráneo. Serán dos calzadas (superior e inferior) con 3 pistas cada una<sup>3</sup>.

El problema radica, en que la extensión preliminar y el diseño propuesto por el Ministerio de Obras Públicas, no ha sido discutido con los habitantes de los territorios por donde pasará la autopista.

Al enterarse el año 2011 de la posible construcción de la autopista, un grupo de habitantes de una de las comunas afectadas, se ha organizado y ha elaborado argumentaciones en contra de la factibilidad de este proyecto. De tal forma, que en el mismo año 2011 nace la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, quienes han organizado actividades como: cicletadas, reuniones informativas, talleres de participación ciudadana e irrupciones en el concejo municipal. Posicionándose como un colectivo territorial, con un ejercicio activo en el espacio geográfico, convirtiéndose en una agrupación de influencia considerable en la comuna. El principal lema con que se ha hecho conocida la agrupación es “*¡No queremos una nueva herida en nuestros barrios!*”, buscando apelar al sentido de pertenencia de la comunidad en su conjunto, motivando a la participación en la defensa efectiva de su territorio.

### 1.3. Área de Estudio

La comuna de La Florida actualmente, según estimaciones del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) para el año 2012, cuenta con una población aproximada a los 397.497 habitantes, lo que significa cerca el 6% de la población regional y 2,3% del territorio nacional.

La Florida es una comuna precordillerana que cuenta con una superficie total de 70,8 Kms<sup>2</sup>. Colinda al oeste con La Granja y La Pintana, al norte con Macul y Peñalolén y el sur con Puente Alto. Su posición transicional entre el centro y el sur de la ciudad, la convierte en tránsito

---

<sup>3</sup> Véase más en Descripción del Proyecto Autopista Costanera Central (Proyecto en estudio). [http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle\\_adjudicacion.aspx?item=119](http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/detalle_adjudicacion.aspx?item=119)

obligado para 1.000.000 de personas provenientes de Pirque, San José de Maipo, La Pintana y Puente Alto.

La historia de la ocupación normalizada de tierras que hoy componen La Florida, se empezó a establecer con los soldados iniciales de la expedición Española. El primer comendador de aquella zona sur de Santiago, fue el español Juan Jufre y Montesa, a quien se le cedió en ese entonces la Hacienda de Macul. Casi tres siglos más tarde, en 1891, las tierras destinadas a explotación agrícola fueron convertidas y parceladas en territorios administrativos autónomos por medio del Decreto de Creación de Municipalidades del Presidente Jorge Montt. Ocho años más tarde, y bajo la presidencia del liberal Federico Errázuriz Echaurren, se crea la “Florida”, territorio perteneciente a la sub-delegación de Lo Cañas. Lo anterior significó la separación administrativa de La Florida de la sub-delegación de Puente Alto. También se puede interpretar que esta modificación, marca el primer acercamiento comunal al sector más céntrico de la ciudad, específicamente a la sub-delegación de Ñuñoa. Situación que ya empieza a marcar un hito, porque el tránsito desde el centro de la ciudad hacia Puente Alto, se lograba por el camino al “Peral”, lo que actualmente es Avenida La Florida.

Cinco décadas después, ya cercano al año 1940, en La Florida se empiezan a materializar los efectos de la migración campo-ciudad. Las tierras de producción agrícola empiezan a recibir a los hijos de los primeros inmigrantes, los que se ven beneficiados por el pujante comercio e industria del país.

*“La mayoría de los habitantes que emigraron a La Florida son nietos o hijos de residentes de comunas del sector poniente de la capital, como Estación Central y Quinta Normal. A partir de 1950 se construyeron las primeras “villas”; conjuntos de casas con urbanización (...). Entre los años 1960 y 1980, tanto el Estado como empresas constructoras privadas desarrollan proyectos inmobiliarios que aumentan la densidad poblacional de la comuna. La Florida se transforma en una de las “comunas dormitorio” de Santiago”. (Pladeco 2009-2016, p. 18)*

Actualmente una de las características sociales de la comuna, es la presencia de todas las clases sociales conviviendo en ella. Después de la migración campo-ciudad de mitad del Siglo XX y el crecimiento inmobiliario de la década de 1980, La Florida no tuvo sistemas de ordenamiento territorial, ni políticas compensatorias en términos sociales, lo que ha producido un crecimiento exponencial de la población y de servicios. Actualmente la comuna tiene la mayor parte de sus terrenos destinados a vivienda, pero en las avenidas como Vicuña Mackenna, Santa Raquel y Avenida La Florida el comercio tiene una presencia importante.

Puntualmente el espacio donde se desarrollará la presente investigación es Avenida La Florida. Arteria de 6 kilómetros de longitud que cruza por toda la comuna, empezando desde el límite de La Florida con Macul y Peñalolén, para terminar en la dirección sur en la frontera con Puente Alto. Es en esta avenida donde la autopista pretende ser construida, por lo tanto será la zona que recibirá el mayor impacto ante una eventual implementación. La asamblea ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, ha focalizado sus acciones a lo largo de esta vía, llevando a cabo sus actividades y trabajos en este territorio y con la población aledaña. Por lo mismo, el área a estudiar, que abarca unos 5,3 kms<sup>2</sup> será toda el área alrededor de Avenida La Florida, tal como lo grafica la zona achurada de la Imagen N° 3.

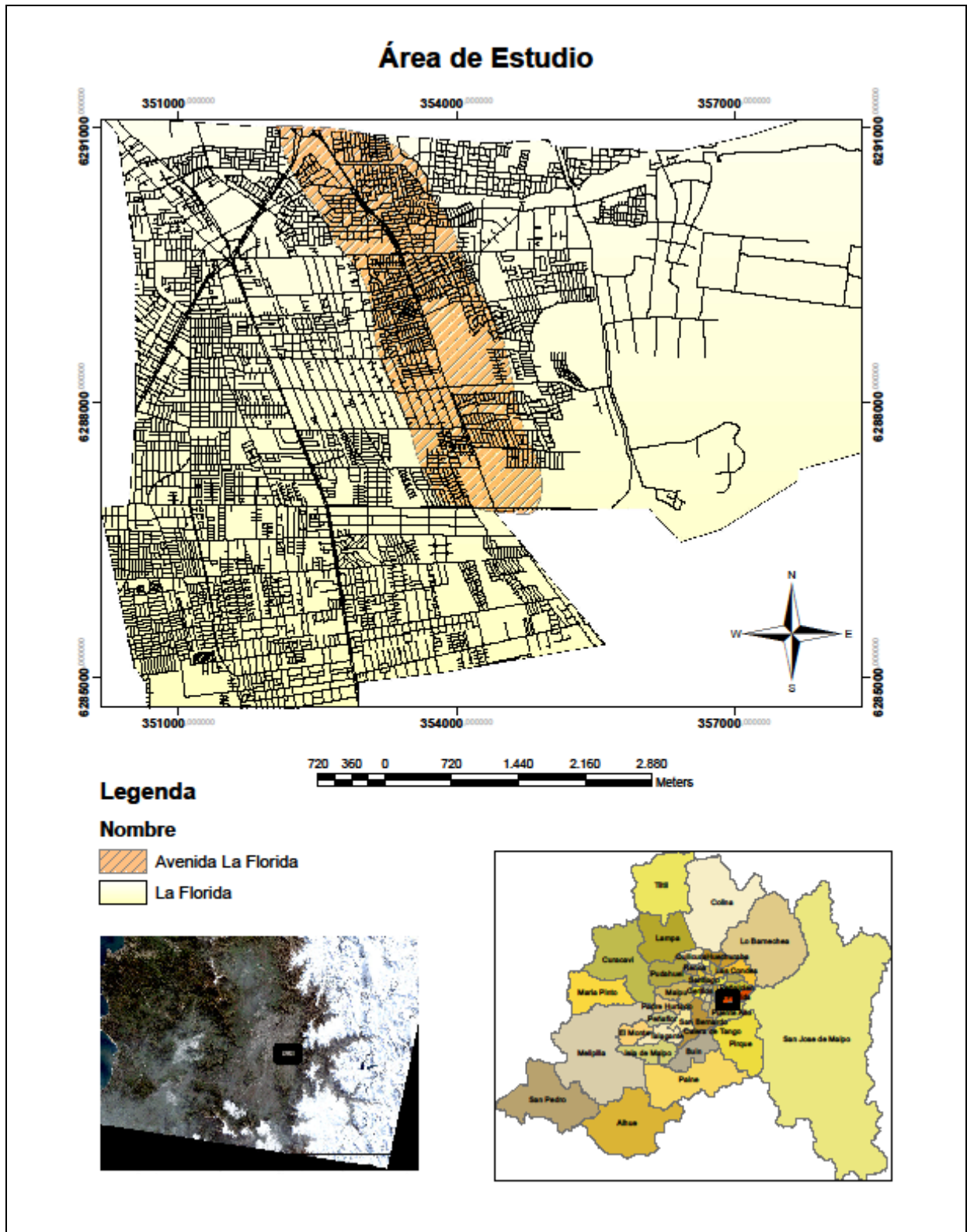


Imagen N° 3. Área de estudio, comuna de La Florida.

Fuente: Elaboración Propia.

#### **1.4. Pregunta de Investigación**

¿Cuáles son los aspectos territoriales que han motivado la gestación de la Asamblea Ciudadana de La Florida y cómo su discurso se ha materializado en la producción del espacio local?

#### **1.5. Objetivo General**

Comprender cuáles son los aspectos territoriales que han motivado la gestación de la Asamblea Ciudadana de La Florida y reconocer la relación que ésta organización ha tenido con la producción del espacio local.

#### **1.6. Objetivos Específicos**

- a) Conocer y describir cuáles son los principales aspectos territoriales que han motivado la gestación de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida.
- b) Comprender las demandas territoriales de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida por medio de la evolución de sus alcances discursivos.
- c) Identificar la producción espacial que ha tenido la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida en el territorio.

#### **1.7. Justificación de la Investigación**

Si bien el fenómeno de los movimientos sociales urbanos parece tener una dinámica transversal en el territorio, ligándose directamente con la democracia imperfecta impuesta por gobiernos autoritarios desde la década de los setenta (Vargas, 2006), hay una característica común que los une, y que se puede vislumbrar a través del uso, valoración y yuxtaposición de sus demandas en el espacio. La explicación para lo anterior, Judith Hellman (1992), lo relaciona directamente con la expansión de “lo personal” o comunitario del ámbito público. Con el propósito de plasmar una demanda social en la vivencia cotidiana de un conjunto de sujetos concentrados espacialmente. Así, las organizaciones ciudadanas intentarían llamar la atención

acerca de lo que está ocurriendo en sus territorios –y en otros territorios-, situaciones que para la mayoría de los sujetos se encuentran invisibles a los sentidos. “What the movements did was extend the “political space” available to citizens, bringing into the public realm the concerns of “everyday life” and of the “personal” (J. Hellman, 1988 en J. Hellman 1992, p.1).

El crecimiento y remodelación de la ciudad ha convertido este espacio, en parte apropiado por el conjunto de los ciudadanos, en un tema debatido a nivel global. La ciudad y los puntos de mayor apropiación, generalmente concentran la vida social y logran construir un complejo tejido social, pero además presentan una gobernabilidad débil y fragmentada, la cual lleva a que se agudicen las contradicciones y conflictos sociales en territorios locales, donde se produce el nexo entre lo local y lo global (Borja, 2007). Ahí, donde la ciudad se transforma para adecuarse a las exigencias contemporáneas. Como vemos, la ciudad, como espacio en sí, concentra una multiplicidad de relaciones problemáticas que se van multiplicando a medida que sus cambios van afectando la vida de los habitantes. Hay que considerar que la ciudad además de materialidad también es una obra, un conocimiento, una ideología, y si se quiere, un cuadro plástico (Lefebvre, 1981; Harvey, 2008) que está siendo modificado permanentemente por los sujetos que se quieren expresar en ella.

La multiplicidad de proyectos que están continuamente (des) configurando la ciudad, algunas auto-forjadas por lo social y otras empujadas por lo institucional, han puesto en cuestión la gobernabilidad o representación transversal que hacen los planes urbanos de la autoridad para solucionar las necesidades de la población, tensionando la coherencia en la forma actual de construir la ciudad desde *arriba*, con la ciudad se va construyendo desde *abajo*. Esto último para Hardy (1987), Ouviaña (2002), Falleti (2008), Svampa (2008), Triguboff (2010; 2011) y Salazar (2012) es un punto de inflexión. Las respuestas colectivas y autodeterminadas del proyecto a futuro que se quiere seguir como conjunto, responde a las realidades territoriales particulares que han sido amenazadas, o en el peor de los casos, desmanteladas por proyectos centralizados. La falta de representatividad de la política institucional formal y la pérdida de confianza en las soluciones ofrecidas por el Estado y el mercado, incitan a una acción directa, autogestionada, horizontal y flexible, que consolidaría en la marcha a un actor político

empoderado, que apelaría a una democracia directa entre y con sus pares. El objetivo principal que persiguen estas organizaciones de carácter ciudadano y territorial, se podría interpretar como *“transformar radicalmente la sociedad a partir de lo concreto e inmediato. Más que una alternativa de poder, condensan entonces una alternativa con respecto a él”* (Ouviña, 2002, p.6).

Ahí es donde este trabajo se quiere centrar, en el diálogo que hace la sociedad civil organizada en su territorio, con la estructura actual de la ciudad. En la respuesta de las organizaciones ciudadanas a una institucionalidad política formal que no ha sabido (o no ha querido) leer las demandas exigidas en cuanto a la conformación de la ciudad. Si no se actúa comprensivamente con los anhelos territoriales que presenta cada una de las organizaciones ciudadanas, la construcción de la ciudad será tremendamente dificultosa para todos los actores. Los cortes de vías del ferroviario urbano<sup>4</sup>, las demandas en contra de la construcción de autopistas<sup>5</sup>, el escenario que presentan los deudores habitacionales<sup>6</sup>, el movimiento por la exigencia de áreas verdes y el cuidado de recursos naturales<sup>7</sup>. El llamado de atención acerca de la sustentabilidad de la ciudad y la contaminación de elementos básicos (como el agua o el aire por ejemplo), las revueltas poblacionales, los reclamos del transporte precario, las protestas de trabajadores por la subcontratación, entre muchísimos otros fenómenos que se pueden encontrar en la ciudad, son motores organizacionales que podrían empujar, eventualmente, a

---

<sup>4</sup> Véase por ejemplo el caso de los vecinos de Pedro Aguirre Cerda y su oposición al tren expreso (<http://www.biobiochile.cl/2013/04/26/vecinos-de-pedro-aguirre-cerda-protestan-por-linea-ferrea-que-uniria-a-rancagua-y-santiago.shtml>).

<sup>5</sup> Véase las protestas de los vecinos de las comunas de la Reina y La Florida (<http://radio.uchile.cl/2012/06/03/vecinos-se-organizan-para-rechazar-construccion-de-autopista-en-avenida-la-florida>).

<sup>6</sup> El caso más emblemático que ha nacido para organizar a los deudores, es la creación del Movimiento de Pobladores en Lucha (MPL) (<http://mplchile.cl/>).

<sup>7</sup> Ejemplo claro y contingente es la conformación de la “Agrupación ciudadana en defensa de los ríos del Cajón del Mapo”, que se ha opuesto a la construcción de la hidroeléctrica en el sector del Cajón del Maipo, Provincia Cordillera de la Región Metropolitana (<http://www.riosdelmaipo.cl/>).

movilizaciones ciudadanas. Quizás estos movimientos podrían llegar a establecer diálogo con la autoridad, logrando coordinar acciones y trabajar en conjunto, pero queda otra posibilidad. Quizás no exista acuerdo y las respuestas represivas de la autoridad se multipliquen por los territorios. En esta línea argumentativa coincidimos con lo expuesto por Borja (1987), quien vislumbra que para solucionar el problema de la falta de comunicación entre movimientos sociales urbanos y la institucionalidad de partidos políticos, por un lado, se podrían transformar los partidos de izquierda adecuándose al contexto. Mientras que por otro lado, y como hemos señalado, pensando en la historia reciente de Chile, que las clases conservadoras que están en el poder accionen su respuesta a través de las intervenciones autoritarias del Estado.

Lo que ya había criticado Lefebvre en 1974 en su texto *Producción del Espacio*, no parece cambiar. Los promotores de la ciudad o los tecnócratas como los llama el francés, han utilizado sus conocimientos para controlar y *producir* el espacio. Ellos son los que han utilizado el espacio de manera instrumental para garantizar la reproducción de los medios de producción, pensando el espacio como un sustrato plano, sin heterogeneidades y manipulable, donde la proyección material de la sociedad global se implanta sin meditaciones. Esto último evidenciaría el poco diálogo que existe entre el urbanismo y los actores que habitan y experimentan diariamente la ciudad.

El urbanismo actual ha materializado grandes proyectos sin considerar aspectos fundamentales en la praxis de la ciudad, motivando el levantamiento de demandas desde los más diversos territorios a las intervenciones. Bajo la lógica de *producción* de ciudad actual, la reproducción a través del espacio es cada vez más incierta, porque este espacio está en sí mismo lleno de contradicciones (Lefebvre, 1974, p. 224). No estamos señalando que del capital y de *sus* servidores de conocimiento devenga la construcción de toda la ciudad, sino que son estos últimos son los que han sido responsables de tensiones territoriales que podrían haber sido evitables. La poca profundidad que ha mantenido el urbanismo y los estudios acerca de la ciudad o el espacio urbano, han deshumanizado la planificación e intervención de la ciudad.

Por lo anterior, se vuelve importante que las disciplinas como la geografía, que centran su atención en el espacio, vuelvan a mirar comprometidamente su objeto de estudio. El problema

no es menor, ya que los programas urbanos que se implantan en la ciudad y las respuestas ciudadanas, han perdido parte importante del diálogo que deberían establecer. Incluso para Borja (1987), que los intelectuales, profesionales y técnicos no se preocupen de establecer la comunicación entre la institucionalidad y la sociedad civil, quedándose y trabajando de uno u otro lado, puede desestabilizar el sistema democrático al no existir asesoramiento técnico-político en los aparatos locales de administración. Hay que posicionar el pensamiento y empiria de los sujetos en cualquier intervención que afecte sus propios espacios.

La Geografía como disciplina, no se ha enfocado en entender en particular este tipo de dinámicas. Salvo por trabajos de algunos geógrafos como Harvey (1992; 2008; 2012), Slater (1992; 1997), Porto Gonçalves (2009), Ibarra (2009), Echeverría y Rincón (2000), Oslender (2000; 2002), Mançano (2000; 2004; 2007), entre otros, no se conocen más trabajos que relacionen a la geografía con los movimientos sociales urbanos y su ámbito territorial. Por lo que se hacen casi imperceptibles los estudios realizados con el levantamiento de asambleas ciudadanas que se observan en la actualidad. Es paradójico pensar que estudios que se han hecho desde la historiografía, sociología, antropología, psicología, economía, ciencia política, urbanismo y arquitectura, han centrado el fenómeno de los movimientos sociales urbanos en una creciente impronta territorial. En este sentido se rescatan los aportes de la socióloga y filósofa argentina Maristella Svampa, quien nos dice que *“el territorio aparece como un espacio de resistencia y también, progresivamente, como un lugar de resignificación y creación de nuevas relaciones sociales. Esta dimensión “material”, muchas veces es comprendida como autoorganización comunitaria”* (2008, p.77).

La misma línea sigue el antropólogo argentino Matías Triguboff (2008), quien pone atención al *“campo en disputa”* que se configura como el escenario donde se contraponen diferentes visiones y estrategias en relación al poder, el Estado, la política y la práctica política. Solo para poner en tensión lo poco prolija que ha sido la geografía en cuanto al análisis de estos movimientos ciudadanos, rescatamos las reflexiones de la ciencia política y economía respecto al tema de esta investigación.

*“Fuerzas de recuperación de la ciudad debe originarse en los ciudadanos y sus organizaciones. Este movimiento reivindicador, pone en juego la recuperación de la calidad de vida, las certidumbres y confianzas básicas en las personas, tanto en la capacidad de creación y vivencias colectivas. También el sentimiento de pertenencia a un espacio común donde se funda el sentimiento de un nosotros ciudadano”* (Rodríguez y Winchester, 2004, p.136).

En evidencia queda la categoría de análisis territorial con que se pueden estudiar estos conflictos urbanos, pero a raíz de esto, poco o nada han dicho los geógrafos chilenos y latinoamericanos respecto al tema. Salvo por el caso de algunos estudiosos brasileños que a partir de la geografía crítica han abordado estas temáticas.

Por lo anterior, se abre una posibilidad de conceptualización y estudio espacial de los movimientos ciudadanos, más en específico, las Asambleas Ciudadanas. Como revisamos anteriormente, estos fenómenos no están apareciendo de manera aislada, sino que son cada vez más frecuentes en las ciudades chilenas, latinoamericanas y en el globo. Ejemplificando lo anterior, podemos revisar lo señalado por Gustavo Marín, Director del Foro por una Nueva Gobernanza Mundial.

*Las Asambleas buscan superar los límites de un evento efímero. Se trata de construir bases consistentes y sólidas de ciudadanos y ciudadanas, arraigadas en territorios que van más allá de las fronteras estatales, construidas alrededor de las temáticas esenciales de su región y con un enfoque eminentemente multiprofesional, es decir con una diversidad de actores.<sup>8</sup>*

Como constatamos que los movimientos urbanos no son fenómenos aislados, la trascendencia y relevancia de la presente investigación, será la comprensión e interpretación de los motivos

---

<sup>8</sup> Artículo “Hacia la Asamblea Ciudadana del Cono Sur de 2010” publicado en *Le Monde Diplomatique* versión chilena en septiembre del 2010. Formato digital del artículo en <http://www.lemondediplomatique.cl/Hacia-la-Asamblea-Ciudadana-del.html>.

que originan las demandas sociales, como también de las producciones geográficas que ellas conllevan. El entendimiento del florecimiento de asambleas ciudadanas, debe ser considerado por la sociedad en su conjunto, por académicos y por sobre todo, organismos públicos que tienen en sus manos las políticas urbanas de la ciudad, ya que estos últimos deben entender que estas instancias de organización social, son una aproximación de lo que pueden o no hacer en el territorio.

Hay un aspecto teórico que no se ha tenido en cuenta y que hay que rescatar. En general poco ha tenido en cuenta la izquierda y el pensamiento crítico de base marxista, la integración de comunidades de base territorial. Los estudios sobre urbanismo y ciudad, han prescindido del protagonismo de los sujetos y han relevado por sobre todo, la estructura económica que hoy forja, en parte, los espacios. Existen márgenes de movimientos y posibilidades de acción que son parte de cualidades innatas de los sujetos urbanos y su creatividad. Algo similar propone Capel (2010) quien acusa que:

*“la asociación del crecimiento y transformación de las ciudades exclusivamente con las estrategias del capitalismo para absorber el excedente parece, en ocasiones, una visión algo parcial [...] El crecimiento urbano de los dos últimos siglos es también resultado de numerosos factores, tales como, entre otros: de los ideales y de la actuación de las clases medias y populares” (p.5).*

Complementando lo anterior, estamos en un periodo de cambios culturales, demográficos, técnico-científicos, entre otros. Cambios que logran de alguna manera despertar anhelos y acciones individuales o colectivas, que no sólo pueden comprenderse debido al actuar del Capital. La reposición de los sujetos en condición de ciudadanos activos, en el marco investigativo de la geografía, es eventualmente la conexión de los movimientos sociales actuales, que en un cambio político y cultural presente, están continuamente ampliando sus rangos de acción, re-pensando e incorporando nuevas formas de imaginarios espaciales (Slater, 1997) que no se habían considerado anteriormente.

La importancia de esta investigación radica en que busca reflejar las nuevas formas de relacionarse con el medio geográfico, por lo que aquí el espacio y la territorialidad son centrales. Tanto así que Porto Gonçalves (2001) cree que este periodo de crisis económica y social, es comparable a la reorganización espacial que vivió la sociedad en el Renacimiento, Siglo de las Luces y consolidación de Revolución Industrial. La relación entre la sociedad y la organización espacial, pensada de manera integral, que casi siempre es objeto de poca atención por parte de las ciencias, es particularmente relevante en este momento de crisis. La geografía deja de ser un sustantivo para mostrarse tal como es, es decir como verbo, como *representación* de la acción de los sujetos sociales y organizados. O sea, estamos viviendo un periodo de refundación de sentido de las prácticas socioespaciales.

La dinámica de organización ciudadana territorializada, no ha sido estudiada en profundidad por la disciplina geográfica. Como tampoco se ha pretendido buscar y desmarañar la naturaleza de este fenómeno de movimientos sociales de reivindicación espacial. Si no lo ha hecho la geografía, tampoco se aventaja en investigación el urbanismo o la arquitectura. Aunque sí existen varios estudios de sociología, historia y psicología, estos últimos no colocan el espacio geográfico en cuestión, ni tampoco lo ven como fuerza movilizadora de políticas. Evidentemente se observa una reflexión epistemológica y ontológica pobre, en lo que trata a la materia espacial.

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1. La Ciudad como contexto espacial

#### 2. 1.1. La Ciudad: Espacio cambiante, heterogéneo y fragmentado

Bien es sabido que las ciudades tienen distintos orígenes, desarrollos, funciones, objetivos y, por qué no, también finales. Por lo mismo al empezar a definir y clasificar la ciudad por cada uno de los aspectos particulares que la misma humanidad ha ido produciendo en su desenvolvimiento, se escabulliría al objetivo de comprender el concepto de ciudad como lo queremos hacer acá; como un espacio dinámico, aglomerador de diferencias, conflictos, influencias, subjetividades, flujos y plasticidades que permiten orientar a los sujetos en un espacio difuso. Pero para ir desarrollando mejor los lineamientos conceptuales que pretendemos rescatar de la ciudad, pasemos a revisar algunas discusiones de su naturaleza.

Los primeros ensayos geográficos sobre las ciudades y su relación con los sujetos, evidenciaban ya a finales del siglo XIX un acercamiento a las ideas de complejidad social. Eliseo Reclús (2010)<sup>9</sup>, en “La evolución de las ciudades”, ya enunciaba la estructuración de las ciudades como el resultado de puntos de encuentro social y económico, dando a entender que tal configuración obedecía a las más diversas razones humanas. El autor releva a la ciudad como un espacio que se constituye por los más diversos pensamientos, ideas, creatividades, emociones y expresiones humanas. Siendo los sujetos dueños del nacimiento, crecimiento, transformación o final de este espacio. En esta línea, el geógrafo observa qué características innatas al humano son las que diferencian<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Escrito en 1895 y publicado originalmente en inglés es uno de los primeros textos de geografía que pone en relieve la defensa de la ciudad a partir del proceso de socialización de las personas.

<sup>10</sup> El miedo, la guerra, la religión, la política y el comercio, eran algunas de los incentivos que hacían nacer y transformar las ciudades ya en la época de la Antigua Grecia (siglo V. a.C.). Piénsese por ejemplo en los cambios ocurridos en Atenas, originada bajo los preceptos del patriarcado religioso, que después de las reformas vinculadas al derecho y a la ley, posiciona a una nueva aristocracia al mando de los asuntos políticos de la ciudad.

De esta forma, Reclús no sólo se fijó en el origen de las ciudades, sino que también colocó énfasis en la forma en que la sociedad se proyectaba y materializaba en ellas. Bajo estos preceptos argumenta del peligro de la evolución de las ciudades y su repercusión en las relaciones humanas, señalando que “*donde las ciudades crecen, la humanidad progresa; allí donde se deterioran, la propia civilización está en peligro*” (Reclús, 2010, p. 121). La ciudad debe rejuvenecerse y estar a disposición de las nuevas necesidades de las nuevas generaciones, sentenció dando cuenta del equilibrio y el tipo de relación que debería existir entre los sujetos y el espacio.

También a finales del siglo XIX, Max Weber (1978), dilucidaba a la ciudad como un espacio producido específicamente para llevar a cabo tareas de mercado, entendimiento que daba por sobre todo relevancia a la función de *asentamiento comercial* a éste espacio. Así, la concentración y localización de sus habitantes, que en la ciudad son principalmente consumidores que hacen valer su derecho a la apropiación, pondría en relevancia la actividad económica, que a su vez, generaría promoción en la escala social. Para complementar la visión de ciudad de Weber desde una visión contemporánea, se podría indicar que “el predominio de la ciudad, sobre todo de la gran ciudad, puede considerarse consecuencia de la concentración en las grandes ciudades de actividades y servicios comerciales, financieros y administrativos” (Fernández, 1998, p.32). Situación que concadenaría flujos<sup>11</sup> constantes a estos espacios en una suerte de atracción innata.

Aunque en la revisión de preceptos de los autores anteriormente citados, impera la funcionalidad y aspiración económica, Weber señala más adelante en su trabajo llamado “La Ciudad”, que ésta, además de ser un punto de aglomeración demográfica y económica, también lo es en términos culturales. De esta manera, vemos que existe un punto que nos interesa

---

<sup>11</sup> Entendemos flujos en su más amplio sentido. Para referenciarlos tomemos lo señalado por M. Santos (2000), entiendo los flujos como los elementos que se circunscriben en la movilización y circulación presentes en el espacio. El autor pone atención en los flujos tecnológicos e informacionales, que modificarían constantemente las formas que tenemos de relacionarnos con el medio.

rescatar, ya que la ciudad vista como un espacio de mercado y estimulante del consumo, empuja la apropiación práctica del espacio, desde las más diversas culturas e imaginarios de la realidad, llevando a innovaciones emanadas desde la confrontación de las mismas. Recordemos que las prácticas espaciales se refieren a las formas en que nosotros generamos, utilizamos y percibimos el espacio desde lo subjetivo, sirviéndonos de una materialidad (Oslender, 2002).

Como vemos, la ciudad se puede observar desde infinitos ángulos, pero debemos encontrar un punto de equilibrio que nos permita dilucidar la trama compleja que contiene tanto en sus puntos políticos, económicos, sociales y culturales. Ya que, si bien la ciudad se presenta como un lugar de aglomeración y comercio, también se presenta como espacio de libertades y derechos (Borja, 2003), situación que sin duda acarrea conflictos en múltiples ámbitos. En este sentido, el geógrafo inglés David Harvey (2010) añade un eslabón interesante que nos permite, en parte, acercarnos al entendimiento del complejo concepto de ciudad.

*“The term “city” has an iconic and symbolic history that is deeply embedded in the pursuit of political meanings (...) the relationship between city and citizenship-the city as an object of utopian desire, as a distinctive place of belonging within a perpetually shifting spatio-temporal order-all gives it a political meaning that mobilizes a crucial political imaginary.”*(p.XVI-XVII)

Considerando los argumentos anteriores, podríamos pensar “la ciudad” como una construcción compleja e histórica, que se ha construido a base de imaginarios y utopías que sólo se percibirían materialmente en temporalidades diferentes. Como una especie de arte a gran escala en periodos considerables, donde su modificación continua responde a las más diversas motivaciones (Lynch, 1998).

El desenvolvimiento de la multiplicidad de características humanas, ya sea en términos políticos, económicos, sociales y culturales, son encontrados en la ciudad, pudiendo estos estar o no permitidos o consagrados, pero de lo que sí tenemos certeza es que estas múltiples

diferencias sí se encuentran friccionadas, ya sea por la dinámica misma de la ciudad o por la gran cantidad de personas que viven en ella, llevando a cabo acciones orientadas desde lo que quieren o en cuanto a lo que podrían disponer. En este sentido, el espacio toma un protagonismo de carácter conflictivo. El imaginario y apropiación del espacio se observa como imperativo de sobrevivir en esta, ya que considerando las prácticas sociales ancladas y desplegadas en el espacio de la ciudad, se contribuye a su hechura material, pero al mismo tiempo, aquellas prácticas adquieren ciertos rasgos a partir de la materialidad en un juego dialéctico que permitiría orientación en el sustrato.

Es preciso llegar a un punto de consenso en esta revisión conceptual antes de seguir. Por lo que hemos visto, la ciudad se presenta como un espacio de concentraciones (Weber, 1978; Fernández, 1998; Vidal, 2011) y por tanto, de las diferencias (Sennett 1997; Harvey, 2010), que se va construyendo y reconstruyendo paulatinamente según las necesidades temporales que la sociedad impulsa particularmente y en su conjunto. Múltiples ideas conviviendo, enlazándose, complementándose en una armoniosa sinergia, o chocando y luchando en un espacio de caos, sin duda presenta un escenario material que debe conllevar un cambio cultural considerable en cuanto a la forma de vivir en la ciudad.

Retomando a Fernández (Ídem), se observa que el cambio cultural que caracteriza el desarrollo de la ciudad, se da a partir de la heterogeneidad de identidades y existencias que habitan en ella. Dando cuenta del ejercicio cultural que conlleva vivir y entender la ciudad, la autora aclara que:

*“La ciudad tiende pues a parecer un mosaico de mundos sociales en que la transición de uno a otros es abrupta. La yuxtaposición de modos de vida y personalidades divergentes tiende a propiciar un punto de vista relativista y una actitud de tolerancia frente a las diferencias, que pueden considerarse requisitos previos de racionalidad y que conducen a una secularización de la vida.” (p.43)*

En vista a lo anterior y considerando el escenario ciudadano complejo en que nos encontramos ¿tan clara es la tolerancia y entendimiento de la vida urbana de la ciudad por parte de sus habitantes? Discutamos con algunos autores esta idea de convivencia y proyección societal.

Como sabemos, la ciudad en el contexto de globalización actual, se ha convertido en un lugar de confluencia y concentración de los más diversos flujos. Piénsese estos últimos como, laborales, humanos, tecnológicos, monetarios, políticos, informacionales, u otros. Ya lo señalamos, tómese el concepto flujo en el más amplio de los sentidos. Bajo esta lógica, la ciudad ha ido dialogando en su infraestructura y cultura para dar cabida a todos sus movimientos internos y externos, permitiendo de esta forma la rápida fluidez y poco anclaje de los mismos. Para Harvey (1998), las formas arquitectónicas y de diseño urbano de la ciudad actual, responden a esta necesidad de movimiento y fugacidad, debiéndose modificar en lapsos temporales cortos. Por cierto, hay que aclarar que esta necesidad imperante que evidencia la ciudad no responde necesariamente a los intereses inmediatos de las personas, sino que visualiza un empuje socioeconómico y cultural desde el mercado y el capital. La construcción de la ciudad basada en estos preceptos encuentra disparidades geográficas, o si se quiere, especialidades en el tratamiento de algunos flujos. Este fenómeno responde a una compartimentación del espacio al servicio de unos pocos actores dominantes. La “fragmentación producida” existe en un contexto donde las tecnologías del transporte y las comunicaciones tienen la capacidad de manejar la interacción social a través del espacio de una manera altamente diferenciada, dando la sensación de la compresión del espacio y del tiempo (Harvey, 2008).

Desde el urbanismo chileno, también existen voces referentes a las múltiples situaciones que se espacializan y desenvuelven en la ciudad. Rodrigo Vidal (2011) advierte que la ciudad presenta cierta dicotomía o fragmentación que tiende a desvirtuar las formas de desenvolvimiento en el espacio urbano, ya que por un lado integra la diversidad de las formas urbanas y por otro, permite relaciones independientes al contexto temporal y espacial en el que se insertan. Bajo este antagonismo de movimiento y significados, señala el arquitecto que la ciudad ha sido concebida tradicionalmente como la proyección de las relaciones humanas sobre el terreno, ya

que es el “lugar de relaciones, de comunicaciones, de concentración, de intercambio, de transformación, constituyen un conjunto tan heterogéneo y complejo, que provoca una permanente redefinición del sentido y contenido de la ciudad” (p.67).

El encuentro de intereses diversos en la construcción de la ciudad, quizás es parte de sus características más originarias. Pero a su vez, y como ya mencionamos, otro de estos aspectos es la exigencia al derecho de apropiación, reconocimiento y por tanto, de participación espacial que hace el habitante de la ciudad. Si estamos hablando de participación económica en la ciudad, como lo observaba Weber, estaríamos vinculándonos a una construcción desigual en las oportunidades de *hacer ciudad*. Tal es la situación, que dichas aglomeraciones y los más diversos intereses espacializados en la ciudad, convierte la ciudad en un lugar potencialmente conflictivo o explosivo (Capel, 2010).

En contrapartida a lo anterior, podríamos reflexionar acerca de la ciudad y el desarrollo de su forma de vida. La ciudad concentra y congrega, ya sea a personas, culturas, imaginarios, utopías, bienes y capital, pero como estas situaciones se incrementan por la confluencia sustantiva de flujos, la misma ciudad como espacio geográfico se ha modificado para absorber tales aspectos.

Harvey (2008), observa el fenómeno de los flujos y, por ende, el de urbanización como el agente protagonista de subsanar las crisis intrínsecas de la economía neoliberal a través del proceso continuo de reubicación de capital en la ciudad. La reubicación y el surgimiento de nuevos mercados que permitan invertir y recuperar dinero en la ciudad, sería el *modus operandi* de los grupos de poder. En esta línea, y haciendo referencia al impacto geográfico que tiene este fenómeno, el cientista político brasileiro Fábio Wanderley Reis afirma, que “el capitalismo y su expansión representa el contexto más general de nuestros problemas” (Wanderley, 1996, p.141). Esta situación de opresión y orientación forzada de las dinámicas de la ciudad, es importante para reflexionar acerca de quiénes o cómo se está haciendo ciudad. ¿Está siendo construida por el conjunto de la ciudad o es un pequeño grupo que está disponiendo de las características intrínsecas de ésta?

Si la reubicación del capital y la (re)configuración del espacio se presenta de manera especializada o fragmentada, la ciudad dependería de unos pocos y afectando a unos muchos. Para Milton Santos (2003) este fenómeno de reinención espacial de la gran ciudad, dominada por un pequeño grupo poderoso que busca ordenar verticalmente el espacio, serviría como una toma de conciencia universal de los problemas que aquejan a la población. Añadiendo el componente de clases, el geógrafo analiza el proceso en el marco de globalización económica en que vivimos. La ciudad como un escenario fragmentario y contradictorio que se estaría articulando en base a múltiples intereses, presentando un proceso creador de ambigüedades y perplejidades, pero también de una certeza dada por la irrupción de la ciudad como un lugar político (Santos, 2003). Abriendo las posibilidades de un resurgimiento de un proyecto político alternativo, caracterizado por la conciencia de la situación socioespacial, que a su vez permita la irrupción de ideas nuevas en la construcción de la ciudad, el geógrafo piensa que el cambio alternativo al sistema actual deviene de una cierta organización solidaria desde *los de abajo*.

Podría pensarse entonces que el entendimiento de ciertas heterogeneidades desde su opresión común, impulsaría un movimiento solidario entre los diversos rostros e intereses que viven en la ciudad, ya que el “interculturalismo y la diversidad marcan una visión plural de la sociedad con la aceptación de lo diferente: del Otro” (Aranguren, 2011, p. 100), pero como señalábamos anteriormente, “Lo urbano, al mismo tiempo que lugar de encuentro, convergencia de comunicaciones e informaciones, se convierte en lo que siempre fue: lugar de deseo, desequilibrio permanente, sede de la disolución de normalidades y presiones, momento de lo lúdico y lo imprevisible” (Lefebvre, 1969, p.100).

Ya reflexionamos acerca de que la urbanización acompaña el crecimiento y remodelamiento de las ciudades, pero este movimiento material también se relaciona con las características distintivas de los modos de vida que se desenvuelven en ellas. Este punto diferenciador lo podemos entender de la siguiente forma. Para Lefebvre (1969) El <<tejido urbano>> no se limita a su morfología, ya que sobre la base económica del <<tejido urbano>> aparecen fenómenos de otro orden, de otro nivel, el de la vida social y <<cultural>>, lo que implica

sistemas de fines y sistemas de valores. Por lo tanto, y apoyándonos en lo presentado por Santos y Fernández anteriormente, podríamos señalar que el futuro se abre a posibilidades de construcción humanizadas, caracterizadas por el entendimiento de los habitantes de la ciudad, los ciudadanos, que en su calidad de diferencia buscarían el respeto y derecho a la apropiación subjetiva como material de ésta.

### **2.1.2. La Ciudad y la Producción del Espacio**

El concepto de *producción del espacio* lo instala el filósofo y sociólogo marxista Henry Lefebvre a comienzos de la década de los 70. Tras su formulación, Lefebvre experimentó un distanciamiento del marxismo estructuralista tradicional que contaba con tintes dogmáticos incuestionables para la época. El margen de interpretación del fenómeno urbano que nos brinda este concepto, permite seguir entendiendo la ciudad como lo veníamos haciendo en el apartado anterior. Como un espacio, un producto resultante entre la interacción material y la libertad de la imaginación, de la idea, de la utopía representada hacia el sustrato territorial.

Pero si la ciudad es un espacio producido socialmente, según la idea que desenvolveremos a continuación, debemos tener claridad en lo que entendemos como espacio. Una definición que permite un amplio entendimiento y movilidad en las ideas pertinentes al espacio, es la que nos brinda Milton Santos (2000), el brasilero declara que “el espacio está formado por un conjunto indisoluble, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, sino como el contexto único en el que se realiza la historia” (p.54). La presente definición permite pensar la ciudad como un espacio complejo y heterogéneo, con conflictos de poder y contradicciones propias de la multiplicidad de flujos, intereses e idearios. Además, al tener un carácter sistémico permite establecer el diálogo entre el espacio, los objetos y las personas, considerando también las acciones de éstas últimas no de forma aisladas, sino motivadas por intereses particulares. Cada uno de los elementos citados, como el espacio, los objetos y las personas, entendemos que se encuentran en una

eterna redefinición pragmática como significativa y conceptual. Santos (2000) prosigue profundizando la definición señalando que:

*“(...) el espacio se impone a través de las condiciones que ofrece para la producción, para la circulación, para la residencia, para la comunicación, para el ejercicio de la política, para el ejercicio de las creencias, para el esparcimiento y como condición de <<vivir bien>>. Como medio operacional se presta a una evaluación objetiva, y como medio percibido está subordinado a una evaluación subjetiva” (p. 48).*

Esta definición se encuentra en la línea de lo que queremos resaltar del espacio, la percepción de lo material y su resignificación y concepción subjetiva. El espacio lo podemos transformar de acuerdo a nuestros intereses si trabajamos en ello.

Particularmente nos interesa poner atención el trabajo de Henri Lefebvre, ya que es él quien se abre a dar una revisión amplia del concepto de *producción*, que a finales del siglo XIX trabajó Hegel y posteriormente Marx. Lefebvre (1981) indica que el concepto de *producción* es un poco más complejo de lo que se venía elaborando, incluso debiendo desdoblarse su sentido para entenderlo. “De un lado está la producción de productos: las cosas, los bienes, las mercancías, y del otro lado la producción de las obras: las ideas, los conocimientos, las ideologías e incluso las instituciones o las obras de arte”(p.219).

Si la urbanización es la producción material de la absorción de excedentes globales de capital, siempre a una escala geográfica cada vez más amplia y siempre en espacios donde se busca fomentar una y otra vez la ganancia (Harvey, 2008), gatilla y reformula nuevas estimulaciones subjetivas que afectan al cuerpo individual como al colectivo de la sociedad (Sennett, 1997). Por lo mismo, se debe contemplar en el análisis de la producción de la ciudad como espacio geográfico en sí, en sus dos dimensiones: lo social y lo físico. Como un mixto, un híbrido (Santos, 2000). Tales garantías conceptuales en el análisis de la ciudad, nos evitan la excesiva materialización o *capitalización* del espacio, dejando márgenes subjetivos que son participes activos en la construcción y reformulación continua de la producción de la ciudad. Siguiendo

con los postulados de Lefebvre (1978) “No hay obra tampoco sin cosas, sin una materia a modelar, sin una realidad práctico-sensible, sin un espacio, sin una <<naturaleza>>, sin campo ni medio” (p.67).

Si la ciudad está siendo una obra de la urbanización impuesta y violenta<sup>12</sup>, la complejidad de la misma se escapa de nuestro entendimiento cuando hacemos hincapié en que la ciudad es el lugar por excelencia de la diferencia y heterogeneidad de identidad y una multiplicidad de otros aspectos. Para aprehender el concepto de obra en la ciudad, considerando el concepto en su vastedad, necesariamente debemos apreciar que cada una de estas intervenciones ciudadanas, depende de contextos espaciales y temporales particulares, o sea, de individualidades o colectividades únicas. No hay que olvidar que la ciudad es un asentamiento relativamente grande, denso y permanente, de individuos socialmente heterogéneos (Fernández, *Ibíd.*). En este sentido, el acercamiento conceptual con que nos serviremos del espacio producido es en el territorio.

Para concluir este apartado, resumimos la idea anterior como un proceso dialéctico entre lo material y su aprehensión conceptual por la idea, donde lo heterogéneo abunda y a la vez permite y fomenta tal proceso. De esta manera, los sujetos, individuales o colectivos, *producen* espacio a partir de otro espacio instaurado material y discursivamente. Si bien es un proceso complejo, se presenta como necesario para entablar situaciones de apropiación y lograr configurar dinámicas de resistencia ante relaciones de dominación (Oslender, *Ibíd.*). Caracterizándose por empujes culturales orientados a cambios relacionados a la búsqueda de reconocimiento visual de tales heterogeneidades.

Finalmente cabe señalar que “los cambios orientados hacia las formas de vida reconocidas como urbanas que son visibles entre individuos (...) se hallan bajo el influjo de la magia que

---

<sup>12</sup> Lefebvre (1974) señalaba que la planificación del capital se ha llevado a cabo pensando en el espacio geográfico como en sustrato llano y sin grandes complejidades físicas ni sociales. Lo cual en su implementación es una forma de violentar al cuerpo.

ejerce la ciudad en virtud del poder de sus instituciones y personalidades a través de los medios de comunicación y transporte” (Fernández, *Ibíd.*, p.33), que a su vez incrementa los flujos. La ciudad encanta y reencanta pues en ella, se refleja la historia y a partir de ella se permite la idealización de un mundo futuro que a veces no se visualiza tan lejanamente.

## **2.2. La Ciudad como discurso y la reivindicación lingüística de los territorios**

### **2.2.1. La Ciudad como discurso(s)**

Ya reparamos en que la ciudad actual se ha ido gestando a partir de la urbanización que ha intervenido en las crisis del modelo a través del incremento de flujos y de la reubicación de capital. Así se ha ido cambiando el paisaje urbano, no al azar ni arbitrariamente, sino que desde una lógica propia de los intereses de un grupo de actores dominantes económicamente. Pero ¿por qué llamamos a la ciudad un discurso geográficamente situado, que tiende a ser dominante o hegemónico? Primero revisemos a qué nos referimos cuando hablamos de discurso.

La narrativa de la ciudad se configura como una estipulación verbal sobre el espacio caracterizada por intenciones y acciones. En este sentido queremos dejar claro que existen múltiples discursos operando en la construcción de la ciudad, ya que esto es parte intrínseca de su condición de heterogeneidad cultural. Pero cuando hablamos de la ciudad como discurso, queremos señalar que ésta se ha convertido en un relato imparale y que es presentada bajo la lógica de la competencia, la producción económica y la especialización. En este sentido, la ciudad personaliza un modelo económico que parece incuestionable, tanto en su enunciación y en cuanto a su avance territorial. Milton Santos (2003) posiciona este escenario de avance territorial del capital en forma de urbanismo, situándolo siempre en el contexto de globalización en que nos encontramos.

*“Es presentado como un mercado avasallador, llamado global, capaz de homogenizar el planeta cuando, en verdad, las diferencias locales son profundizadas. Hay una búsqueda de uniformidad al servicio de los actores hegemónicos, pero, antes bien, el mundo se hace menos unido y se hace más distante el sueño de la ciudadanía verdaderamente universal” (p.20).*

Ligando lo anterior con el proceso de urbanización actual, evidenciamos que al parecer no existe alternativa discursiva a la construcción de la ciudad. No hay un diálogo solidario ni entendimientos entre actores, por lo cual la ciudad está siendo configurada bajo lógicas que desencadenan exclusión, o mejor dicho, opresión, y pérdida de validez discursiva de una gran cantidad de actores. En otros términos, este proceso refleja la autorreferenciación social con que se está construyendo la ciudad, ya que, precisamente su carácter de acontecimiento discursivo se vincula a quien está gozando del ejercicio dominante de la palabra (Ricoeur, 2008). La creencia en la expansión de la ciudad a manos de la urbanización se muestra como una afirmación incuestionable, que busca adherencia de sujetos a la aceptación de aquella proposición discursiva. Como se presenta siempre en términos afirmativos, como una verdad en sí, imparable, nunca reflejando su real contenido, no levanta críticas, y si es que las hay, la misma urbanización y sus flujos se dedican acallarlas. Por tanto, existiría una dicotomía entre el sentido del discurso de la ciudad y la experiencia de ésta. Ya que se alejaría por medio de la vivencia de los ciudadanos al sentido que se promueve, desde el los actores dominantes, para aprehender sus formas y funciones.

Para comprender mejor lo anterior, y de lo que contiene el concepto de discurso, Foucault (1992) nos señala que el discurso, para ser tal, se compone como un aparato disciplinar que siempre somete a exclusiones y reconocimientos a otros discursos que concuerdan con el dominante, despertando deseos en torno al poder. “En toda sociedad la producción del discurso está a la vez controlada, seleccionada y redistribuida por un cierto número de procedimientos que tienen por función conjurar los poderes y peligros, dominar el acontecimiento aleatorio y esquivar su pesada y temible materialidad” (p.5). De esta manera, el discurso que materializa la ciudad, sería una lucha constante por el poder que significa apropiarse y disponer del espacio.

Entre el espacio de la reubicación del capital o el espacio de las prácticas urbanas. Entre el espacio del dominante, el espacio del dominado y el espacio de la disputa.

Esta falta forzada de diálogo, impulsada desde la institucionalidad económica y estatal que ostenta el discurso de la ciudad presentaría un problema de comprensión para los ciudadanos. El discurso de la ciudad, como texto impositivo, debe tener en consideración que siempre habrá reacciones ante su presencia e intentos de dominación. “Para enunciar y producir su correcta interpretación, [el discurso] descansa sobre el postulado de que el lector o el espectador siempre puede ser rebelde. Someterlo al sentido no es cosa fácil, y la sutileza de las trampas que se le tienden es proporcional a su capacidad, hábil o torpe, para hacer uso de su libertad” (Chartier, 1996, p. 90).

El discurso globalizante de la ciudad busca materialmente, y por tanto, simbólicamente, querer imperar sobre las percepciones de los habitantes, modificando e inculcando prácticas culturales en ellos. Validando el discurso homogenizante en base a la “verdad” incuestionable de sus argumentos. Crease en la competitividad, en la superioridad productiva y/o cultural, entre muchas otras. La ciudad materialmente presenta un discurso modernizante que busca penetrar la percepción de los sujetos y someterlos a formas de vida basada en la ostentación del poder. Pero como lo urbano se constituye de una red compleja de discursos, algunos válidos, dominantes y otros excluidos, invisibilizados o en resistencia, el texto o narrativa del discurso, que en este caso sería la materialización de la ciudad, no encontraría correspondencia regular entre significantes y significados, pensando en las desigualdades e inequidades que presenta la ciudad actual.

El espacio, y por tanto la ciudad, es un mosaico dinámico y heterogéneo que responde escalarmente a intereses particulares. Cada parte de este mosaico presenta trayectos únicos que sin embargo se encuentran en ciertos puntos nodales del espacio. Tomando en cuenta esto, las representaciones discursivas de la ciudad, sólo son aprehensibles por la experiencia o representación conceptual de éstas. Es así como “la ciudad empieza a ser vista como una estructura que encierra múltiples entidades [...] Esta conceptualización permite transitar de una

noción homogénea y global de la ciudad a diferentes escalas y niveles de representación en las relaciones del grupo con el territorio” (Reguillo, 2005, p.4). El resultado de este movimiento multiescalar y sobrepuesto, siguiendo el pensamiento de la autora, sería el choque cotidiano de grandes y pequeños discursos, algunos basados en el dogmatismo, otros por la experiencia y el ideario. El discurso de homogenización y la muerte de particularidades narrativas, levanta luchas abiertas y decididas que ponen resistencia a este articulamiento espacial desde sólo una visión dominante.

### **2.2.2. El Territorio como obra revalorizada**

Recordemos que fijamos la producción del espacio en los términos presentados por Lefebvre (1981). O sea, el espacio geográfico se constituye tanto de la materialidad práctico-sensible como de un imaginario que se sirve de éste primer aspecto constitutivo, y que a su vez, permite configurar representaciones espaciales por parte de los sujetos. Esto permitiría construir el espacio otorgándole la característica de *obra*. Esta concepción la comparten autores como Harvey (1998), quien cree que “las ciudades, a diferencia de las aldeas o pueblos, son plásticas por naturaleza. [Ya que] Las configuramos en nuestras imágenes: ellas, a su vez, nos moldean en virtud de la resistencia que ofrecen cuando tratamos de imponerles nuestras formas personales” (p.18). La apertura a la acción que brinda esta dimensión de posibilidades, debe ser respondida por actos propios y responsables en la construcción de la ciudad, pasando así de ser un agente pasivo a un agente plenamente activo. Cuando hacemos referencia al activismo *ciudadano* que ejercen las personas, estamos dejando entrever que los valores inculcados por la vida urbana penetran en el horizonte accionario de los sujetos, originando un cambio de la ciudad como de ellos mismos. Siendo “el propio observador [quien] debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora en la elaboración de su imagen. Debe contar con el poder de cambiar esa imagen para adaptarse a necesidades cambiantes” (Lynch, 1998, p.15). La esencia de la ciudad es que nos permite transitar en un mundo de posibilidades dadas por la plasticidad de la ontología. Este punto es el que queremos reflexionar en este apartado. La ciudad como obra plástica compleja, densa, que

permite (des)configurar y apropiarse el espacio desde las más diversas técnicas, pero siempre desde sus habitantes, no desde los agentes urbanizadores.

Recapitulando lo anterior, nos encontramos con que el discurso espacial del urbanismo, al parecer, en el momento actual no encontraría concordancia con las vivencias espaciales de los sujetos, ya que no coincidiría con sus trayectos experienciales ni representaciones diarias. Svampa (2008) nos clarifica que para contrarrestar el discurso homogenizante de la ciudad, las organizaciones sociales vinculadas a intereses comunes han creado nuevos lenguajes de valoración para dar orientación a sus vidas. En este sentido “el territorio aparece como un espacio de resistencia y también, progresivamente, como un lugar de resignificación y creación de nuevas relaciones” (p.77). De esta forma el sustento material, ha sido reutilizado, recodificado lingüísticamente, para configurar nuevas categorías de realidad, que además son próximas y con sentido para los habitantes de la ciudad.

Cuando hablamos del espacio como obra, le damos ciertas características que vale resaltar. Si la ciudad es una obra, capaz de desintegrarse, desmontarse, resignificarse y por tanto, permite la reapropiación espacial desde un discurso homogenizador, el acto de vivir en la ciudad se vuelve un desafío en cuanto a la acción con que podamos moldear el espacio según nuestros intereses y orientaciones. Esto ocurre a la vez que el mismo espacio nos moldea a nosotros. Incluso la palabra misma “obra”, revela la índole de estas categorías nuevas de formas de la materia. La obra es una categoría que se han visto originada bajo la producción y el trabajo (Ricoeur, 2006), pero que continuamente tienen problemas de interpretación por los otros habitantes de la ciudad, ya que como señalábamos anteriormente, el espacio se encuentra fragmentado en territorios diversos, con dinámicas e identidades particulares, con lenguajes de valoración únicos. Se compone como una materialidad difícil de aprehender pero que se encuentra a la vista, es tangible, pero en muchos casos inaprehensible para nosotros y sin tales efectos para otros. La materialidad para ser obra, requiere de una valoración lingüística que refleje su historia (nuestra historia), a través de la interpretación del pasado y la proyección del futuro que permita comprender en parte su complejidad.

De esta manera, el espacio geográfico se presenta como un ordenador de los sentidos “ya que pertenece a ese dominio de lo *real* y es una precondition de nuestra existencia, una realidad inalcanzable que siempre demostrará exceder las categorías y medidas que le lancemos” (Segato, 2006, p.76). Por lo mismo, moldear al territorio a partir de nuestros lenguajes permite una asociación entre lo que somos y lo que está. Debido a que “la realidad sería incomprendible si el arte no des-compusiera y no re-compusiera nuestra relación con lo real” (Ricoeur, *Ibíd.*, p.21).

Pero el proceso no es simple, ya que el territorio se erige como discurso que emana desde algo, desde un conjunto de personas hacia otros, hacia algo exterior, delimitando lingüísticamente los valores y símbolos espaciales que ejercen un poder situado geográficamente. Recordemos que el territorio es una categoría de comprensión espacial que se vincula directamente con la instrumentalización del sustrato para delimitar relaciones de poder (Lopes de Sousa, 1995). Poder que nunca se ejerce de manera individual, siempre desde un colectivo. De esta manera la revaloración lingüística que asiste a la irrupción discursiva de la ciudad como contexto, se adscribe en significaciones espaciales que emergen desde la cotidianeidad de la vida práctica, logrando marcar, articular y clarificar la experiencia por medio de un parámetro narrativo que cumpla el requisito de delimitación, ordenación y explicación (Ricoeur, *Ibíd.*). Si la ciudad se presenta confusa y violenta desde su discurso, “la construcción de sentidos es necesariamente un proceso social en el que el lenguaje, re-presentación en sí mismo, establece un orden social específico. A través del lenguaje los seres humanos se comunican, se vinculan, es decir, crean un mundo, *su mundo* en común.” (Porto Gonçalves, 2001, p.6).

Lo que queremos rescatar en este apartado es como los espacios han resistido a la opresión de la globalización a partir de prácticas lingüísticas que han sido vitales para redefinir identidades en un escenario fragmentatorio en lo que respecta a la unicidad del espacio. Es clave comprender que el espacio local ha sido vehículo para dar un punto de resistencia a los discursos globalizantes, siendo representado narrativamente por los elementos particulares que nos representan como sujetos (Segato, 2006). De tal manera, el espacio, en específico el

territorio, hoy no es sólo un dato, es también el resultado de una estrategia, una construcción voluntaria para hacerle frente a los avatares de la globalización discursiva de la ciudad.

Creemos que es desde los territorios donde se reivindica el derecho a la ciudad. De participar activamente en su construcción a partir de los sueños que nos despierta, del reconocimiento y enseñanza que nos ha otorgado a partir de las múltiples experiencias y apropiaciones. O sea, la ciudad en sí misma nos ha conferido el saber de desenvolvemos en ella, en base al reconocimiento de la diferencia y el manejo de los códigos lingüísticos y simbólicos de parte de sus múltiples fracciones.

*“El conocimiento colectivo [que conforma el territorio], nunca es compartido por todos los habitantes locales sino por fracciones, grupos. Este conocimiento colectivo incluye formas de concebir la vida, el trabajo, la familia, el futuro y el pasado, formas de concebirse a sí mismos (identidad), y también incluye referentes territoriales, formas de identificar el territorio, de apropiarse de él, o expresiones de rechazo hacia el propio territorio habitado” (Lindón, 2002, p.32).*

La vida se hace y rehace en cuanto a la forma en que nos vinculemos con el espacio donde habitamos. La ciudad presenta esa virtud, permite vincularse y rehacerla en cuanto a su rechazo o aceptación, porque es heterogénea, vasta, múltiple y compleja en su aprehensión. Solo la resignificación permanente garantiza su habitabilidad.

El ciudad es un poema señalaba Roland Barthes (1993), ya que tiene la capacidad de redefinir y de llevar a disfrutar o rechazar abstractamente los símbolos espaciales, pero esta capacidad “se ejerce preferentemente en el campo de la acción y de sus valores temporales, mientras que la redescipción metafórica rige más bien en el de los valores sensoriales, emocionales, estéticos y axiológicos que hacen que el mundo resulte *habitable*.” (Ricoeur, Ibíd, p.27).

Es así como, el campo de la apropiación espacial a través de una narración que evidencia lo que hemos sido, lo que somos y lo que seremos, se aparta de una unidireccionalidad geográfica o discursiva. Por lo cual, concebir la ciudad bajo la imposición de un discurso es un acto de opresión a la heterogeneidad, esencia misma de la ciudad. Tal situación nos plantea la

emergencia de expresiones de resistencia múltiple, no por el hecho de un convencimiento contestatario, sino porque para habitar la ciudad es necesario aprehenderla y darle un sentido desde lo que hemos sido, lo que somos y lo que pretendemos ser.

## **2.3. Ciudadanía y el Derecho a la Ciudad**

### **2.3.1. ¿Quiénes son los Ciudadanos?**

La ciudadanía es el concepto clave que posiciona al habitante de la ciudad como un sujeto activo en materia de su transformación y/o producción. Referente a lo último, Borja (2003) indica que:

*“La ciudadanía es una conquista cotidiana [...] La vida social urbana nos exige conquistar constantemente nuevos derechos o hacer reales los derechos que poseemos formalmente. El ciudadano lo es en tanto que ejerce de ciudadano, en tanto que es un ciudadano activo, participe de la conflictividad urbana.”* (p.25)

La definición anterior nos permite resaltar varias cosas que en este trabajo buscamos enfatizar. La ciudadanía se impone cotidianamente a las prácticas excluyentes y opresivas, que ya vimos como características propias del discurso homogenizador de la ciudad. Otro aspecto que también revisamos, es que la heterogeneidad de la ciudad es parte intrínseca de la ciudadanía, de su reconocimiento formal por parte de la institucionalidad. Relacionado con esto, podemos notar que en la definición de Borja aparecen elementos nuevos ligados al “sujeto de derechos” que permite lograr vaciar las conflictividades a partir de una mediación de las apropiaciones.

Como partimos develando el concepto de ciudad desde la modernidad y no desde la antigua Polis griega o desde las ciudades mercantiles de la era medieval, lo mismo haremos con el análisis del concepto de ciudadanía. Aunque cabe señalar que el concepto de ciudadano ya se manejaba en la Antigua Grecia y hacía referencia al hombre libre y responsable que ejercía los asuntos políticos de la Polis. El ciudadano era quien llevaba a cabo la política pertinente al

*hacer ciudad* (Arendt, 1997). Pero como él era libre, había otros que se encontraban esclavizados, los *no ciudadanos*, quienes debían cumplir ciertas tareas que el ciudadano no hacía.

Tras la Revolución Francesa, la comuna de París promulgó una serie de derechos civiles que pondrían en igualdad de condiciones a los hombres libres de la ciudad. Este fue un movimiento revolucionario comandado por un conjunto de sujetos unidos voluntariamente bajo el alero de la burguesía, y que lograron zanjar bajo premisas racionales su vinculación con el feudalismo y el Estado. El aumento de los derechos civiles, que garantizaban la libertad económica e independencia de los sujetos, manteniendo lejos la intromisión del Estado en asuntos privados, podría considerarse un logro de la nueva burguesía enfrentada a los grupos feudales dominantes (Marshall, 1998). Tanto fue el cambio cultural en la relación política del sujeto hacia el territorio y por lo tanto al Estado-nación, que para Garretón (2006) este proceso de construcción moderna del concepto de ciudadanía, significa el mayor aporte de Occidente a la humanidad.

Como lo vimos en un comienzo, la idea económica que rige la fundación de la ciudad, permitía ejercer a una elite un grado de libertad mayor en cuanto a los asuntos sociales y políticos, lo que fue totalmente modificado tras la revolución francesa y la configuración pública del estatus de ciudadano. Pero como lo debatimos anteriormente, la ciudad no es sólo un espacio geográfico dedicado a lo mercantil, sino que también origina una existencia social y cultural variada siempre abierta a yuxtaposiciones circunstanciales. En este sentido, la configuración del ciudadano como estatus social, vinculado a derechos constitucionales que se relacionan con la participación libre en ámbitos económicos como civiles, afecta de manera radical la concepción de la ciudad y por tanto de la cultura que dialoga con ella. La ciudad pasó a ser el espacio de validación de la jerarquía económica como social, al espacio anhelado por el hombre libre, no esclavo, del hombre político que puede y quiere debatir en torno a los asuntos urbanos. En resumen podríamos decir que:

*“La ciudadanía se origina en las ciudades, caracterizadas por la densidad, la diversidad, el autogobierno, las normas no formales de convivencia, la obertura al exterior [...] Es decir, la ciudad es intercambio, comercio y cultura. No es solamente "urbs", es decir, concentración física de personas y edificios. Es "civitas", lugar del civismo, o participación en los quehaceres públicos. Es "polis", lugar de política, de ejercicio de poder.”* (Borja 2002, p.1).

Lo que hemos revisado hasta el momento del concepto moderno de ciudadanía, se vincularía con una pequeña elite que justifica y gatilla cambios en beneficio de sus propios derechos individuales. Algo así como derechos civiles para todos, buscando una equiparidad jurisdiccional en un contexto donde la realidad es mucho más desigual y compleja que lo argumentado, o bien, similar al argumento de que todos los territorios son iguales y estarán sujetos a los mismos derechos y deberes. Marshall (1998), bajo esta lógica, observaba que el nuevo estatus de ciudadanía era un logro propio de una civilización que avanzaba gracias al capitalismo. Los derechos individuales garantizaban por tanto, el derecho a la propiedad privada y al desenvolvimiento económico. Idea, aunque parezca bastante cuestionable en términos de su vinculación y orientación al sistema económico, permite entrever los conceptos que dieron origen al estatus de ciudadanía.

*“Hoy sabemos que los llamados derechos de la ciudadanía, a los que me refiero aquí más ampliamente como derechos humanos, se encuentran en un proceso continuo de desarrollo que ahora se ve afectado por los cambios en las condiciones externas (especialmente económicas), por la aparición de nuevos problemas y la búsqueda de nuevas soluciones”* (Marshall, *Ibíd.*, p.134).

Si bien a Marshall se le criticó su evasión al componente de clases, ya que lo encontraba como un tema de *segundo plano*, creemos que en el contexto actual, la ciudadanía sí presenta fisuras legislativas que van más allá del “estar todos bajo la misma ley” y que se relacionan con la

condición socioespacial de los sujetos. Ya que la premisa de *igualdad* es bastante cuestionable cuando no nos situamos en las mismas condiciones ni en los mismos espacios.

Los cambios en cuanto al contenido y entendimiento de la ciudadanía han ido transformándose en los distintos periodos de la humanidad. Lamentablemente, hoy nos encontramos en un punto tenso y de inflexión en cuanto a las demandas de reconocimiento levantadas por la ciudadanía hacia al Estado y hacia la misma sociedad. La falta de respuestas y de reconocimiento legislativo del aparataje institucional, han desencadenado una emergencia de movimientos ciudadanos que reflejan lo desnudo del concepto ciudadanía en su interpretación como un conjunto de derechos individuales (Garretón, *Ibíd.*), y por qué no, espaciales.

Tras la irrupción del neoliberalismo y la pérdida de derechos sociales, la ciudadanía se asoma como un concepto que permite confrontar luchas en cuanto a la exigencia de derechos que tengan que ver con el reconocimiento de la vida y la diversidad. El auge del concepto, en especial en América Latina, se vincularía con la demanda del regreso del Estado de derecho y espacios para la participación política, tras la irrupción violenta y enajenante que perpetraron las dictaduras militares con sus modificaciones constitucionales. Es así como “Citizenship became a prominent notion in the last decades because it has also been recognized as a crucial weapon not only in the struggle against social and economic exclusion and inequality, but – most importantly – in the widening of dominant conceptions of politics itself.” (Dagnino, 2005, p.1).

La experiencia de los abusos cometidos gracias a las flexibilidades del neoliberalismo, ha logrado concientizar acerca de la falta de representatividad y participación política de la ciudadanía que deberían encarnar los llamados gobiernos democráticos actuales. Slater (1997) vislumbra el auge de los movimientos ciudadanos, como respuesta a la falta de democracia territorial que mantienen los Estados y sus sistemas de representación. Comprendiendo a los actores movilizados desde su naturaleza y reconocimiento jurisdiccional de sujetos y agentes democratizantes.

La ciudad como espacio de heterogeneidad y vanguardia cultural, lleva a sus habitantes a cambios valóricos en cuanto a su concepción del espacio urbano. La búsqueda de libertad, el alegato por la falta de cohesión social, el auge de la responsabilidad colectiva y el llamado a la participación activa en la construcción de la sociedad como de la ciudad, son situaciones que confirman a la ciudadanía como una realidad materializada, y no solo como un reconocimiento formal desde el Estado. La ciudadanía es un agente cultural que se expande como el urbanismo y que transmite mensajes a partir de los mismos flujos y especializaciones que impone la misma ciudad.

*“Desembocamos así en que el pluralismo a ser defendido es aquel en el cual la unión de los individuos con grupos sociales diversos sea la expresión de decisiones tomadas voluntariamente por ellos en función de sus objetivos libremente escogidos en múltiples áreas de actividad e interacción. Es decir: concluimos en que las colectividades o los grupos sociales relevantes representan sólo asociaciones voluntarias y en principio necesariamente provisorias y cambiantes (aunque puedan durar mucho) de individuos libres.” (Wanderley, 1996, p.137)*

Como habíamos revisado en ideas anteriores, existiría una concientización y una posibilidad de construcción narrativa socioespacialmente situada desde abajo a través de la solidaridad de la mayoría de los excluidos, oprimidos e invisibilizados del discurso homogenizante de la ciudad, todo a partir del arrebatado de derechos que ella misma ha conferido. La experiencia de una ciudad compleja, heterogénea, dinámica y violenta, ha brindado conocimientos y lógicas de demanda de reconocimientos múltiples que a su vez son claves para poder participar en la sociedad. Podríamos pensar que se vive un auge de la dimensión cívica, donde la necesidad de ser reconocido como tal, dentro de un discurso de ciudad homogenizante pero a la vez contradictorio, exige ejercer los derechos de la condición ciudadana, reconociendo en parte sus responsabilidades frente al colectivo (Wanderley, *Ibíd.*), ya que si esa responsabilidad es cedida, se garantizaría el reconocimiento a través de la libertad soberana de acción.

Aunque diversos movimientos ciudadanos ejerzan su voz política, “el Estado y los gobiernos no procesan las demandas ciudadanas, antes por el contrario, las rechazan, hacen caso omiso de ellas y hasta las criminalizan” (Salazar y Miller, 2006, p.2). Este escenario es serio y preocupante, ya que recordemos, la ciudadanía nace a partir de la movilización frente a un poder dominante, buscando reconocer diferencias sustentadas en derechos. Es más, el tejido denso de participación de la ciudadanía se ha conceptualizado desde sus orígenes, en las entrañas del Estado si este último no comprende la exigencia de participación, la organización social se apoderará, como lo está haciendo, de la ciudad, desde sus propios espacios locales, desde sus propios derechos adquiridos.

*“Aparece una demanda de participación política de base que se dirige habitualmente a las estructuras territoriales y a las instituciones políticas más próximas y elementales (barrios, ciudades, comarcas, regiones) En estos ámbitos, además, se han ido superando las reducidas oligarquías y, por el contrario, se han desarrollado movimientos sociales de carácter urbano o territorial y con contenidos cívicos y participativos” (Borja, et. Al, 1987, p.44).*

Preocupa de sobre manera la forma en cómo se está perfilando la organización ciudadana en cada uno de sus territorios, ya que estos conjuntos ciudadanos erosionan desde los márgenes al sistema político actual, alterando las formas de ejercicio del poder, reinventando los códigos de la comunicación (Reguillo, 1995). El territorio ciudadano se observa como el lugar *apropiado* para actuar y recomponer aquel entramado social y cultural desmantelado por el discurso homogeneizador. Ya que el espacio soberano nos presenta seguridades en cuanto nuestro empoderamiento y desenvolvimiento en él. Pero no nos preocupa tanto la autonomía y crecimiento organizacional que toma la ciudadanía en sus propios espacios, sino, la respuesta del aparataje estatal frente a las demandas y formas de organización territorializadas, que por el momento, se encuentran fuera de los márgenes de la ley. Tengamos en cuenta que todo reconocimiento rompe con la hegemonía, por esto mismo, creemos que los movimientos

ciudadanos se están encontrando entre sí y buscando a su manera las opciones que podría ofrecer el Estado.

### **2.3.2. La emergencia de la Participación Ciudadana y del Derecho a la Ciudad**

Podríamos definir que la participación de la ciudadanía requiere ser parte de un marco constitucional de derechos y deberes para conformarse como tal. Pero como vimos anteriormente, también se puede concebir al ciudadano en tanto que su acción en la construcción de los asuntos de la ciudad, tenga una repercusión en la Polis como con él mismo. Pero acá queremos detenernos en los canales de participación que requiere la ciudadanía para ejercer sus derechos y sus deberes, cuestionando así la idea tradicionalista que encaja a la ciudadanía en un marco legislativo que ni siquiera existe.

La democracia como sistema político debería garantizar la participación ciudadana en todos sus aspectos, pero vemos que no es así. Hoy se asiste una concepción legislativa de participación ciudadana en el mínimo de la palabra, colocando en cuestión la sustentabilidad social del “sistema democrático”. Si se pensaba que la elección de representantes es la única dimensión de la participación ciudadana, queremos aclarar que esta visión se encuentra en total invalidez. Ya vimos anteriormente como la ciudadanía se abre paso a pesar de las materialidades imperantes en la ciudad y de las imposiciones legislativas del Estado. Esta es la naturaleza de la ciudad, son las características propias de los ciudadanos.

*“no sólo como el sujeto de derechos, que, tradicionalmente, han sido garantizados por la constitución (derecho elegir autoridades, derecho a reunión, a libertad de opinión, a movimiento dentro del territorio nacional...derecho a exigir estos derechos), sino que apunto a un sujeto deseable que, fundado en la fuerza de tales derechos, ejerce la acción y responsabilidad en aquello que se refiere a la producción y reproducción de la convivencia social y aquellas condiciones que posibilitan tales procesos” (Palma, 1998, p.32-33).*

La participación ciudadana va más allá de lo establecido en la ley, es la contingencia de la renovación cultural de la sociedad, es la práctica cotidiana que apunta a modificar libremente el lugar donde queremos vivir. En siempre más un ejercicio que una declaración. Bajo esta premisa hay que tener considerado que “los derechos que configuran la ciudadanía hoy son mucho más complejos que en el pasado y deben adecuarse a poblaciones mucho más diversificadas e individualizadas” (Borja, 2002, p.7). Se debe dejar la concepción de participación ciudadana actual, en donde las posibilidades de acción en la ciudad están enmarcadas en las lógicas de consumo y en escasos episodios electorales. Si no se abren ventanas más amplias de participación en la institucionalidad, si no se entiende la lógica con que opera la ciudadanía, serán cada uno de los territorios los que se erigirá como punto convergente de demandas puntuales de los *civitas*. Y tener continuamente territorios en conflicto en toda una nación, no es para nada prometedor.

Lo que aquí queremos remarcar, son los cambios ciudadanos que se observan desde después de la vuelta de la democracia a partir de la década del 90. Donde la ciudadanía empezó a desarrollar una concepción amplia del concepto de política y adquisición de derechos, incluso accionando, movilizándolo y generando condiciones de existencia para el conjunto de la comunidad que habita el territorio.

*“as the notion of rights is no longer limited to legal provisions or the access to previously defined rights or the effective implementation of abstract, formal rights, it includes the invention/creation of new rights, which emerge from specific struggles and their concrete practices. In this sense, the very determination of the meaning of rights and the assertion of something as a right are themselves objects of political struggle. The rights to autonomy over one’s own body, to environmental protection, to housing, are examples (intentionally very different) of new rights. In addition, this redefinition comes to include not only the right to equality, but also the right to difference, which specifies, deepens and broadens the right to equality.”* (Dagnino, 2005, p.8)

Es urgente reconcebir la ciudadanía como “estrategia política” que sirve para abarcar las prácticas emergentes no consagradas por el orden jurídico, si no como el papel de las subjetividades en la renovación continua de la sociedad y la ciudad (García Canclini, 1995). Los actores de la ciudad han adquirido conciencia de sus plenos derechos políticos, económicos y sociales. Hoy día, como dice Evelina Dagnino, ha emergido la conciencia del derecho de tener derechos. Tal cual como lo plantea Arendt (1997), al decir que sólo por existir en el mundo, los sujetos tienen derecho a tener derechos, ya que ellos mismos significan posibilidades de cambios en todo orden de cosas.

Si los sujetos, con su sola presencia en el mundo, no tienen derecho a cambiarlo, no estamos haciendo política, por el contrario, estamos deshaciéndonos de ella. Por lo mismo, vemos que existe un cúmulo de nuevas demandas específicas por parte de cada uno de los actores que componen la ciudad. Una demanda generalizada por el derecho a hacer ciudad.

Harvey (2008) observa en los postulados de Lefebvre que, “el derecho a la ciudad es, por lo tanto, mucho más que el derecho a tener acceso a aquello que ya existe: es el derecho a cambiar la ciudad siguiendo nuestros más profundos deseos. La libertad de hacernos y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades” (p.17). La participación por tanto es cotidiana, sutil, pueden ser o no considerada por la autoridad, pero la representación de las exigencias de derechos, parece ya asumida por la misma ciudadanía ¿cómo? haciendo valer su soberanía constituyente sobre la ciudad. En aquel espacio utópico que permite abrir portones de invisibilización y que presenta la oportunidad para generar cambios desde abajo. Desde los ciudadanos que han sido invitados a ser ciudadanos, pero que no se les ha dejado participar como tales.

## **2.4. Formas de Participación Ciudadana y construcción social de la democracia real**

### **2.4.1. La Asamblea como espacio de participación directa**

Tras la vuelta a la democracia después del periodo de dictadura, la sociedad chilena tendió a comprender que su participación estaría directamente vinculada a la gestación de un nuevo sistema político relacionado con el ejercicio activo de su estatus de ciudadanía. Pero tal situación no ocurrió. Para Garretón (2001) la transición y consolidación de regímenes políticos “democráticos” que continuaron con las herencias constitucionales de sus predecesores, no pueden significar un balance positivo en cuanto a la profundización de la democracia y la participación de la ciudadanía. En tal sentido, las orientaciones decisivas del Estado desde la década de los 90, siguieron su repliegue referente al rol que se le exigía en los asuntos sociales, lo que permitió un posicionamiento del mercado como agente protagónico. Bloj (2004), ve que este proceso de pérdida de protagonismo del Estado en los asuntos sociales, y también su pérdida de preponderancia en términos de representatividad y equilibrios socioeconómicos, ha significado una concientización del deterioro de las condiciones de la ciudadanía, lo que empujaría a sectores medios de la población a discutir sobre temas competentes a la política, social, economía y territorio. Lo que se estaría situando como punto de inflexión, es la poca representatividad que tiene la política formal e institucional de los intereses reales de la ciudadanía en su conjunto heterogéneo. Este proceso de reflexión y toma forzada del protagonismo por parte de la ciudadanía, se podría pensar como el inicio de una reivindicación y reconocimiento social que es dilucidado en tanto que el “divorcio de la sociedad con el sistema político, lejos de indicar indiferencia involucra por el contrario la politización de la sociedad civil” (Di Marco, 2003, p.22) ejecutando de manera práctica es estatus de ciudadanía.

La politización ciudadana y su emergencia por la falta de representatividad política, es el resultado de un vacío en el diálogo entre el Estado y la sociedad (Salazar y Miller, 2006). Algo parecido argumenta Rossi (2005) quien observa que el “vacío de poder” existente en el espacio de la mediación es llenado por medio de la acción colectiva de las asambleas. Por lo mismo el auge y reconocimiento como agente político de las asambleas que habitan la ciudad, es un

factor concreto de participación ciudadana, que además se aparta, por medio de la experiencia y desencanto de este discurso homogeneizador, de la forma de operar de la política actual.

*“El distanciamiento respecto de un discurso político hartado rechazado por parte de las asambleas desde su emergencia y el acortamiento de las distancias o la abierta cercanía respecto del mismo, aparecido en ciertas ocasiones, dan cuenta de un complejo modo de articulación de las experiencias y saberes que habitan la práctica asamblearia, invitando a la reflexión y al cuidadoso examen de las condiciones que constituyen su naturaleza particular” (Delamata, 2005, p.96).*

Visualizando la emergencia política que personifican las asambleas, se logra desprender la necesidad de una acción colectiva que ponga en cuestión intereses comunes referentes a la vida en el territorio. El vacío en la representación política es “llenado” por un cúmulo de experiencias e imaginarios comunes que han coexistido, pero que no se habían encontrado (hasta ahora) en el habitar en la ciudad. Siendo ciudadano y constatando una continua pérdida de calidad de vida y burocratización de la participación, se podría interpretar que esta experiencia compartida es el primer paso para la apertura a organizaciones abiertas y opuestas totalmente a lo que se viene *construyendo desde arriba*. O en otras palabras, las organizaciones asamblearias actuales en la ciudad se entenderían como una transgresión a la exclusión política histórica que se viene arrastrando.

Pero la experiencia por sí sola no podría darnos total comprensión de lo que encarnan las asambleas presentes en la ciudad. Como habíamos revisado anteriormente, siempre que la ciudad se transforma es porque está operando un componente representacional, un ideario que se inculca a partir de conocimientos o anhelos colectivos que se movilizan conceptualmente en el espacio. Si la experiencia de la ciudad presenta vacíos representacionales en la forma de relacionarse con ella, la experiencia compartida de esta situación debiera ser capaz de encontrar caminos para revertir este escenario. Como no podemos referirnos a las asambleas como una organización homogénea en cada uno de los

espacios de la ciudad, debemos comprenderlas en su particularidad territorial. Principalmente son las cuestiones barriales las que están definiendo esencialmente las orientaciones de acción de las asambleas, ya que es el espacio local el lugar de relevancia [...] en la construcción de la política que las asambleas asumen como propia. De la constatación del vínculo, densamente tejido, entre territorio y política” (Delamata, ídem, p.84). Bajo estos preceptos, podemos pensar que la experiencia compartida y cotidiana que se transforma en conocimiento colectivo, incluye también las formas de concebir la vida, el trabajo, la familia, el futuro y el pasado, formas de concebirse a sí mismos en la individualidad como en el colectivo. De esta forma, y para comprender mejor el postulado anterior, “en la medida en que formamos parte del mundo, la experiencia nos concede un acceso directo al mismo” (Arendt, 1997, p.13).

Podría creerse entonces, que el acto significativo de las asambleas ciudadanas hoy, es la apertura a imaginarse el territorio y la ciudad de una forma completamente distinta a como se nos presenta hoy. Ya sea en su morfología, en su función y en su estructura de participación política, logrando montar matices discursivos y con orgánicas participativas totalmente opuestos a lo ofrecido hoy por el sistema político y de mercado. Por lo anterior las asambleas se ven como una estrategia espacializada de participación que tiende “a la reapropiación colectiva del espacio comunitario y a la recuperación de una visibilidad social denegada por los mecanismos de poder” (Seaone, et al. 2006, p.241).

Los estudios realizados por Triguboff (2008, 2010, 2011) referidos a las asambleas presentes en la ciudad argentina de Buenos Aires, han concluido que esta modalidad de organización se presenta como un doble proceso. Por un lado son un proceso de aprendizaje político complejo, y por otro lado, conjuntamente, es una experiencia de vida individual como colectiva. Es un proceso político complejo, ya que los temas que se discuten varían según las edades e intereses de sus integrantes, debiéndose aprender a negociar y articular fundamentos acordes a los entendimientos de todos los participantes. En tal sentido, el espacio asambleario también ha servido como un catalizador de demandas colectivas, que en su tránsito discursivo y accionario ha involucrado a los más diversos actores del territorio. Este último es

preponderante, ya que la experiencia compartida en el espacio se vislumbra como el principal mediador entre los sujetos.

La modalidad de asamblea es señalada por Falletti (2008), como un espacio social, que surge como una manera de denunciar a las instituciones políticas de su exclusión o marginación en la construcción del territorio, por lo mismo estas organizaciones han dado prioridad a la autogestión, horizontalidad y democracia directa que permitiría una discusión política abierta y sin representación de individualidades y colectivos.

*“...en dichos espacios asambleístas se ha puesto en juego la lucha por el reconocimiento de los sectores medios [...] que tuvo valor de restitución subjetiva ante la percepción de un daño debido al vacío representativo: institucional político y económico [...] las asambleas barriales tuvieron función –mediante la reflexión y deliberación– de poner palabras en aquel vacío representacional” (p.371).*

La experiencia común detallada en los párrafos anteriores abre espacios para la discusión y deliberación de los asuntos públicos relativos a lo interno, o sea a lo meramente barrial o del propio territorio, y de manera relacionada, conlleva conversaciones al ámbito de las políticas nacionales ejecutadas por el Estado. Situación que promueve sin duda, posicionamientos heterogéneos tanto solidarios como contradictorios en la discusión de los asuntos públicos y políticos.

#### **2.4.1.1. Orígenes contemporáneos de las asambleas**

Pero más allá de dilucidar las formas en que se desarrollan las asambleas, lo que nos interesa en este trabajo es develar el origen de estas organizaciones. Existen dos posturas identificables en cuanto a los orígenes de las asambleas ciudadanas que observamos en la actualidad. La primera hace mención a los procesos temporales de mediano plazo que han ido conformando a un *sujeto histórico* que ha sobrevivido a pesar de los embates de los periodos de dictadura que intentaron arrancar de raíz cualquier accionar político *desde abajo*. Mientras que la otra postura

se relaciona con las coyunturas actuales del sistema en que nos desenvolvemos, situándolas en su carácter innovador e interpretativo.

La primera aseveración deviene de un periodo de tiempo más largo al actual. Hace referencia a un periodo de acumulación de conocimiento por parte de movilizaciones sociales en torno a los cambios o reconocimientos ciudadanos que ha tenido el Estado. Por ejemplo, para Vargas (2006) los movimientos sociales urbanos actuales, donde se incluyen las organizaciones asamblearias, son el resultado de una lucha contra el estado autoritario que se presentaba en la década de los 70 y 80, para conseguir la anhelada democratización. Este proceso fue necesario para desarrollar una identidad colectiva que se ha sabido responder a la represión o búsqueda de eliminación social por parte del Estado. Opinión semejante describe Salazar (2012), quien analizando el proceso de movilización ciudadana actual en Chile, aclara que estas acciones que se desmarcan de las direcciones del Estado, son propias de un *sujeto histórico* que ve iniciado su proceso de conformación a mediados del siglo XX. Para el historiador, los movimientos sociales con carácter autónomo, alejados de la dirección del Estado y del mercado, se vienen gestando tras la propuesta de Clotario Blest, *política popular* de 1947. Esta obra sería crucial para el contexto chileno, ya que desde ahí se empiezan a crear asambleas y comités encargados de llevar a cabo por sus propios medios la *política de acción directa*. Si bien la “acción directa” propuesta por Blest se orientaba a la acción sindical, Salazar cree que esta idea “se amplió y consolidó, espontáneamente, en el movimiento de pobladores, de donde se expandió en todas las direcciones, cuantitativa y cualitativamente, empapando a otros actores sociales” (p.38). Tras este proceso de aprehensión del concepto de acción directa, los movimientos sindicales, sociales, de pobladores y estudiantiles, han logrado configurar formas propias de organización y de acción. Una de ellas vendría siendo la modalidad de asamblea. Esto explica en gran parte la idea de que “La gente no utiliza en general rutinas de protesta que desconozca, por lo que recurrirá a formas familiares” (Rossi, *ibíd.*, p.72).

En el caso de que existiera una acumulación de conocimientos y actitudes en tiempo, no sería extraño que pensamientos, discursos y modalidades de acción de falanges políticas de izquierda, se hicieran parte de este proceso. Ciertamente este ámbito de intromisión política,

también se visualiza como uno de los puntos de ruptura de estas organizaciones, ya que se confrontarían intereses de esencia representacional, como lo son los partidos políticos, con lo planteado por los ciudadanos de base, aquellos que se organizan casi por negación al sistema político vigente.

Según los autores que ven el origen de las asambleas como una forma de expresión de las coyunturas puntuales del momento (Cheresky, 2006; Pousadela, 2006), las asambleas ciudadanas personificarían una revisión y proposición al sistema jurídico y normativo vigente. A esto se suma la visión de la realidad que han puesto en juego elementos propios de la globalización, como los mensajes informativos dados por medios de comunicación y que no responderían necesariamente a lo vivido por los sujetos. Ambos autores citados anteriormente, observan en el ejercicio de la ciudadanía está sujeto a los deberes y derechos inculcados en la constitución y que son validados continuamente bajo el ejercicio electoral. Visto de aquella manera, la elección democrática de autoridades representativas de la población, y su posterior vigilancia por medio de una ciudadana activa, explicarían las salidas de autoridades de gobiernos, que sin su presencia, han dejado vacíos en el poder. Para Cheresky (ídem) el espacio público ha sido el escenario natural donde ese vacío se ha llenado con llamados automáticos, o sea, sin convocantes a las asambleas. Ahí resulta interesante comprender el carácter de asambleas autoconvocadas señalado por Falleti (Idem). La falta de representatividad política gatillaría entonces la:

*“crisis de representación”, en cuyo marco la propia representación política se constituyó en objeto de discurso y pasó a situarse en el centro de las manifestaciones de protesta. Las elecciones legislativas constituyeron tan sólo la primera manifestación de ese proceso, ratificado e intensificado en los episodios subsiguientes: la irrupción de la ciudadanía en el espacio público bajo la forma de los cacerolazos y el movimiento asambleario” (Pousadela, 2006, p. 79).*

Hay que considerar de todas formas ambas posturas apelan a la soberanía ciudadana sobre los temas pertinentes al territorio. Parece concordante ver que tanto la postura del *sujeto histórico* como el de la falta de representatividad y aglomeración política en el espacio público, observan

los puntos coyunturales como claves en la conformación de asambleas<sup>13</sup>. Cruces conceptuales similares tienen en cuanto a su idea de ciudadanía. Ambas posturas rescatan la demanda soberana de derechos y reconocimientos en un rango heterogéneo y particular a un ente mayor, el Estado. Las reglas y normativas vinculadas a la participación ciudadana impuestas por la institucionalidad, se han colocado en cuestión debido que no están cumpliendo su razón de ser, que se esperaría que fuera la representación y participación democrática de la ciudadanía. El periodo de movilización asamblearia que vivimos actualmente reflejaría la negación al sistema político actual, por mientras que se ejecuta una reflexión política en cuanto a la modificación de las reglas de participación y construcción colectiva del territorio.

Si bien la movilización asamblearia tiene matices en cuanto a su carácter de novedad, sí podríamos pensar que se está perfilando como un actor colectivo significativo en cuanto a la convergencia de intereses territoriales. Pero no intereses de todas las capas de la sociedad, sino que mayoritariamente significaría la reivindicación y demanda de derechos constituyentes y soberanos desde una clase media y baja al aparataje institucional. Finalmente, este imaginario que construye colectivamente la asamblea, se caracterizaría por su carácter utópico (Falleti, *ibíd.*), ya que busca cambiarlo todo según nuevas concepciones de sociedad civil, a partir de un aprendizaje político continuo que ha puesto en valor la diferencia ante las fuerzas homogeneizadoras. Los ciudadanos que son partícipes de las asambleas, son también “partícipes en la conformación de nuevas alternativas de construcción de una política democrática” (Ferraro y Coronel, 2003, p.6), la que estaría orientada principalmente al reconocimiento de lo múltiple, lo heterogéneo y a la autonomía de decisión en torno a lo que ocurre en los territorios.

---

<sup>13</sup> Para Salazar (*Ibíd.*) el caso chileno sufre un quiebre coyuntural tras las protestas estudiantiles del 2006. Para el caso argentino, se visualiza que la crisis política del 2001 y el *corralito financiero* fueron puntal de la organización asamblearia.

### 2.4.1.2. La cuestión en el horizonte de las asambleas territorializadas

Lo anterior no deja de ser importante, ya que parte significativa de la proyección política de las asambleas se devendría después de este diálogo que trata de lo interno y externo. Después de los estudios de Svampa (2008), en cuanto al surgimiento de heterogéneas formas de movimientos sociales organizados después de la crisis política en Argentina a comienzos del 2000, se apreció que un número no menor de asambleas desapareció debido a que no supieron establecer el diálogo entre el trabajo que iba “hacia adentro” y lo que iba “hacia afuera”. Si el trabajo solo se mantiene en lo local, o sea, “adentro”, se aprecia una suerte de *asistencialismo* que no proyectaría una real proyección política. Lo mismo observa Rossi (Ídem) quien postula que si las acciones de las asambleas se quedan en el asistencialismo como *acción rutinaria*, es porque la organización no ha logrado una compenetración e impacto real en el colectivo. En otras palabras, si el accionar de las asambleas se fija solo en resolver problemáticas florecidas en su territorio, se cree que no estaría produciendo los cambios políticos esperados, sino más bien, estaría reemplazando la función del Estado. En el caso contrario, si el accionar de la asamblea se orienta a problemáticas nacionales o de una escala macro, el rango de acción se escapa a lo concretizable desde el espacio local. Delamata (Ídem) describe el proceso de la siguiente manera. “La significación social y política del territorio barrial, que otorgó parte de las condiciones de posibilidad de surgimiento de estas formas de movilización social, ha ido perdiendo especificidad explicativa, mientras las argumentaciones basadas en aspectos macro-sociales y macro-políticos, han ganado mayor centralidad” (p. 83-84).

Además cabe destacar que existe otra dualidad ligada a la proyección política que complejiza la dinámica de las asambleas. La tensión política referida a organizar las asambleas desde lo subterráneo o la informalidad, o bien, en la posibilidad de instituirse como un actor directo en la interpelación del Estado. Dicha tensión significa un paso que marca la diferencia entre el labor social o asumirse como un representante del colectivo ante la institucionalidad. “En este sentido puede leerse una ambivalencia al interior de la asamblea: tanto el ideario en torno de prácticas horizontales, como el declarado rechazo a la delegación del poder en otras instancias”

(Delamata, *Ibíd.*, p.73). Esta situación para Zibechi (2003) necesariamente presentaría un punto de quiebre en la orgánica interna de la organización.

### 3. MARCO METODOLÓGICO

#### 3.1. Epistemología Geográfica

Esta investigación busca conocer que ámbitos de la realidad material, subjetiva y discursiva de grupos sociales organizados son los que empujan a organizarse territorialmente. Por lo mismo es un trabajo académico enfocado en vislumbrar dialécticamente las dinámicas sociales que intentan transformar su propia realidad espacial.

Los primeros estudios de la disciplina Geográfica en cuanto a la descripción detallada y sensible de la vida en interrelación con el espacio, se remontan a la escuela francesa de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Uno de los primeros geógrafos en preocuparse en estos temas, fue el anarquista francés Eliseo Reclus, quien, además, fue el primero en acuñar el término de Geografía Social. Sus investigaciones en torno a la organización espacial de distintos grupos sociales, ponían énfasis en las diferencias económicas y sociales, impronta que no dejó de ser característica de la escuela francesa durante todo el siglo XX (Herin, 1982).

La Geografía Social comprende al espacio como una construcción social que responde a las particularidades del momento histórico. Bajo esta línea epistemológica, Milton Santos (1990) declara que el espacio geográfico es un testimonio de la construcción social desigual pasada y presente, que se caracteriza por contener las múltiples identidades de los sujetos que están habitando. Adherimos a este entendimiento, aclarando que en esta investigación se apuesta por un cambio socioespacial a manos de grupos sociales organizados. Con este criterio aseveramos que el espacio geográfico es *producido* socialmente, por lo cual se está creando y recreando en cada momento, a partir de la articulación, coordinada o no, de los sujetos.

Gallastegui y Galea (2010) brindan un panorama detallado de las implicancias de la Geografía Social. Según los autores, el afianzamiento de esta rama de la geografía ocurre en la década de los 70, tras las crisis sociales y económicas del momento que no encontraron explicación ni

respuestas en el paradigma positivista dominante, o de la llamada geografía analítica. La falta de respuestas desde la disciplina geográfica motivó el nacimiento y posicionamiento de nuevas epistemologías que se interesaron en comprender, interpretar y definir hermenéuticamente el complejo contexto espacial que se estaba desarrollando.

*“Es así como en la segunda mitad del siglo XX, las nuevas tendencias de la Geografía han dado origen a numerosas geografías, entre las que se encuentran la Geografía Radical, la Geografía del Género, la Geografía Humanística y la Geografía de la Percepción y del Comportamiento, y otras tantas más específicas y más especulativas, relacionadas con las anteriores, es decir, todas ellas evidentemente de enfoque eminentemente social”* (Gallastegui y Galea, *Ibíd.*, p.14)

Junto con denunciar la supresión y reducción geométrica de lo social por parte de la Nueva Geografía Positivista, las geografías radicales nacientes declararon su afán en contribuir a una sociedad más justa partiendo por situar a los sujetos en el centro de la disciplina espacial. El cambio descrito transformó las discusiones geográficas que habían tenido como eje central a la misma disciplina o su metodología, olvidando por completo el sentido o estado del objeto de estudio. Es así como los aportes sociales a la geografía han contribuido para que hoy ya no considere las configuraciones espaciales en su esencialidad, sino que también se quiere explorar las relaciones que tienen los sujetos con sus espacios; Cómo se producen, cómo se construyen, cómo están siendo utilizados y percibidos; y cómo estas relaciones con el espacio inspiran, motivan, e incluso pueden establecer sus comportamientos e intervenciones en el espacio. Esas son algunas de las cuestiones que se propone estudiar la geografía social.

Las desigualdades económicas y sociales se han constituido como las principales temáticas de la Geografía Social, de tal manera que Hérin (2006) las propone como las temáticas centrales. Siendo la cuestión de las relaciones de poder la que estaría teniendo una repercusión en el espacio. La búsqueda de transformar la realidad espacial por medio de utopías e imaginarios, han sido abordados en los trabajos de Jordi Borja, David Harvey, Milton Santos y Henri Lefebvre. Las obras de estos disciplinarios han situado al sujeto como un productor de espacio desde su posición tanto social como económica. Para los autores recién mencionados es un

asunto de justicia espacial que la población tenga capacidad de gobernar su vida, de tener proyectos acordes a su realidad y de realizarlos en los territorios que ellos mismos han ido construyendo históricamente.

Recordemos que para Harvey (2010) por ejemplo, la ciudad, contexto espacial de este estudio, está históricamente arraigada al imaginario de libertad política, siendo escenario de las más diversas revoluciones que intentan cambiar el orden establecido. Con el mismo acento Borja (2003) señala que la ciudad es el pasado apropiado por el presente, por lo mismo y bajo esta conquista, el momento actual permite configurar idearios utópicos del proyecto social actual. Ambos autores mantienen una visión pragmática de la ciudad, con su aprehensión conceptual ligado idealismo social y a un reconocimiento real de la urbe. La dialéctica entre sujeto y el objeto a partir del lenguaje, abre el entendimiento de la obtención del conocimiento por medio de la experiencia y la razón lógica, siendo la ciencia quien se ha encargado en parte, o por lo menos debería hacerlo, de racionalizar el pensamiento disciplinar para la emancipación de los sujetos por otros sujetos.

### **3.2. Paradigma científico**

Como en cualquier proceso científico debemos apoyarnos en teorías para obtener ideas presupuestas acerca del objeto de estudio que estamos examinando. Pero las teorías socioespaciales que trabajamos tienen una intención que va más allá de la disciplina geográfica y que corresponden al modo en que el investigador está concibiendo la incidencia de su pensamiento en la sociedad. En este trabajo disciplinar se intenta conocer la realidad del objeto de estudio bajo tres aristas: la materialidad, la subjetividad y la hermenéutica, por lo que el paradigma que se corresponde con estos presupuestos, reglas, métodos y fines es el denominado *socio-crítico*.

Pilleux Capdepón (2004) define al paradigma sociocrítico como la síntesis de la modernidad y posmodernidad, ya que buscando sintetizar la visión funcionalista de los sistemas con la fenomenología y apoyándose en la acción comunicativa. En definitiva la teoría crítica centrada

en el espacio social, busca generar un movimiento transformador de la realidad a través de la dialéctica comunicativa del sujeto con el objeto. Pero la intención de recomponer al protagonista social en la producción del espacio, va más allá de la búsqueda de destacar las ideas de la ciencia en torno al sujeto social.

El paradigma sociocrítico nace específicamente después del debate sociológico experimentado en el 16° Congreso de Sociólogos de Alemania en 1957, en la ciudad de Frankfurt. En aquella ocasión se enfrentaron en duros términos los sociólogos positivistas y sus pares sociocríticos. Las posiciones fueron contrapuestas y las repercusiones significaron la emisión de comunicados desde un lado para otro. Si bien el prestigio científico lo ostentaban los positivistas, fue la crítica a los métodos indirectos y los resultados inertes en medio de las complejidades económicas, políticas y sociales, los que posicionó más tarde a la postura crítica.

Uno de los impulsores del paradigma sociocrítico entre las década del 30 y 40 fue el filósofo y sociólogo alemán Max Horkheimer (1895 - 1973). Los principales postulados de este autor se sostuvieron en la utilidad de la ciencia como transformadora de las desigualdades de la realidad social observable, ya que a su vez, sostiene el autor, esta última también está en constante modificación debido al movimiento de las estructuras de pensamiento científico. La unilateralidad con que la ciencia se había desarrollado logró disociar a los intelectuales de la praxis social, por lo que el trabajo científico quedó enmarcado en resultados poco atractivos para la sociedad en general y sin recomendaciones críticas para la transformación de la realidad. Lo anterior fue reflexionado por Horkheimer desde la óptica el investigación no puede pensarse como un sujeto fuera de la realidad socioempírica, por lo que el resultado que muestra el estudio, se enmarca en una estructura laboral de clases que debe tender a modificarse a fin de la razón científica y en pro del mejoramiento de la calidad de vida de la población. Así la visión de “quienes ejercitan la actitud crítica, los hechos, tal como surgen del trabajo en la sociedad, no son externos en la misma medida en que lo son para el investigador o para los miembros de otras profesiones que piensan como pequeños investigadores” (Horkheimer, 2000, p.44).

Uno de los continuadores de la obra de Horkheimer durante los años 40 y 50, fue el alemán Theodor Adorno (1903 - 1969), quien expandió el rango temático expuesto por el fundador de la Escuela Frankfurt. Adorno postuló que no sólo debe ponerse atención a los fenómenos sociales empírico-observables, sino que también debe existir una indagación a los aspectos subjetivos de las personas. Con tal propuesta Adorno (2001) afirmó que “la investigación social empírica, en sus indagaciones de orientación subjetiva, se ocupará tanto de *potencialidades* (por ejemplo, la predisposición a ciertos tipos de propaganda) como de *actualidades* (por ejemplo, la opinión política manifiesta de los encuestados)” (p.106).

Siguiendo la idea de su antecesor, Adorno señala que la sociedad es un proceso que se ha ido constituyendo a partir de la relación constante entre la organización conceptual burguesa, como de los fenómenos empíricos sociales que se pueden observar. Por lo mismo, aclara, la investigación crítica de carácter socio empírico tiene dos grandes áreas de investigación: una es la de los datos o hechos objetivos (ingresos por ejemplo) y la otra está relacionada a la indagación a las características subjetivas de un grupo, buscando así comprender, por ejemplo, opiniones, actitudes y comportamientos de los sujetos.

Otro autor que nos parece importante de rescatar de los pensamientos de teoría y acción de la Escuela de Frankfurt, es el filósofo y sociólogo Jürgen Habermas. La intencionalidad de estudiar los fenómenos empíricos por medio de la subjetividad social no podría entenderse si no se comprende la conceptualización de las cosas por parte de los grupos. Si se quiere relevar la experiencia social de los sujetos por medio de observación controlada o reivindicar las subjetividades sociales sin un conocimiento de cómo están aprehendiendo ciertos elementos de la realidad, no se puede llegar a configurar una real investigación dialéctica (Habermas, 2001). El semiólogo cree que el primer acercamiento al objeto de estudio científico, no debe ser ni empíricamente ni deductivamente, sino que debe ser a través de la dialéctica hermenéutica de los sentidos. Sólo así, rompiendo la dualidad historicista y teórica, se comprenderá el real sentido con que los sujetos se relacionan estratégicamente de manera lingüística con su realidad, ya sea de forma fragmentada o contradictoria en el espacio.

*“Así, sus ideas básicas son que los seres humanos actúan hacia las cosas a partir del significado que los objetos tienen para ellos; que los significados se producen en las interacciones sociales, y que los significados se modifican mediante un proceso interpretativo por el cual los individuos reaccionan ante los encuentros” (García Ballesteros, 1998, p.37).*

En resumidas cuentas, el paradigma sociocrítico es una respuesta a la tradición positivista y un llamado a los intelectuales y a la sociedad en su conjunto, a fortalecer los cambios sociales por medio de la acción política e intelectual, entendiendo, por cierto, que la ciencia y la sociedad son productos sociales que no están ajenos entre ellos. Es así como el paradigma sociocrítico se vierte en una postura cualitativa y de carácter autorreflexivo, ya que, como vimos anteriormente, considera que “el conocimiento se construye siempre por intereses que parten de las necesidades de los grupos; pretende la autonomía racional y liberadora del ser humano; y se consigue mediante la capacitación de los sujetos para la participación y transformación social” (Alvarado y García, 2008, p.190).

Por lo tanto la teoría crítica se sustenta en la relación existente entre los individuos en sociedad, sobre las acciones sociales y los significados que ligan a las personas. También considera ámbitos de la interacción simbólica que encuentra correspondencia con el pragmatismo, ya que se mira al mundo social como un producto social en el que los significados se conforman en interacción y a través de la misma.

La búsqueda de una sociedad mejor y más justa comienza por el compromiso personal de buscar caminos racionales a través del pensamiento y acción crítica. Se explicita por tanto que la finalidad de esta investigación enmarcada en el paradigma sociocrítico es fomentar la transformación de las estructuras y de dinámicas de las relaciones sociales, aportando en dar respuesta a determinados problemas generados por éstas desde el pensamiento geográfico.

### 3.3. Tipo de investigación

El perfil adoptado en la investigación será de corte cualitativo. Considerando las complejidades sociales y políticas en que se contextualizan las organizaciones territoriales a estudiar, se prefiere tener un primer acercamiento exploratorio que permita conocer el fenómeno desde su propia particularidad a través de las experiencias y concepciones espaciales de los mismos actores protagonistas. Recordemos que la naturaleza de la investigación cualitativa reside en la comprensión de las formas en que actúan las personas y los sentidos que les dan a sus vidas (García Ballesteros, 1998), dando importancia a los aspectos intersubjetivos que se conforman.

Buscar conocer la complejidad del objeto de estudio del cual se conoce muy poco, se resuelve diseñando teorías y métodos de investigaciones abiertas e interdisciplinarias no unificados, no reduciendo las variables a individualidades (Flick 2004) y que permitan introducir la pluralidad de puntos de vista de los sujetos estudiados. Lo anterior incide necesariamente en la confección de una investigación que intenta ser justa, no parametrizando ni estandarizando el fenómeno socioespacial en el análisis final.

Además es importante resaltar el carácter reflexivo de la investigación social, ya que esta reconoce al investigador como parte de la realidad que se encuentra estudiando, convoca a que los resultados y reflexiones se entiendan como dependientes de los contextos e intereses personales de los involucrados en el estudio. Bajo esta óptica el investigador pretende sumergirse en la realidad a estudiar, comprendiendo desde el fenómeno mismo las diversas aristas que confluyen en él, por lo mismo la investigación cualitativa tiene una relevancia específica para el estudio de las relaciones sociales debido al hecho que resalta la pluralidad de los mundos vitales, requiriendo necesariamente de una nueva sensibilidad otorgada por el investigador para el estudio empírico y subjetivo del objeto de estudio (Flick, Ídem.). Y que además se muestra como primer cimiento necesario para construir conocimiento sobre la realidad estudiada.

### **3.3.1. Tipo de diseño**

La realidad socioespacial a estudiar está dispuesta y en desarrollo. El investigador no ha intervenido las circunstancias ni las variables que componen el objeto de estudio, por lo mismo, el tipo de diseño adoptado en este estudio no es experimental, ya que se observará el fenómeno tal cual como se da en su contexto. Además el periodo de tiempo en que se recolectarán los datos será un lapso corto donde se explorarán y describirán las dimensiones socioespaciales del fenómeno y su interrelación. Hernández (1998) denomina a estos estudios de tiempos cortos como transeccionales y descriptivos, ya que tienen como objetivo indagar la incidencia y los valores en que se manifiesta una o más dimensiones de la realidad estudiada, y de paso, ofrecer un panorama descriptivo de su estado de la situación.

Como hemos visto anteriormente, no existe una variedad ampliada de estudios geográficos relacionados con asambleas ciudadanas de carácter territorial, y menos aún estudios que traten de comprender las dimensiones espaciales que las empujan a organizarse ni las repercusiones geográficas que conlleva este tipo de dinámicas. Bajo estos criterios y siguiendo los argumentos de Hernández (ibíd.), este estudio por tratarse de un problema poco estudiado o por desconocerse su naturaleza tiene carácter exploratorio. Perfil investigativo que permite concentrarnos en tendencias que incidan en relaciones potenciales que viertan sobre las dimensiones de la realidad socioespacial a estudiar.

### **3.4. Definición de la Acción Investigativa**

La metodología de investigación será por medio de la acción participativa. Sistema de estudio que propone observar y participar de la realidad para luego reflexionar y planificar futuras acciones que favorezcan la comprensión del objeto de estudio (Ortiz y Borjas, 2008). El desenvolvimiento y compromiso con que se pretende abordar el objeto de estudio, pretende fortalecer los lazos de confianza y entender en primera persona los significados y conocimientos que los sujetos de la asamblea ciudadana están aprehendiendo para llevar a cabo acciones

colectivas. Este involucramiento constará con una reflexión periódica controlado por medio de notas de campo.

Otro aspecto que hace de esta investigación de acción participativa, es la entrega de herramientas de reconocimiento espacial – como cartografías participativas- a los sujetos de la organización, para que ellos mismos discutan, consoliden y perfilen sus dinámicas a fin de potenciar los cambios que ellos mismos se encuentran impulsando.

Bajo este involucramiento, la investigación de acción participativa se puede considerar como un proceso que relaciona al investigador con el conjunto de la comunidad, para llegar así a un conocimiento más profundo de los problemas, sus soluciones y reflexiones del campo espacial. De esta manera la investigación participativa, implica un proceso de aprendizaje y de inmersión de la realidad que se quiere estudiar, ya que su objetivo prioritario es la toma de conciencia de la comunidad y no las aportaciones de tipo académico (Pérez, 1998), perfilándose como una metodología de estudio que no solo pretende describir la realidad socioespacial, sino también transformarla y potenciarla por medio de la toma de conciencia de las habilidades y recursos de la misma población estudiada.

### **3.5. Definición de Muestra**

Los criterios de selección de unidad de análisis estarán centrados en los sujetos que conforman la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Av. La Florida. Como la muestra debe seleccionarse según las características de la población (Hernández, *ibíd.*), se intentará conocer los rasgos más representativos de la unidad de análisis a partir de actores que sean claves y de fácil acceso. Para aquella definición muestral se opta por un perfil *no probabilístico* de la elección, ya que la selección de elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características requeridas del investigador. Como la selección de informantes en la investigación cualitativa tiene un carácter dinámico, el proceso de selección de informantes no se interrumpe durante la investigación, sino que cambia de estrategia dependiendo de la información que se necesite (Rodriguez, et.al, p. 1999), por lo mismo, y tras

establecer los primeros nexos, se procederá a recopilar datos por medio de la técnicas de bola de nieve.

Las muestras no serán representativas de toda la población que configura la asamblea y se caracterizarán por ser informales o arbitrarias. La condición de lucha social y política que presenta la realidad a estudiar motiva a considerar aspectos como la accesibilidad al grupo por actores claves, la disponibilidad de tiempo y prestancia al estudio y la conveniencia de la información. Como el estudio no busca generalizar sino que conocer aspectos fundamentales de la gestación de la asamblea y la repercusión espacial que ha tenido, se abordarán intencionalmente actores que tienen dominio acerca del discurso esgrimido por la colectividad. Estos últimos por ser considerados actores claves, también nos brindarán información de calidad y en profundidad, además de posibilitar el contacto para entrevistar a otros actores de la colectividad estudiada.

### **3.6. Definición de Unidad Investigacional: Escala espacial y temporal**

La escala espacial de la investigación será el eje de Av. La Florida, desde Av. Departamental (límite con la comuna de Macul) hasta Av. Camilo Henríquez (límite con la comuna de Puente Alto). El porqué de la elección radica en que es por ese eje vial donde se piensa construir la futura autopista Costanera Central, por lo que, se intuye, que es en este sector donde operan o provienen los sujetos pertenecientes a la Asamblea Ciudadana No a La Autopista por Avenida La Florida. El amplio rango espacial que compone la escala investigacional escogida, también abre un espectro heterogéneo de actores que brinden mayor rango de perspectivas ante los objetivos propuestos por el investigador.

La escala temporal abarcará desde el inicio de la organización hasta la actualidad. El inicio de la asamblea se remonta a principio del año 2011, por lo que desde ese periodo hasta finales del 2013 será el rango temporal a explorar. Durante este periodo se hace preciso para conocer de

manera oral, visual y discursiva los elementos que motivan la gestación asamblearia, como también, los lineamientos temáticos que se han desarrollado.

### **3.7. Definición de Técnicas de Recolección Cualitativa**

Las técnicas de muestreo pretenden ir en dos líneas basales que sustentan la investigación: Indagar las motivaciones personales que dan paso a una organización colectiva y cómo ésta instancia repercute en la vida de las personas que están habitando el territorio. Las variables geográficas con que se abordará la respuesta al proceso investigativo señalado en el párrafo anterior son; el territorio, la producción del espacio, la organización social y el discurso. Con tales dimensiones se aspira a comprender la historia, empoderamiento, identidad, prácticas y representaciones espaciales, redes sociales y grados de participación, junto a la variabilidad de las temáticas abordadas y sus niveles de adherencia, entre otros. El abordaje metodológico cualitativo permitirá por medio de la acción participativa, entender los aspectos subjetivos y materiales puestos en juego.

#### **3.7.1. Investigación y Recopilación Documental**

El primer paso para recomponer temporal y espacialmente el fenómeno a estudiar, es la revisión de documentos informativos, textuales y audiovisuales que se relacionen con nuestro objeto. La documentación discursiva, visual y auditiva puede entenderse como la combinación observable y entrevistable que permite leer y analizar en primera instancia, los alcances de las dinámicas de nuestra realidad a estudiar. Siguiendo las recomendaciones de Valles (2000), la categorización de información por medio de la recopilación e investigación documental, se corresponderá con la intencionalidad de responder a la pregunta de investigación. Ya que después de este ordenamiento informativo indirecto se procederá a aplicar las otras técnicas de recopilación y análisis de datos.

Según lo anterior, se utilizarán dos criterios de ordenación de información documental:

a) Documentación de propaganda más registro de actividades y campañas. Este insumo servirá para reconocer hitos territoriales que la asamblea estaría prevaleciendo o reconociendo como significativos para su actuar. También se pretende vislumbrar espacios usados y puestos en valor pragmático en las actividades, el tipo de público asistente y sus formas de participación, entre otros.

b) Reconstrucción histórica de discursos y temáticas abordadas en declaraciones escritas o audiovisuales de la asamblea. La finalidad es entender los cambios temáticos que ha ido desarrollando la asamblea en sus oratorias. Según estos cambios se pueden contrastar actores participantes o hitos, y quizás conceptos que van tomando relevancia.

### **3.7.2. Observación Participante**

La observación participante se muestra como una herramienta de comprensión del problema en su particularidad. Experimentar y observar directamente los fenómenos es parte constituyente de nuestros aprendizajes más profundos y acabados. No se puede entender a cabalidad un proceso geográfico si no se ha “estado ahí”, y bajo esa aseveración ponemos acento en la “observación participante”, dando énfasis al ejercicio de examinar o mirar con atención, además de percibir y reflexionar en el instante.

La acción de observar de manera participante en el espacio geográfico envuelve la existencia de un ‘factor sensorial o visual’ y un ‘elemento mental’ que conlleva el establecer asociaciones sugestivas o llamativas entre los objetos examinados y el conocimiento (Santis y Gangas, 2001). Por lo anterior, observar directamente la realidad socioespacial en que se involucra la organización territorial que se estudiará, permite aprehender un rango de situaciones que abre posibilidades de comprensión y de relación de factores. La observación directa se traduce así en conectar lógicamente, en un escenario temporal, los diversos

elementos presentes, materialmente y subjetivamente, en la realidad espacial. Por lo mismo, esta técnica de recolección y análisis se considera básica y necesaria en el ejercicio del pensamiento geográfico.

Pero la observación participante no es cualquier tipo de examen visual. Es una observación científica sujeta a métodos y a conceptos orientadores. Se trata de un planteamiento que parte de la experiencia humana de observar y señalar una serie de requisitos para dar a ésta una categoría de cientificidad, se ha usado frecuentemente en la literatura para designar una estrategia metodológica de trabajo de campo compuesta por una serie de técnicas de obtención y análisis de datos (Valles, 2000).

Para no caer en distorsiones subjetivas originadas desde el investigador que puedan restar validez y confiabilidad al proceso de observación del fenómeno estudiado, se aplicarán técnicas de control que quiten los posibles sesgos e interpretaciones no concordantes con la realidad. Ruiz (2007) recomienda utilizar cuatro tipos de controles que garantizan la confiabilidad del recogimiento de datos:

- a) *Orientar* la observación a un objetivo concreto. Que ya haya sido meditado y puesto en cuestión con anterioridad por parte del investigador
- b) *Planificación* sistemática de las fases de la observación. Ordenando por aspectos, lugares y personas.
- c) *Control* de la observación por medio de teorías disciplinares, posturas científicas y explicaciones densas.
- d) *Sometimiento* continuo de la veracidad, objetividad fiabilidad y precisión de las observaciones.

Una de las características principales de la observación participante es que el fenómeno a estudiar se origina en la propia comunidad o espacio.

### 3.7.3. Notas de Campo (notas de análisis e interpretación)

Tras realizar observaciones en modalidad participante, lo que sigue es el traspaso de la información obtenida al papel. Toda la información recogida, ya sean reflexiones, comentarios, descripciones, u otros, debe materializarse en las notas de campo. Valles (2000) recomienda hacer las transcripciones en el momento seguido de la observación, pero en caso de no poder, se invita a no dejar transcurrir más de un día de haber observado el fenómeno, ya que ahí, señala el metodólogo, las descripciones y análisis habrán perdido el sustento reflexivo del momento. El objetivo de las notas de campo no es otro que la garantía de que no se pierda la información obtenida y de que ésta se encuentre en todo momento accesible a nuevos análisis e interpretaciones (Ruiz, 2007).

Las notas de campo además de contener la información detallada de las características temporales y espaciales de la observación, permiten confeccionar otro tipo de modalidades de recogimiento de información que permiten sistematizar los datos de manera mucho más comprensiva y lúdica. Estas son:

- a) Por medio de la confección de croquis espacial con el detalle del tipo de actividades se permiten y cuáles no.
- b) Prestar atención a los usos del espacio y a las actividades que hace, o no, la gente en él.
- c) Fijarse en escenificación corporal y discursiva de actores.
- d) Buscar diferencias entre comportamiento de sujetos, dependiendo si están solos, en pareja o grupos.

#### **3.7.4. Entrevistas Semiestructuradas**

Para comprender los alcances experienciales, perceptivos y discursivos con que los sujetos configuran su realidad organizacional, debemos destacar por medio de conversaciones abiertas el abanico de códigos que están utilizando. La entrevista semiestructurada es recomendada para estos fines, ya que se caracteriza por no oprimir el discurso de los interlocutores, además de brindar un acento coloquial que facilita el acercamiento entre el investigador y el investigado (Ozonas y Pérez, 2005). Su utilización se aplica después de utilizar la técnica de documentación y observación. Cuando ya se han identificado hitos, conceptos o códigos complejos y/o compartidos, la entrevista semiestructurada sirve para lograr una mayor profundización de los datos (Munarriz, 1992), buscando prevalecer la calidad y densidad de la información recopilada.

Para entender por qué las personas actúan como actúan, hay que comprender no sólo el sentido compartido, sino el sentido único que ellas dan a sus actos. La entrevista semiestructurada, en consecuencia, nace de una ignorancia del entrevistador, quien, lejos de suponer que conoce el sentido que los individuos dan a sus actos, se compromete a preguntárselo a los interesados, de tal modo que estos puedan expresarlo en sus propios términos y con la suficiente profundidad para captar toda la riqueza de su significado (Ruiz, 2007).

#### **3.7.5. Cartografía Participativa**

La utilización de mapas confeccionados por los mismos habitantes del territorio pretende colocar la discusión colectiva acerca de la información que se maneja del espacio geográfico, en una suerte de autorreconocimiento del territorio. Barrera Lobatón (2009) identifica este tipo de técnica cartográfica como una forma lúdica que permite la discusión grupal acerca de las representaciones espaciales y su aprehensión conceptual. Así mismo, da paso para conocer ciertas posturas políticas referente a fenómenos territoriales que afectan a la comunidad, jugando con el espacio percibido, concebido y vivido.

Por otro lado debemos tener claro que el mapa es un sistema de representación geográfica que presenta información definida acerca de los lugares que son importantes para los sujetos que lo confeccionan. Bajo esta línea, Lacoste (1977) destaca que el mapa es una forma de dominación del espacio, donde además de tener el conocimiento sobre el sustrato, también se tiene un conocimiento sobre las personas que están en él. Con la confección de cartografías participativas se desea levantar el debate acerca de dimensiones territoriales relevantes para los participantes de la asamblea, y así poner en tensión el conocimiento que los mismos habitantes señalan tener del espacio. Todo con un claro objetivo de concientización y reflexión colectiva. Se espera por tanto, que la construcción de mapas participativos proporcione una valiosa representación gráfica de los espacios que los participantes de la asamblea consideran como suyos y de las características valorativas como distintivas que les atribuyen. Lo que implica abarcar visualmente descripciones de los rasgos físicos naturales, de los recursos y de los rasgos socioculturales manejados por la población.

Al igual como en los relatos biográficos, la cartografía participativa considera a sus autores como productores, y a la vez productos, de un proceso territorializado donde ellos mismos son protagonistas (FIDA, 2009). Por lo que la construcción colectiva del conocimiento a escala local es el primer paso para elaborar coordinaciones estratégicas en cuanto a las acciones que se hagan en el espacio.

Las preguntas que darán comienzo a la actividad de mapeo colectivo se relacionan con hitos espaciales que se quieren resguardar de la construcción de la Autopista Costanera Central y con los radios de acción que tiene la agrupación. Tras esto se puede proceder a complementar y densificar la información con las otras técnicas señaladas anteriormente.

### **3.8. Definición de Técnicas de Análisis/Síntesis**

#### **3.8.1. Análisis de Contenido (AC)**

El Análisis de Contenido es fundamentalmente un modo de recoger información para luego analizarla y elaborar (o comprobar) alguna teoría o comprobación sobre ella. En otros términos el AC es una interpretación de los discursos narrativos y audiovisuales que permite inferir información relativa a las características personales o sociales del mensaje, tales como el estatus social, el nivel cultural, su perfil ideológico, las representaciones o imaginarios espaciales, así como también permite conocer al público objetivo al cual se está erigiendo. Según Ruiz (Ídem) el AC puede además percibir un texto latente, oculto, indirecto del mensaje.

El texto es el escenario de la observación para interpretar, ya que los datos no hablan por sí mismos, hay que hacerlos hablar, hay que extraer su más profundo significado, por lo que la utilización del AC no es otra cosa que la interpretación de la lectura de los códigos expuestos en mensajes emanados desde la asamblea ciudadana. Lo que comprende toda clase de documentos, tanto escritos como audiovisuales. La aplicación del AC se aplicará a la recopilación documental, a las entrevistas semiestructuradas, a las notas de campo, a la discusión grabada en la confección de la cartografía participativa y a las notas de campo. Un análisis detallado más la aplicación del ACD permitirá perfilar resultados contundentes en cuanto a su concordancia y objetividad.

#### **3.8.2. Análisis Crítico del Discurso (ACD)**

Los discursos presentan las grandes líneas argumentativas de los sujetos o de los grupos sociales (García Ballesteros, 1998), en ellos se dejan ver sus horizontes e intereses particulares, por lo que el sentido de las líneas de acción se corresponderían con los enunciados. Las crisis actuales son comunicadas desde diferentes enfoques y espacios. Los cambios sociales, las crisis económicas, las falencias políticas, entre otras situaciones, son expresadas de manera verbal, discursiva o axiológica. Precisamente es ahí donde el Análisis

Crítico del Discurso (ACD) pretende profundizar, no de una forma neutral por supuesto, sino que develando de cierta forma los diferentes lazos lingüísticos entre grupos sociales dominantes y dominados.

La técnica del ACD es técnica de examen lingüístico que toma una posición con el propósito de comprender, exponer y desenmascarar la desigualdad social, estudiando en primer acto el modo en que el abuso del poder social, el dominio y la desigualdad son practicados, reproducidos, y ocasionalmente combatidos por los textos y el habla en el contexto social y político (Van Dijk, 1999).

Tras recopilar los discursos, declaratorias y entrevistas semiestructuradas a los agentes de la asamblea ciudadana, se procederá a identificar ciertos códigos lingüísticos que aparezcan de manera reiterada y que tengan relación con la disputa de poder en el espacio.

### **3.8.3. Análisis de Cartografías Participativas o Mapas Colectivos**

Como lo vimos anteriormente, la cartografía participativa grafica los hitos importantes y, en cierta medida, dominados por los habitantes del territorio. Una vez que los sujetos pongan a discutir sus percepciones, experiencias y conceptualizaciones espaciales, se podrá obtener un diagnóstico más o menos claro de qué dimensiones territoriales están siendo puestas en valor por los participantes de la asamblea. Tener un panorama gráfico y material surgido de la discusión colectiva, será un buen complemento de reconocimiento espacial, considerando que las conclusiones que se rescaten desde la aplicación del AC y del ACD pueden triangularse con el método del análisis de la cartografía participativa.

### 3.9. Síntesis de operacionalización metodológica.

<b>Pregunta de investigación:</b>				
¿Cuáles son los aspectos territoriales que han motivado la gestación de la asamblea ciudadana de la florida y cómo su discurso se ha materializado en la producción del espacio local?				
<b>Objetivo General:</b>				
Comprender cuáles son los aspectos que han motivado la gestación de la Asamblea Ciudadana de La Florida a través de sus demandas territoriales y reconocer la relación que ésta organización ha tenido con la producción del espacio local.				
<b>Universo de estudio:</b> Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Av. La Florida				
Objetivos específicos	Variables	Indicadores	Técnicas de investigación y análisis	
			Levantamiento y producción de información	Análisis de información
Conocer y describir cuáles son los principales aspectos territoriales que han motivado la gestación de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida.	Territorialización	Historicidad	Recopilación documental	AC
			Entrevistas semiestructuradas	ACD
			Notas de Campo	AC
Comprender las demandas territoriales de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida por medio de la evolución de sus alcances discursivos	Discurso	Temáticas	Recopilación documental	AC
			Entrevistas semiestructuradas	ACD
		Adherencias	Cartografía participativa	Interpretación de mapas
			Notas de Campo	AC
Identificar la transformación espacial que ha producido la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida en el territorio	Producción del espacio	Espacios de Representación	Recopilación documental	AC
		Representaciones espaciales	Entrevistas semiestructuradas	ACD
			Cartografía participativa	Interpretación de mapas
		Prácticas espaciales	Notas de Campo	AC

Cuadro a. Operacionalización metodológica.

Fuente: Elaboración propia.

## 4. RESULTADOS Y ANÁLISIS

### 4.1. El clima de movilización social, el rol dirigencial y la acumulación experiencial geográficamente situada

Uno de los aspectos que pueden explicar la gestación de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, es el clima de agitación social a escala nacional que se evidenció el año 2011 y que, de alguna u otra forma, tuvo repercusiones en la organización comunitaria de carácter local. Según todos los entrevistados, uno de los fenómenos que más motivó el surgimiento de la Asamblea, fue el contexto de movilización estudiantil junto a algunas reivindicaciones de carácter regional, como las movilizaciones en contra del proyecto Hidroaysén por ejemplo. Esto para los consultados, activó distintos tipos de reivindicación que ya no tenían que ver con la generalidad, sino que se volcaron hacia lo particular y en específico con la forma en que cada ciudadano construye su propio territorio.

*“(...) estuvimos en un buen momento político y social de Chile. O sea, yo creo que, no por nuestra causa, el 2011 se da un despertar generalizado que hace que distintos actores ya no vean con tanta normalidad lo que en otros países se ve como aberrante (...) Entonces, por ende, ese despertar se fue dando de manera generalizada en todo el país gracias a distintos movimientos que también tenían causas anteriores y en ese sentido, en La Florida en particular, nosotros quizás formamos parte de ese momento a principios del 2011 y finales del 2012. En que ya no era el tema de la educación, de la salud y de los temas sectoriales más típicos, sino que sobre temas bastante más novedosos entrecomillas” (Org\_ACLF.1.44).*

La crítica a un orden político que toma continuamente decisiones injustas hacia la población, y en este caso haciendo referencia a la temática de educación, se volvería un movilizador de acciones que logran impactar a una particularidad local, que logra tomar conciencia de la situación, disponerse a encarar al poder institucional, sobre el uso y distribución desigual que está haciendo de ciertos recursos y derechos básicos de un territorio, que al parecer no conoce o que no le interesa conocer.

Justamente en ese escenario complejo de movilización del año 2011, autoridades como el Diputado Montes, personal de la Dirección de Obras de La Municipalidad de La Florida y técnicos del Ministerio de Obras Públicas, presentan a la ciudadanía el proyecto de Autopista Concesionada Costanera Central, dando a conocer la localización donde se pretende construir y que evidentemente afectaría directamente a toda Avenida La Florida. La presentación se realizó en uno de los colegios ubicados a lo largo de la arteria en cuestión. La información fue entregada a la población, sin ésta tener las posibilidades para poder negarse, hacer críticas, demostrar impresiones u otros.

El respeto por la historia local, la identidad o la soberanía sobre un territorio usado cotidianamente, no fue considerado en ningún aspecto por parte de los informantes de la eventual intervención, lo que provocó inquietud, indignación y reacción por parte de un segmento de la población asistente. Que, por lo demás, ya tenía nociones latentes de la desigualdad por las denuncias hechas por los movimientos sociales en contra de la privatización generalizada que estaba siendo argumentada como progreso y modernización por parte de la autoridad.

*“(...) en este tipo de proyecto te quieren plantear el progreso, pero jamás ven el arraigo que uno tiene con su entorno (...) Y por otro lado, donde vi que el proyecto es sumamente invasivo a la vida que tenemos, me planteé que no poh, que no corresponde ¿hasta cuándo nos llenan de autopistas si en el fondo eso no soluciona absolutamente nada? (...) Y por otro lado, era romper como todo” (Part\_ACLF.1.10).*

Hay que considerar que paralelamente en la comuna, se estaban levantando otras causas que incentivaron la movilización de la ciudadanía, por ejemplo las relacionadas al cuidado del bosque nativo del Panul o al uso del Estadio Bicentenario de La Florida. En este contexto de movilización nacional, regional y local, una nueva intervención territorial sin consulta desde el Estado y el mercado, que a simple vista traía más problemas que soluciones al problema vial, se volvió inconcebible para algunos dirigentes, representantes y ciudadanos.

La coyuntura política que generó en los ciudadanos, el uso y proyección que la autoridad planificó vialmente para esta facción espacial, coincidió con los argumentos en contra del lucro que se estaban debatiendo a nivel nacional y regional, especialmente por los temas de: educación, salud, energía, trabajo y descentralización. Algunos dirigentes y representantes comunales que ya habían participado en algunas movilizaciones del contexto, asumen el rol de oposición al proyecto, sin meditar en las futuras consecuencias.

*“Entonces José fue quien lideró ese proceso y tiró para adelante el buque, y yo ayudé en lo que podría hacer que era organizar las salidas a terreno para socializar, en un principio (...) Fue como, ya hueón ordenemos las cosas, salgamos a la calle y dejemos la cagá ¿cachai? Te estoy hablando como de agosto del 2011, que por lo demás era todo el tema, quizás un poquito antes, en julio, pero era el tema de la movilización estudiantil. Estábamos todos en un tema de movilización” (Org\_ACLF.1.6).*

Tras las primeras reuniones informativas realizadas por un grupo de dirigentes comunales, junto a algunos ciudadanos con experiencias de representación, se planteó la necesidad de organizar y detener un proyecto que a simple vista amenazaba la seguridad territorial y calidad de vida de las comunidades vecinas al eje de Avenida La Florida.

En este marco de sucesos surge el primer comunicado de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, con fecha 28 de julio del 2011 y difundido con el nombre de *“No queremos una nueva herida sobre nuestros barrios”*<sup>14</sup>. En el comunicado se busca la atención de *“Los floridanos, habitantes de otras comunas y de la Región Metropolitana”*, para hacerles saber que hoy existe un grupo de personas, que también son parte de este todo y que están susceptibles a desaparecer en un futuro cercano por las decisiones de las autoridades, tanto locales, como del gobierno central. En aquel oficio se deja entrever una acumulación de experiencias territoriales que dan cuenta de una “herida” testimonial vinculada a autopistas, que parece aún no cerrar en algunas comunidades de La Florida.

---

<sup>14</sup> Ver Anexo 7.2. Declaratoria\_N°1\_28julio2011

El punto referente a la experiencia colectiva, es otra de las dimensiones territoriales que creemos son parte de las motivaciones de organización. En el comunicado, se da cuenta de las malas experiencias vinculadas a autopistas urbanas en sectores de La Florida y en comunas vecinas, haciendo hincapié en las degradaciones territoriales, que en términos de calidad de vida, experimentó parte de la población con la construcción de otros proyectos viales.

*“Los vecinos de La Florida y de otras comunas conocemos la amarga experiencia que significó la construcción de la Autopista Vespucio Sur, profundizando la segregación y la contaminación de bastas [sic] zonas de nuestra ciudad” (Declaratoria\_N°1\_28julio2011).*

Es interesante centrar el punto de atención en los términos de pluralidad que considera la orgánica de esta Asamblea, situación que es parte valiosa en su validez experiencial o del testimonio colectivo. Cuando queremos saber los orígenes del nombre “Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida”, que creemos va de la mano con la motivación de actuar de cierta forma o por la razón de ser de la organización, averiguamos que el llamado de *asamblea*, nace por la diversidad de sujetos que la compusieron en un principio. Si observamos los firmantes de la primera declaración, nos encontramos con: personas naturales, comités de adelanto, representantes de colectivos culturales, juntas de vecinos, estudiantes, profesionales y concejales. Es una gama variada de personas que se unen en una orgánica naciente y que aprovechan la instancia de rechazo al proyecto de la autopista, para efectuar algunas descargas históricas y brindar propuestas que sí tienen valor para el territorio, pensándolo como una producción colectiva.

La experiencia dirigencial que caracteriza a los fundadores de la organización, se desprende tanto del rol que tenían en organizaciones comunales en ese momento de movilización o en actividades de representación en sus respectivos lugares de estudio o de trabajo. Además cabe destacar que ellos mismos fueron parte activa de las movilizaciones por la educación, brindando apoyo a esta causa cuando fue necesario.

*“Participamos activamente en lo que fue el plebiscito nacional por la educación, en donde también hicimos propaganda, sacamos firmas, conocimos gente. Se generó un clima”* (Org\_ACLF.1.16).

Otro factor que creemos importante de resaltar en la motivación de organización, es el rol que toman los dirigentes y representantes comunales ante una situación que pone en riesgo la permanencia en el territorio, la calidad de vida, y que además, fue propuesta por agentes exógenos que no consultaron experiencias ni opiniones a los propios habitantes de La Florida.

Bajo esta óptica, se entiende que desde la primera declaración se cuestiona el rol de la autoridad, en tanto a su conocimiento sobre el territorio y la protección que hace de él. Además de existir crítica a la guía que está haciendo la autoridad gubernamental, también se cuestiona cómo las personas que tiene bajo su responsabilidad el destino de La Florida, no valoran aspectos históricos de importancia colectiva y que permiten el desenvolvimiento de la vida tal cual es hoy. Nos estamos refiriendo a espacios funcionales que se han levantado en Avenida La Florida o a las soluciones que se han conquistado tras experiencias negativas vinculadas a proyectos viales por ejemplo.

En esta misma línea, también se realiza un cuestionamiento a cómo la autoridad comunal puede dejar de lado factores identitarios o cuestiones de propiedad, vitales para los habitantes de La Florida. La acumulación histórica de experiencias negativas por parte de la comunidad frente a proyectos viales, sumado al vacío de poder y falta de responsabilidad en la proyección temporal del bienestar territorial, se perfilan como otras motivaciones posibles de identificar.

*“Cabe preguntarse cómo se puede asegurar la viabilidad y necesidad de un proyecto cuando no existe ninguna certeza ni estudio serio que puede comprobar a ciencia cierta el real impacto que tendrá sobre el territorio, sobre el medio ambiente, la economía local y el patrimonio de las comunidades (...) Avenida La Florida no sólo es una calle que conecta distintas comunas. En torno a ella se han ido desarrollando y arraigando comunidades enteras, pequeños y medianos comerciantes, centros educacionales y de salud, y diversas actividades y expresiones que se verán afectadas por un proyecto de*

*esta magnitud. Desde barrios históricos como Los Copihues, pasando por la Feria de Plaza Los Abastos, las floristas y distintos elementos que van conformando el patrimonio material e inmaterial de nuestros barrios” (Declaratoria\_N°1\_28julio2011).*

Así dirigentes, representantes o ciudadanos que en un comienzo componen la Asamblea, deciden tomar una posición ofensiva en cuanto a las acciones y proposiciones que influyen en su territorio, empeñándose en estimular instancias de información y organización entre los vecinos. Así la organización decide asumir un rol de instancia de diálogo entre ciudadanos y la autoridad territorial.

*“Llamamos a los vecinos de otras comunas a generar una articulación para enfrentar unidos este proyecto, y generar un movimiento ciudadano, amplio, democrático y unitario, en pos de defender la calidad de vida en nuestros barrios y el Derecho a una Ciudad donde podamos desarrollarnos en plenitud” (Declaratoria\_N°1\_28julio2011).*

Un aspecto que llama la atención de esta irrupción de dirigencias de base, es que algunos de ellos pertenecen a una historia familiar ligada a antiguas experiencias políticas. Dos de los tres representantes que se entrevistaron, tenían padres que habían pertenecido a comités de vivienda, a dirigentes de pobladores sin casa o a militantes de izquierda, antes y durante la Dictadura Militar. Lo mismo configura un relato político complejo, lleno de responsabilidad y de conciencia, sobre todo aquello que se ha conquistado en La Florida con el paso del tiempo. La acumulación temporal de la historia familiar dirigenal de los entrevistados, desprende un vocablo de apropiación, de manejo de metodologías, estrategias, cuestionamientos continuos y, por supuesto, una imagen futura del territorio totalmente moldeable a los intereses de la población.

*“Las experiencias de lucha que conozco por relato, porque además vengo de familia frentista, mirista y comunista y de varias vertientes (...)” (Org\_ACLF.1.56).*

*“(...) imagínate, casi 37 años en esta villa. La mayoría aquí son casi puros fundadores los que han vivido. Yo llegué a los 7 años, entonces nuestros papás han envejecido acá,*

*entonces para ellos es mucho más complicado el desarraigo, cosa que nadie valora de la gente –que te quiten la casa propia- Eso es lo otro. Toda esa gente que luchó por su casa, que les costó cuánto su casa propia y que ahora que están viejos ¿volver a empezar de cero? Es como...De eso como que hay poca conciencia en las autoridades” (Part\_ACLF.1.72).*

El compromiso o la responsabilidad en torno a la historia de pequeñas facciones que componen La Florida, son asumidas en tanto existe reconocimiento a la calidad de vida conquistada por generaciones anteriores y que hoy está puesta en incertidumbre, debido a las acciones de la autoridad.

Las nuevas generaciones en situaciones de despojo territorial, valoran las adquisiciones positivas que han hecho las generaciones pasadas, y particularmente sus antepasados. Más cuando las decisiones institucionales toman prácticas que dejan de lado, invisibilizando y desvalorando, la experiencia local en cuanto a ciertos temas particulares, como el de la vivienda ante una eventual expropiación. Cabe destacar que dos de los tres fundadores de la organización, son parte del territorio a expropiar por la construcción de la autopista, y son ellos mismos los que están vinculados a experiencias políticas pasadas.

La organización de la comunidad en torno a la defensa de sus intereses y anhelos, ya ha dado frutos anteriormente, por lo que parece inconcebible renunciar a ellos ahora. La responsabilidad acerca de la seguridad del territorio, en cuanto a su permanencia como comunidad y a la calidad de vida alcanzada, responde a una acumulación histórica de experiencias colectivas geográficamente situada, que promueve otro tipo de relación con un espacio geográfico en devenir.

## 4.2. Del No a la Autopista a la formación en la planificación de la Ciudad: Evolución discursiva de la Asamblea Ciudadana ¡No a la Autopista por Avenida La Florida!

Como anteriormente conocimos las motivaciones que dan gestación de la organización, desde ahora trataremos de analizar la evolución en la idea y praxis de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida.

La evolución discursiva da cuenta de los intereses y estrategias de adherencia que va mostrando la Asamblea a través del tiempo. Así mismo también nos permite vislumbrar cuáles son las conexiones y redes que va estableciendo, como también los horizontes y metas que se va proponiendo.

Partiendo desde el primer comunicado de la asamblea, podemos notar que las organizaciones e individualidades firmantes, hacen notar su presencia en el territorio y además declaran su intención de interpelar a la autoridad en base a información puntual y propuestas claras. Como un llamado de atención y una advertencia a la autoridad, el primer comunicado se muestra como un alzamiento de sujetos con argumentos basados en la ética, experiencia e informes técnicos y, que logran a su vez, identificar cuál es el problema que está afectando a la calidad de vida de los ciudadanos. La falta de participación y la actuación de gobernantes en función del mercado.

*“(...) la institucionalidad y las autoridades toman decisiones trascendentales desconociendo la opinión de la ciudadanía, y en función de los intereses del mercado. Creemos que es necesario generar los mecanismos para que efectivamente las comunidades afectadas puedan tener una participación real y no meramente decorativa”*  
(Declaratoria\_N°1\_28julio2011).

Se puede comprender que esta declaración es un llamado a participar y a construir con el conjunto de los vecinos de La Florida y de la Región Metropolitana, un espacio donde se respete la diversidad en su particularidad territorial. Sin embargo, si bien el argumento se desliza por “generar una articulación para enfrentar unidos este proyecto, y generar un movimiento ciudadano, amplio, democrático y unitario, en pos de defender la calidad de vida en

nuestros barrios y el Derecho a una Ciudad donde podamos desarrollarnos en plenitud” (Declaratoria\_N°1\_28julio2011), todavía el argumento central se sustenta en la problemática puntual de Avenida La Florida y la Autopista Costanera Central.

Desde la primera declaratoria a la segunda, se organizan una serie de actividades que apuntan a interpelar la opinión de la autoridad comunal (hasta ese momento desconocida) frente a la construcción de la autopista. Así, el 17 de octubre del 2011, se solicita al alcalde de la comuna Rodolfo Carter (UDI), a través de una carta formal con más de 150 firmas, una audiencia pública en la Junta Vecinal N°35. La idea basal era tratar abiertamente el tema en terreno, con los mismos habitantes del espacio que podría ser eventualmente afectado. Como no se obtienen los resultados esperados por parte de los ciudadanos, se observa un avance hacia la acción casi dos meses después. Esta acción se materializa en la irrupción del concejo municipal del día 25 de noviembre del 2011, donde la organización junto a una serie de dirigentes comunales, lee una carta que explicita la negación de los vecinos. Las consignas utilizadas son *“No Queremos una Nueva Herida en Nuestros Barrios”*, *“No a la Autopista Concesionada por Avenida La Florida”* y la exigencia de un *“Transporte Público de Calidad”*. Esta última demanda se refuerza como propuesta con la continua entrega de dípticos informativos (Imagen N° 4) en lugares como la Feria de Abastos, ubicada en la avenida en cuestión. También desde entonces se utilizan continuamente las redes sociales para promover actos de protesta.



Imagen N° 4. Primera propaganda en ser entregada por la organización.

Fuente: Facebook Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, 26 de agosto del 2011.

Se puede desprender que tras el llamado de “¡*No queremos una nueva herida en nuestros barrios!*” y la demanda de transporte público de calidad, se da a entender un proceso ya experimentado que no ha terminado y ni siquiera cerrado de buena manera para los habitantes de La Florida. Por otra parte, se descarta la idea de autopista por ser una concepción individualizante, y en contraposición, se apela a un proyecto de transporte que beneficie al colectivo.

Ya en la segunda publicación emanada desde la asamblea<sup>15</sup>, donde se convoca a “*tod@s l@s vecin@s*” a interpelar al Alcalde acerca de la eventual construcción de la autopista en el Auditorio Municipal. Este llamado se observa como el de un grupo de ciudadanos, inquietos por el futuro de su territorio, que empieza a consolidarse como un conjunto de personas con argumentos, proposiciones y posturas políticas contrarias a la forma de operar de la alcaldía y a la lógica en que está operando el poder del Estado en general.

---

<sup>15</sup> Ver Anexo 7.2. Declaratoria\_N°2\_25noviembre2011

El año 2012 la acción de la asamblea parte con la organización de la 1°cicletada No a la Autopista por Avenida La Florida. Por primera vez en declaraciones y en propagandas que aparece este tipo de actividad. La bicicleta desde entonces se muestra como un transporte alternativo sin impacto vial significativo, amigable y con posibilidades de ser utilizado por toda la comunidad. La bicicleta se perfila para la Asamblea como un medio de traslado sustentable y entretenido, totalmente opuesto a lo que puede significar una autopista.

*“Porque creemos que es necesario construir otro tipo de ciudad en función del bienestar de la gente, una ciudad viva donde la gente construya el futuro, invitamos a niñ@s, jóvenes, adult@s, abuelit@s y a toda la familia a pedalear por la defensa y el desarrollo de nuestros barrios, y por una forma de construir una ciudad sustentable para las nuevas generaciones”* (propaganda\_N°2\_INVITACION1eracicletada\_2dejunio2012).



Imagen N° 5. Propaganda que invita a 1°Cicletada No a la Autopista por Avenida La Florida.

Fuente: Facebook Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, 2 de junio del 2012.

La invitación a ocupar el espacio público que es parte del territorio en cuestión, que está siendo susceptible a ser utilizado y a ser pensado de otro modo, es también una forma de aparecer como una comunidad alegre, que piensa con propuestas sencillas la transformación positiva de Avenida La Florida. A fin de cuentas, la propuesta tiende a integrar a todos lo que se quieran movilizar “de otra forma”.

Un punto interesante de la invitación que no aparece en el afiche anterior, es el llamado a compartir con otro actor territorial importante de la comuna, que son las floristas de la pérgola de Avenida La Florida. Por primera vez se explicita una alianza en las actividades con otro agente comunal reconocible.

Manteniendo la línea de propaganda, a un poco más de 3 meses de organizar la primera cicletada, se invita a la segunda actividad de estas características. El afiche, aunque un poco más sencillo que el anterior, mantiene el mismo diseño y el logo de la organización, reiterando el mensaje de “*no queremos una nueva herida en nuestros barrios*”. La descripción del afiche que destaca el apoyo de una organización institucionalizada y en constante relación con la municipalidad, como lo es la Unión Comunal de Juntas de Vecinos, se percibe como una insistencia en la propuesta. También se puede ver que hacen hincapié en tres demandas: *más y mejor transporte público; más y mejores lugares de esparcimiento y recreación; y finalmente; por un plebiscito vinculante*<sup>16</sup>. Las últimas dos demandas, nuevas en términos de propaganda o declaración, se suman a la exigencia de transporte público de calidad, al “no queremos una nueva herida en nuestros barrios”, a la demanda de tren subterráneo y a la exigencia de participación ciudadana.

A un año del origen de la organización, ya no es solo la demanda inicial, sino que existe un bagaje de propuestas, que se relacionan con la idea de ciudad a escala humana y con una vinculación efectiva y constante con la institucionalidad. Ese mismo año, las charlas, foros e intervenciones informativas en la comunidad, dan cabida a la aparición de otras causas comunales, como lo es por ejemplo, la amenaza que revisten las inmobiliarias al bosque precordillerano El Panul.

La Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, se reúne como tal con la organización pro bosque nativo a fines del 2011, como también con la Unión de Juntas de

---

<sup>16</sup> Ver Anexo 7.3. Propaganda\_N°3\_INVITACION2dacicletada\_8deseptiembre2012

Vecinos de La Florida. Los lazos se expanden, al igual que los argumentos y los intereses por los cuales luchar.

*“Hemos estado junto a la Red por la Defensa de la Precordillera movilizados por evitar este atentado a la vida y por ello es que hoy queremos manifestar nuestra solidaridad con todos los que han trabajado por la defensa del Panul (...) Estamos convencidos de que somos los vecinos de La Florida, los que debemos decidir cómo se desarrolla nuestra comuna y exigimos de las autoridades comunales una actitud a la altura de los problemas y peligros a los que se nos somete”*  
(Declaratoria\_N°4\_UrgenteLlamadoSalvarPanul\_15diciembre2012).

El barrio, la calidad de vida, el transporte colectivo por sobre el individual, la recreación en espacios públicos y la participación política activa desde la ciudadanía, para desarrollar una planificación territorial acorde a las necesidades de los habitantes, se deslizan como demandas entrelazadas, con propuestas que son dirigidas tanto a la autoridad, como a la misma población comunal.

Así, el grupo que partió reclamando a la autoridad la falta de prolijidad en cuestiones que competen el futuro del territorio, ya utiliza logo propio y organiza actividades en conjunto con otros actores comunales. Es interesante como esta fuerza ciudadana empieza a utilizar canales formales e institucionales para hacerse visible (estamos hablando de la petición de marchas a la Intendencia por ejemplo), en una suerte de responsabilidad asumida, en cuanto a la lucha política que se está dando, para así pensar de otra forma el territorio comunal.

Una de las cosas que se catastran con la actividad de cartografía participativa (que veremos más adelante), es que a la vez que la organización se vincula con ciertas dirigencias barriales de La Florida, ya sea en actividades, discursos u otros, se logran acercamientos que permiten establecer a ciertos barrios o juntas de vecinas como aliados, o en su defecto, como neutrales o sin interés. Esto permite focalizar discursos, acciones y alianzas con mayor eficiencia entre las dirigencias barriales de la comuna.

Otro ámbito relevante en la evolución discursiva, es la existencia de un giro hacia la formalidad desde la Asamblea Ciudadana No a La Autopista, por Avenida La Florida el año 2012. Precisamente es en la invitación al Foro con los candidatos a alcalde de la comuna, donde se busca demostrar seriedad e institucionalismo frente a la comunidad y hacia las autoridades. En la propaganda de la actividad se recalca:

*“Para nosotros el territorio SI importa. Es por ello que un grupo de vecinos y vecinas, dirigentes, pobladores, nos hemos dado la tarea de dar a conocer el nefasto proyecto que el MOP quiere instalar en nuestra comuna (...) No somos ajenos a los procesos nacionales, por lo que nos interesa saber qué es lo que opinan quienes serán los futuros representantes en los cargos de la administración municipal. Por ello es que hemos decidido hacer este foro, para preguntarles en terreno y con la ciudadanía cuál será su postura en un eventual gobierno comunal. Invitamos a toda la comunidad floridana a escuchar y preguntar a quién será el próximo alcalde de nuestra comuna, respecto de temas tan importantes como lo es la autopista por avenida La Florida, el proyecto de metro por nuestra comuna, el diseño vial para los ciclistas, etc.”*  
(Propaganda\_N°4\_InvitacionFOROconCandidatosAlcalde\_19octubre2012)

El diálogo con lo institucionalidad se respeta desde el principio, pero otorgando énfasis en que el sentido de que la política debería ser representativa y pensada en torno a las necesidades del conjunto de la comunidad. En la actividad que cuenta con la presencia de cuatro de los cinco candidatos (solo falta Rodolfo Carter quien gana finalmente la elección) se consulta a los postulantes acerca de su posición frente a la autopista y a las posibles alternativas como el Metro. Además se integra la invitación a la posible autoridad comunal, de pensar la idea de ciclovía para la población (Obs5.3\_26-20-2013).

Lo anterior de cierta forma da a entender un proceso de flexibilización discursiva, orientado al acuerdo entre diferentes intereses bajo el contexto de las propuestas ciudadanas, o bien,

también podría entenderse como una apertura a nuevos procesos políticos de asociatividad institucional, concretando una oposición al poder alcaldicio actual.

El acercamiento a la política institucional con afinidad a la participación ciudadana, se traduce en la participación de algunos integrantes de la Asamblea, en un foro/debate con el naciente partido “Revolución Democrática”. El tema del encuentro se denomina “*La movilización ciudadana y su influencia en los cambios políticos: construyendo una propuesta desde el territorio*”.



Imagen N° 6. Propaganda de Invitación al Foro/Debate con Revolución Democrática.

Fuente: Facebook Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, 23 de noviembre del 2012.

Entendemos entonces que se sigue confirmando una proyección institucional de la organización ciudadana y su causa. Podríamos interpretar que la búsqueda se está haciendo por medio de la concreción de alianzas políticas, sobre la base del ejercicio del derecho de participación/decisión en el territorio habitado. No se trata sólo de reconocimiento, sino que también de la capitalización de la demanda a través de vínculos efectivos con una variedad amplia de actores políticos.

*“(...) a lo que a nosotros nos interesa es que adhieran a la causa. Es más, cuando logramos establecer conversaciones con RN o, con por lo menos, con la candidata a concejal de RN, feliz poh. O sea, tener a la gente de RN diciendo estamos en contra de la autopista. A nosotros no nos daba asco. Es más, si tuviéramos apoyo de la UDI, hubiéramos aceptado sin mover una letra. Lo que nos interesaba era tener adherencia”* (Org\_ACLF.1.28).

La invitación que pasa a tener un carácter formal, se aleja de las antiguas propagandas y se orienta hacia la construcción mancomunada de políticas institucionales de planificación participativa del territorio. La articulación de alianzas políticas, tanto en el ámbito institucional como en el concierto social de la comuna, marca el auge de la organización como un actor político influyente en la comuna.

*“(...) el primer año se puede decir que estuvimos más que nada haciéndonos un nombre, difundiendo algo que no se conocía. El segundo año, en el proceso de elecciones municipales, lo que hicimos también fue que los distintos actores estuvieran al tanto. De hecho el tema se les preguntó, no sólo en el debate que hicimos a los candidatos a alcalde, sino que también en los medios de comunicación sobre el tema de la autopista. Logramos que el tema, al menos, estuviera posicionado. Y también fue un año que a nivel interno, con las cicletadas, con los foros, etcétera, también pudimos mantener el nombre en el pequeño mundo politiquero floridano”* (Org\_ACLF.2.18).

Por lo anterior, el posicionamiento político del tema, de alguna u otra manera, buscó confluenciar en una propuesta o idea de comuna más justa para sus habitantes, ya sea en conjunto con partidos políticos de oposición o con organizaciones sociales locales.

Posicionados políticamente y ya con ideas de propuestas de comuna justa, esgrimida a nivel de organizaciones sociales y de partidos políticos, nuevas temáticas se van integrando o profundizando, tal situación se evidencia con el aumento de escala de los plegamientos a diferentes causas. Lo anterior es observable con la asistencia de la Asamblea al “*Pliego de demandas de la Provincia Cordillera*”; la “*Caravana*” de contra del cierre de los colegios en La

Florida; la asistencia a la “*marcha carnaval cicletada*” en defensa del Bosque El Panul y la coordinación de ciclistas de la Provincia Cordillera por la marcha «*El agua es de tod@s*» en el centro de Santiago.

A estas alturas las demandas se multiplicaron al igual que las alianzas, por mientras se mantenían los contactos y charlas informativas con Juntas de Vecinos, tal cual como lo demuestra la invitación de la Imagen N° 7.

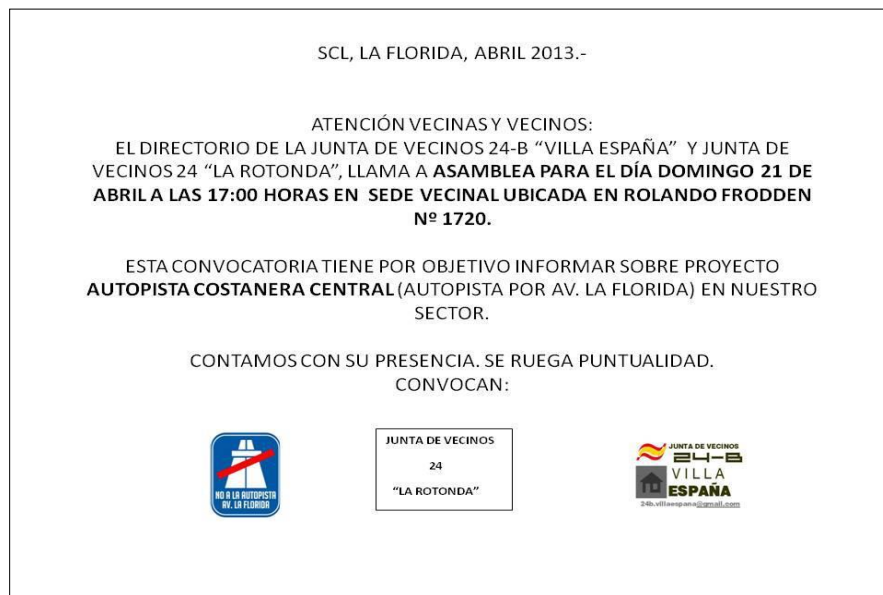


Imagen N° 7. Invitación de asamblea Informativa en JVVV 24-A y 24-B.

Fuente: Facebook Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, 19 de abril del 2013.

Al organizar la 4ta Cicletada por Avenida La Florida, la invitación que acompaña el afiche es amplia en su abordaje temático, tal como han venido siendo las adherencias con varios tipos de agrupaciones. Ahora no solo es en contra de la autopista, sino que es por su eventual resultado que se entiende como un:

*“(...) impacto en nuestros barrios, segregando aún más nuestras comunidades, afectando al comercio local, al medioambiente, la salud y el patrimonio local de miles de floridanos, y que pretende ser construida a espaldas de la comunidad nuevamente”* (Propaganda\_N°8\_INVITACION4tacicletada\_20abril2013).

La escalada de alianzas con organizaciones comunales que desarrolló la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, permite confluenciar argumentos, problemáticas y perspectivas, dando un giro complejizador a la demanda inicial. Ya no es solamente el No a la Autopista, ni la demanda de metro subterráneo ni la exigencia de participación ciudadana. Lo que se propone desde la organización, ya pasados más de dos años desde su conformación, es una propuesta de planificación comunal, que abarque a gran parte de la población de La Florida, por medio de sus dirigentes y representantes sociales.

El día 25 de mayo del 2013, la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, organiza un Encuentro de Organizaciones sociales de la comuna, en conjunto con la Unión Comunal de Juntas de Vecinos. Además de organizaciones comunales, también asistieron agrupaciones pertenecientes a comunidades de las comunas de Providencia, Peñalolén, La Reina y Macul. La idea fue sacar en limpio experiencias, tomar opiniones y proyectar el trabajo en un futuro cercano, por lo que se armaron comisiones de trabajo y se elaboraron ítems de evaluación. Una de las entrevistadas recuerda:

*“Esa asamblea del 25 de noviembre [sic] que fueron varias organizaciones sociales de aquí de La Florida. Ese día vino ene gente. De Peñalolén, de Providencia, La Reina. Representantes de organizaciones sociales. Ahí formamos cuatro comisiones, que eran: la de difusión a la cual pertenezco yo, estaba la de transporte que era la parte más técnica y que iban a tratar de plantear qué hacer acá. Otra de crear una red o coordinadora metropolitana, para crear una red de Santiago y no sólo de La Florida. Y el otro tenía que ver con transporte público y participación ciudadana”* (Part\_ACLF.1.22).

Ya con casi tres años de existencia, con un involucramiento casi permanente con otros dirigentes de causas, tanto comunales como regionales, más una continua experimentación de actividades, pasando persistentemente por el ensayo y error, la Asamblea junto a otras organizaciones, se dieron cuenta de que el problema no se definía por las temáticas puntuales, sino que abarcaba a todo el espectro de la ciudad. Uno de los motivos de aquella conclusión fue el evidenciar que todas las causas de agrupaciones sociales o los problemas urbanos que se habían conocido, se debían a malas políticas públicas de planificación urbana y que cualquier problema que presentara la ciudad si no se trata políticamente, podría ser eventualmente “solucionado” siendo trasladado a otro lugar. Eso no se vislumbró como solución real. De tal manera, y para dar a conocer lo que significa la complejidad de la ciudad, tanto por sus regulaciones y normativas como en la diversidad de actores que está operando, la organización se decidió enfocar en la educación de la población, orientando sus discursos y acciones futuras a desarrollar talleres de planificación y participación urbana en distintos barrios aliados de La Florida.

El 22 de junio del 2013 se realiza el primer taller de planificación urbana participativa, organizado por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, denominado “¿Cómo te imaginas la Precordillera Flordana?”. Casi 3 meses después, se efectúa un “Foro conflicto sociales” organizado por Unión Comunal de La Florida y la Fundación Decide. Ambas actividades se realizan en Juntas de Vecinos adheridos a la causa de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista.

El Foro de conflictos urbanos de Fundación Decide, cuenta con la presencia de diversos dirigentes comunales, que según se percibe en terreno, ya conocen entre sí sus demandas, propuestas y diferencias. En aquella ocasión el tema principal esgrimido por varios actores es el uso y destino que se le da al territorio. Uno de los fundadores de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista, junto con otorgar un repaso histórico de la organización, brinda una reflexión ontológica del concepto de territorio, aclarando que “*como sociedad estamos viviendo un cambio de paradigma en cuanto a su significado*” (Obs3.3\_27-09-13).

Siguiendo actividades similares, el 26 de octubre del 2013 se efectúa el Foro debate "Autopistas y desarrollo urbano: impactos y perspectivas a propósito de Autopista Costanera Central". En esta ocasión se invita a las comunidades que se encuentran fuera de la comuna y que son susceptibles de ser afectadas por la obra vial.

Podemos notar que los discursos y las actividades de la organización toman una orientación académica, técnica y pedagógica hacia la población. Como podemos deducir, a estas alturas el proceso argumentativo ya no se centra en el problema puntual de la autopista, sino que en la forma en que se planifica la ciudad y las repercusiones que el actual planteamiento del territorio, por parte de las autoridades afecta a la población residente.

*“Llegamos finalmente a una conclusión que la aprendimos desde la práctica, que es que hay una lucha permanente por el derecho a la ciudad, por el derecho a construir ciudad en base a nuestro bienestar” (Org\_ACLF.1.18)*

Lo anterior se comprende tras revisar el transcurso de los conocimientos y argumentos adquiridos por la organización. La experiencia comunal, junto al clima de agitación local y nacional, movilizaron críticas dirigidas a la clases política y al modelo económico desde varios tipos de visiones de organizaciones. La sinergia argumentativa de las agrupaciones concluyó que es necesario cambiar la forma de hacer ciudad y en la manera en que se conciben cada uno de los territorios. Todo esto cree la organización, debería ser acompañado por una planificación urbana hecha en conjunto con una ciudadanía preparada, tanto en términos argumentativos como técnicos.

### **4.3. La configuración argumentativa de un nuevo territorio, de una nueva ciudad**

La autopista por si sola se presenta como una amenaza a la calidad de vida de los habitantes del sector de Avenida La Florida, y a su vez también genera organización, discusión y acción. Hemos evidenciado que por medio de la reacción de la agrupación se han activado ciertas concepciones y prácticas en torno al espacio que no estaban siendo desarrolladas por los ciudadanos.

Para aclarar las nociones espaciales que movilizan las acciones de la organización, se efectuó una cartografía participativa que involucró a tres participantes de la asamblea. La metodología se orientó a conocer los espacios concebidos como relevantes y susceptibles a ser afectados por la autopista; y a entender cuáles son las percepciones y experiencias espaciales que pueden llevar a determinar ciertos territorios como aliados, neutrales y enemigos.

Naturalmente los espacios designados de interés por parte de los participantes, tienden a recibir proyecciones de acción tanto individual como colectiva, ya que están puestos en valor y se infiere que existe un conocimiento más o menos acabado del lugar. En tanto a los espacios adherentes, neutrales y enemigos definen el mapa de las posibilidades de gestión de actividades que tiene la organización (Imagen N° 8).

Antes de revisar el resultado de la cartografía participativa, sistematizamos los resultados en el siguiente cuadro resumen, que grafica cómo son percibidos ciertos hitos espaciales descritos en el mapa.

a) Cuadro resumen de concepciones espaciales descritas en la cartografía participativa por los entrevistados.

Color negro	Color azul	Color verde	Color rojo
Concebidos como contrarios a la causa de la organización	Concebidos como neutrales a la causa de la organización	Concebidos como adherentes a la causa de la organización	Lugares de interés y susceptibles a ser impactados por la autopista
<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Municipalidad de La Florida.</li> <li>b) Vulcanizaciones de barrio.</li> <li>c) Motel</li> <li>d) Barrios con altos recursos.</li> <li>e) Cementerio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Comités de adelanto.</li> <li>b) Clubes de adulto Mayor.</li> <li>c) Barrios donde no hay interés de dirigentes en vincularse al tema.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Barrios donde se ha tenido un trabajo permanente con dirigentes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Barrios donde viven dirigentes.</li> <li>b) Calles barriales internas posiblemente utilizadas como desvíos.</li> <li>c) Escuelas.</li> <li>d) Centro de Salud.</li> <li>e) Feria Libre.</li> <li>f) Centros comerciales.</li> <li>g) Pequeño comercio de barrio.</li> <li>h) Bandejón central de Av. La Florida y sus áreas verdes.</li> <li>i) Ex edificio municipal.</li> <li>j) Floristas.</li> <li>k) Cementerio.</li> </ul>

# Resultados Cartografía Social Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida



## Legenda

- Contrarios a la causa de la organización
- Neutrales a la causa de la organización
- Lugares de interés y susceptible a ser impactado por autopista
- Adherentes a la causa de la organización

## Tipo de arteria

- AVDA
- CALLE
- PSJE

0 320 640 1.280 1.920 2.560 Metros

Fuente: Elaboración propia



Imagen N° 8. Resultados Cartografía Participativa.

Podemos notar que los espacios puestos en valor (que aparecen en rojo en el mapa), por parte de los integrantes de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, son de interés colectivo y de uso habitual por parte de la población. Esto no significaría que no existan intereses individuales, sino que los espacios que se están relevando, son los que presentan una historia colectiva común, los que permiten tener grados de identidad compartida y los que transversalizan intereses. Otra característica que presentan estos espacios, es que coinciden con los argumentos movilizados en propagandas, comunicados y declaraciones por la agrupación. Es que, aparte de contener experiencias compartidas, estos pequeños lugares, en su mayoría, son funcionales y garantizan lo que es la actual calidad de vida de los habitantes del eje Avenida La Florida. El posicionamiento que hacen los argumentos de la organización acerca de los espacios comunes, van de la mano con la conciencia colectiva que intentan inculcar, en una suerte de vuelta a lo público o de un intento de reincorporar esa idea en la conciencia de los ciudadanos.

Espacios como los propios barrios de los entrevistados; las Juntas de Vecinos adherentes; la feria; el Centro de Salud Familiar; los liceos adyacentes a la avenida; el pequeño comercio local y servicios en general; el bandejón central, destacado por las áreas verdes y las actividades deportivas que se realizan en él; las floristas y el ex municipio, son concebidos como de interés para la población y susceptibles a desaparecer por la eventual construcción de la autopista. El caso de las floristas, se entiende la importancia por su permanencia histórica en el lugar y por la alianza estratégica que se extiende con ellas, ya que son un actor considerado clave, con una opinión de importancia por el respeto que le tiene la comunidad. En el caso del ex municipio, la puesta en valor yace en la posibilidad de imaginarlo a futuro, como un centro cultural para la comuna.

Como señalamos con anterioridad, son estos mismos espacios los utilizados como argumentos o como hitos referenciadores de la calidad de vida cotidiana. El despojo, desmantelamiento o degradación de ellos se observa como punto de reflexión en torno a lo que podría pasar en el futuro en el territorio cotidianamente usado.

*“(...) se vería afectada en términos concretos, la cotidianeidad en términos que va haber una vulneración de derechos súper grandes. Al lado de mi casa está el CESFAM, centro de salud familiar, al lado hay un colegio ¿Qué va a pasar con la gente que vive al frente? Cruzando Avenida La Florida. Esa gente no va a poder ir. Y el Estado, probablemente en unos años más, va a tener que concesionar, construir una pasarela de nuevo ¿Pero qué pasa en el intertanto? ¿Qué pasa con la abuelita que tiene que ir a la farmacia? ¿Qué pasa con los que quieren ir al supermercado? ¿Ir al gimnasio?” (Org\_ACLF.1.54)*

Por otro lado, la confección de la cartografía logra rescatar cómo ha sido el resultado de trabajo de la Asamblea con los dirigentes comunales. Varias de las comunidades o juntas de vecinos adherentes a la causa (en verde), se han sumado después de que los integrantes de la Asamblea Ciudadana hayan hecho un trabajo con la directiva barrial correspondiente. Como revisamos, las vinculaciones confeccionadas con un conjunto de organizaciones sociales y la Unión Comunal de La Florida, han sido de suma importancia para establecer lazos de adherencia y de acción en contra de proyectos urbanos que tengan impacto negativo en la población local. Es interesante notar como buena parte de los barrios adyacentes a Avenida La Florida son parte de este conglomerado político que ha ido posicionando ideas relativas a la importancia de lo público, lo sustancial de las propuestas ciudadanas, la necesidad de capacitarse en torno a la planificación urbana, entre otros.

Los espacios concebidos como contrarios a la causa del No a la Autopista corresponden principalmente al poder institucional formal de la comuna. Si bien los participantes tienen una representación negativa de la municipalidad, es puntualmente el alcalde con quien no mantienen buena relación. Es más, desde un comienzo el alcalde no tuvo un trato amable ni respetuoso con los integrantes de la organización. Cuando la agrupación irrumpió por primera en el concejo municipal para exigir información y una postura a la autoridad comunal frente al proyecto vial, el alcalde respondió de forma autoritaria y sin criterios protocolares. Según una de las participantes de la organización, la recepción del alcalde a los integrantes de la Asamblea Ciudadana en aquella irrupción al Concejo Municipal, se caracterizó por el maltrato y el vejamen verbal.

*“Lo menos que nos dijo fue que éramos unos vagos, que no representábamos a nadie porque la gente que trabajaba en La Florida estaba trabajando en esos momentos y no molestando ahí. Así nos trató (...) Esa fue la recepción que tuvimos del alcalde. Enemigo total” (Part\_ACLF.1.52).*

Un par de años más tarde y con ningún tipo de relación entre las partes, la organización se vuelve a encontrar con el alcalde, esta vez de manera indirecta pero por el mismo tema de la autopista. Rodolfo Carter instala durante el año 2013 cuatro grandes carteles con el mensaje “No a la Autopista de la Discriminación”.

La actuación del alcalde, entendida como una disputa de la causa dentro del poder político local, tuvo repercusiones negativas para la organización, ya que la causa por la que la agrupación estaba luchando y haciéndose conocida en la comuna, se las “arrebato” el mismo actor territorial que los intentó de invisibilizar en un comienzo.

*“Íbamos así, hacia arriba, hacia arriba, y el señor Carter en una jugada estratégica saca, no sé si la viste en la entrada –sí- , esas tremendas gigantografías y pone “No a la Autopista de la Discriminación”. Entonces cuando tu empezaste a decirle a la gente que no a la autopista, entonces te dicen: no poh, si el alcalde ya dijo que no. Ya no va el proyecto” (Part\_ACLF.1.20)*

Ante esta especie de desvalidación pública de la organización por parte del poder alcaldicio, actor que nunca antes se había mostrado interesado o abierto a discutir el tema, se da a conocer un comunicado que deslegitima el actuar de la autoridad comunal y los argumentos utilizados.

*“Ante esta situación manifestamos nuestra incredulidad y molestia con la decisión adoptada en el último concejo municipal por la mayoría encabezada por el alcalde Rodolfo Carter, de impulsar la construcción de la autopista contra la opinión de las vecinas y vecinos, ocupando argumentos mentirosos como un cambio al proyecto*

*propuesto por el MOP. Esto es un engaño a las floridanos y floridanos (...)*  
(Comunicado\_Nº6\_OpinionSobreCampañaPublicitariaMunicipal\_12dejunio2013)

Justamente estos carteles se enmarcaban en un año de elecciones de diputados y senadores, siendo instalados en intersecciones de avenidas y al costado de gigantografías de candidatos. Como revisamos anteriormente, la agrupación ciudadana ya había establecido vínculos estratégicos con algunos partidos opositores, por lo que esta actuación del edil les quitó en cierta medida la validez del protagonismo que habían logrado con sus argumentos.



Imagen N° 9.

Carteles municipales en Avenida La Florida intersección Departamental con mensaje  
"No a la Autopista de la Discriminación"

Elaboración: Propia, 16 de septiembre del 2013.

La Municipalidad concebida como enemigo, además irrumpe en el paisaje comunal con un mensaje similar al de la organización. Esta estrategia comunicativa no ha sido profundizada por la organización, acrecentándose la disputa por el uso y disposición del territorio en torno a la causa del No a la Autopista.

Otros espacios de representación negativa configurada por los integrantes de la Asamblea Ciudadana, son el caso particular de grandes empresas. La concepción de un poder empresarial extralocal que tiene como finalidad la búsqueda de lucro en el territorio, hace concebir a los espacios como el Mall Plaza Tobalaba; moteles; los sectores residenciales de altos recursos, vistos por los entrevistados uno de los reales beneficiados del proyecto; y algunos comerciantes locales que se dedican al rubro de la vulcanización, como enemigos o contrarios a la causa del No a la Autopista. Este último agente generó diferencias, ya que al ser considerado como pequeño comerciante local, algunos entrevistados señalaron que lo más probable es que sea erradicado del lugar. Mientras que el argumento contrario se dirigía a que este tipo de rubro, no mantiene mala convivencia con autopistas urbanas. Aunque no se llegó a una conclusión, si una hubo debate en torno a la situación de las vulcanizaciones.

Se podría desprender que existe una reflexión e incertidumbre de la agrupación respecto a la posición política de esta actividad, ya que ante un posible incremento en el flujo automotriz que circula por el sector, las vulcanizaciones podrían aprovechar para su beneficio el aumento de tráfico. Sin embargo, hay que aclarar que se desconoce si la construcción de la autopista respetará la existencia de este rubro o si se expropiará como a todos los demás sectores colindantes al proyecto.

La concepción acerca de la postura del cementerio en cuanto a la construcción de la autopista sufre la misma confusión. Reconociendo la adecuación de los cementerios a las carreteras y autopistas, se duda acerca del grado de afectación que tendría. Aun así, si bien algunos opinaron que sería un espacio de poder que propiciaría la construcción de la autopista, salieron voces a indicar que el cementerio es un espacio cercano a la población aledaña, ya que es ahí donde descansan los familiares de los habitantes de La Florida.

Para conocer la producción del espacio que pone en evidencia tanto las concepciones propias o las que se perciben como antagónicas, también tenemos que tener un acercamiento al desenvolvimiento de las prácticas que han empezado a efectuarse en el territorio desde la puesta en marcha de las actividades de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida.

La organización desde sus comienzos ha hecho un uso activo del espacio. Por estrategia comunicacional sus operaciones las realizan en lugares públicos y concurridos que están sujetos a afectación por parte de la autopista. De hecho la primera actividad de la organización como tal, fue la entrega de información en lugares como la feria libre ubicada en Plaza de Abastos. La práctica de autogestión, la autoformación sobre el tema vial y la prestancia para ocupar el espacio público y establecer los primeros contactos directos con los vecinos, son algunas de las acciones que caracterizarán la forma con que la organización ocupa y utiliza el territorio.

La ocupación del espacio público se vuelve constante y es a la vez una invitación a la población a que lo conciba de igual forma. El espacio público cotidianamente usado, es entendido como lugar de debate y de participación. Como también los espacios que están sujetos a la administración de organizaciones comunitarias funcionales que deberían organizar y coordinar jornadas de reflexión/acción en torno a la vida de la comunidad en el territorio.

La continua relación entre la organización y dirigencias de juntas de vecinos o agrupaciones locales es aprovechada para invitar a las autoridades a acercarse a escuchar a los vecinos en el espacio cotidianamente usado por la población. Tal situación se materializa por ejemplo, con la invitación realizada al Alcalde Carter para trasladar la audiencia pública a terreno y a explicar el proyecto de Autopista Costanera Central a la comunidad en su propio territorio.

*“Cumpliendo con todos los requerimientos que nos exigen las normativas, solicitamos que la realización de la audiencia fuera en el territorio, en la multicancha de la JJVV 35 A, para asegurar la participación de las comunidades que serán afectadas”*  
(Declaratoria\_Nº2\_25noviembre2011).

Observamos que lo anterior se enmarca en la ejecución de un ejercicio de soberanía efectiva del territorio y de los elementos disponibles en él. Lo mismo se evidencia con los foros sociales y políticos llevados adelante por la organización durante sus tres años de existencia. Los foros en conjunto con la Unión de Juntas de Vecinos, las reuniones de planificación, los puntos de encuentro de las actividades y los debates políticos con candidatos a alcalde y diputados, son siempre llevados a cabo en juntas de vecinos adherentes a lo largo del territorio adyacente a Avenida La Florida. Uno de los resultados de la cartografía participativa fue justamente ese, si bien existe una crítica a sus facultades operativas de las juntas vecinales, la percepción valorativa que tienen los integrantes de la Asamblea en cuanto a sedes de juntas de vecinos, se desprende de la experiencia de ocupación de estos espacios, ya que son lugares que permiten realizar actividades informativas y de coordinación de actividades próximas a la comunidad.

Volviendo a referenciarlos en los resultados de la cartografía participativa, se podría interpretar que, donde se tiene la facultad de actuar u organizar actividades, es justamente las juntas de vecinos adherentes a la causa por sus dirigentes. Por ende los barrios donde se enmarcan estos espacios, están susceptibles a participar y a informar de actividades a realizar por la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida.

Otras prácticas espaciales que ha efectuado la organización, recalcando el argumento de la utilización efectiva del espacio público entendido como territorio compartido, efectivamente usado y revalorado por la posible intervención, es la ejecución cicletadas comunales, marchas y caminatas.



Imagen N° 10. Invitación 3era Cicletada Familiar.

Fuente: Facebook Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, 8 de diciembre del 2012.

La organización desde sus orígenes ha organizado cuatro cicletadas por el eje de avenida La Florida contando con una numerosa cantidad de asistentes. Según los entrevistados los orígenes de las ideas que dan cabida a este tipo de actividades se relaciona con un contexto, ya sea de agitación nacional, local o en escenario de elecciones. La idea de actuar como se hizo, estuvo siempre en la línea de posicionar el tema en lo político y en lo barrial, en lo cotidiano. Esto se observaría por la organización como el sustento para lograr alianzas en con algunos representantes sociales y con partidos políticos.

Se interpreta por otro lado que las invitaciones o actividades estaban dirigidas a una población electoralmente activa, capaz de cambiar a las autoridades de la comuna a partir del ejercicio electoral. Esto coincidiría con el perfil o búsqueda de solución institucional que siempre ha mantenido la organización.

*“Diría que el año 2011 fue organizarnos mínimamente e instalar el tema con la muni. Audiencia pública, reuniones con concejales. El año 2012 fue aprovechar el escenario electoral y salir a la calle. Salir a la calle con cicletadas, con marchas, con volanteos,*

*globos, sumarnos a otras marchas, empezar a difundir entre el público más cercano que eran los jóvenes (...)" (Org\_ACLF.1.40).*

Durante el año 2011 y 2012 las actividades con participación de jóvenes marcaron las convocatorias. La agitación nacional y local logró articular diversos intereses de la juventud, que compartían la búsqueda de participación y democratización de las decisiones. Tal nivel alcanzó la coordinación de acciones y la exigencia de participación en La Florida, que el 4 de julio del 2012 se registró la primera marcha comunal de organizaciones sociales. 13 organizaciones, incluida la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, demostraron su unión y fuerza organizativa en una marcha que culminó frente a la municipalidad. Las demandas abarcaron críticas dirigidas a educación, legislación, medio ambiente, vivienda y el transporte, pero por sobre todo la democratización de las decisiones que se toman sobre el territorio.



Imagen N° 11. Convocatoria Marcha Comunal de La Florida.

Fuente: Facebook Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, 4 de julio del 2013.

Ante la continua negativa institucional y los pocos espacios de participación ciudadana efectiva, la Asamblea No a la Autopista y las demás organizaciones se muestran como espacios de discusión y de participación autocreados por la sociedad civil.

De estos articulamientos sociales, rescatamos las prácticas en el espacio público y sedes comunitarias que ha ido configurando la Asamblea, más la vinculación práctica y teórica que ha hecho con diversos núcleos de pensamiento y acción a lo largo de la región.

Mientras tanto, el fortalecimiento mutuo de causas urbanas por medio del apoyo argumentativo y accionario, se observa como una de las prácticas aprendidas por este grupo de personas, que intenta poner en práctica el conocimiento adquirido cada vez que existe una ocupación de sede comunitaria o del espacio público.

En el año 2013, las actividades organizadas correspondientes a cicletadas, caminatas, foros y talleres no contaron con la masiva presencia de la población como en años anteriores. Aunque las actividades organizadas por la Asamblea Ciudadana para educar a la población respecto a la temática urbana no cuentan con la presencia activa de los habitantes de La Florida, sí mantienen la constante presencia de dirigentes barriales y comunales, quienes han sido de vital importancia para el desarrollo de la organización.

Creemos que existiría una revalorización en términos de dirigencia comunal con estas acciones, ya que dotar argumentos técnicos y conocimientos específicos a dirigentes o representantes comunales se observa como un rol de responsabilidad imprescindible para propagar una visión crítica acerca de lo que es la ciudad hoy.

El día 19 de octubre de ese mismo año se organizó la última caminata registrada por la organización. Asistieron cerca de 100 personas, en su mayoría adultos mayores pertenecientes a colectivos de las comunas de Peñalolén, Ñuñoa y Macul. El recorrido de la caminata se extendió cerca de 1,5 km. desde Walker Martínez hasta Avenida Departamental por Avenida La Florida. En el trayecto se observó la labor informativa de los asistentes, quienes conversando o

entregando folletos se acercaban a las personas que se encontraban observando la actividad. La asistencia fue baja y criticada por los mismos organizadores (Obs4.3\_19-12-10-13).



Imagen N° 12. Caminata por Avenida La Florida.

Elaboración: Propia, 19 de octubre del 2013.

Lo que sí llamó la atención de esta irrupción fueron los discursos y gritos que iban dirigidos a los mismos vecinos, haciendo referencia a su nula reacción ante las eventuales expropiaciones. La ocupación del espacio público y el ejercicio de información y de interpelación política hacia la comunidad persisten, logrando la atención de algunas personas que no estaban enterados de la eventual construcción de la autopista.

Otro tema expresado por medio de gritos en la caminata, fue la alusión al conflicto educacional que vive el país. Se interpreta que un tema sensible y de interés nacional como la educación es comprendido por la organización como otra inoperancia política que no considera la voz ni participación de la ciudadanía. La vinculación entre la autopista y educación con interpelación a la actuación de la autoridad se representa en los gritos esbozados por los asistentes a la

caminata: *“¡y cómo, y cómo, y cómo es la cuestión, hay plata pa’ autopistas y no pa’ educación!”* (Obs4.1\_19-10-13).

EL 2013 por el decaimiento de la efervescencia social, la organización fortaleció vínculos con diverso tipos de agrupaciones pertenecientes a temáticas ambientales, vivienda, ciclismo, académicas, entre otros. Otros que también son instituciones de educación o de carácter más técnico, que al fin de cuentas proporcionan argumentos disciplinares de posibles soluciones a la planificación urbana desigual. La asociatividad con este tipo de instituciones se observa como necesaria por los participantes de la Asamblea, ya que de ahí se pueden sostener argumentos técnicos que ayuden a debatir o pensar una planificación de ciudad ajustada a las necesidades de sus habitantes.

“(…) en el fondo eso nos falta a nosotros, educarnos frente al tema y tener conocimiento técnico de lo contrario nos va a presentar un proyecto y no vamos a saber cómo atacarlo. Yo creo que ahí está la tarea” (Part\_ACLF.1.82).

Con la emergencia de la organización ciudadana se vislumbra la necesidad de construir otra idea de ciudad, una ciudad pensada según las necesidades a escala humana de los mismos ciudadanos. Esto es un camino es largo que demanda reflexión y preparación para desmontar las propias concepciones, las de la comunidad y las de los técnicos de la contraparte. Ante este fenómeno se desconocen los frutos que estas acciones puedan tener en el futuro, pero la evidencia de que la necesidad de participar en la construcción de la ciudad existe es innegable y procura de un apoyo mutuo y constante entre las partes interesadas en la transformación.

## 5. CONCLUSIONES

Refiriéndonos a la comprensión del fenómeno de los movimientos sociales territorializados como son las asambleas ciudadanas, debemos reconocer que este fenómeno se contextualiza en procesos históricos y espaciales de problematización, que empujan el buscar la búsqueda de reconocimiento de conquistas pasadas y al mismo tiempo, forjar espacios de participación para abrir posibilidades nuevas ganancias.

Por tanto comprendemos que la gestación de este movimiento ciudadano, responde a varios factores. Uno de ellos es la acumulación temporal de experiencias que se vive de generación en generación. Los actores que componen la organización son a la vez, en su gran mayoría, dirigentes o representantes de distintas agrupaciones o juntas de vecinos que conocen como ha sido la configuración histórica de La Florida. Esto es por su propia historia como dirigentes territoriales o por las herencias familiares de experiencias pasadas que están vinculadas a la configuración de la comuna actual. Uno de los temas más ponderantes en este caso, que demuestra el afán de reconocimiento histórico de conquistas ciudadanas y la apertura constante de posibilidades de nuevas formas de construir territorio, es el de la vivienda. Gran parte de los entrevistados tuvo vinculaciones directas desde sus antepasados, con la conquista de la vivienda en la comuna en periodos complejos del país.

Esta misma historia dirigencial puesta en diálogo por los actores, es la que evidencia un conocimiento de modificaciones anteriores del territorio vinculadas a proyectos urbanos. Tal es el caso de lo ocurrido en ciertos sectores de La Florida, que aún mantienen heridas y repercusiones en la vida de sus habitantes, tras la construcción de la Avenida Vicuña Mackenna. Justamente son este tipo de experiencias variadas las que son vertidas en testimonios y argumentos por parte de dirigentes o representantes sociales. Sin lugar a dudas que la historia local también tiene relación con la historia dirigencial que se ha venido desarrollando de generación en generación, por lo mismo se deja ver un peso de responsabilidad en torno a lo que se ha ganado o perdido con anterioridad.

Otro actor que incidió en la gestación de esta organización, fue la influencia de las masivas protestas estudiantiles del año 2011. Es justamente ese año en que nace la Asamblea Ciudadana después de enterarse que existía un proyecto vial que pretendía modificar todo lo que es Avenida La Florida. Paralelamente a la movilización nacional de la educación se vivió en el país un auge de alzamientos regionales ligados a al uso y distribución que se hace con los elementos de los territorios. El levantamiento de Magallanes por el alza del gas o la crítica nacional por el proyecto Hidroaysén ayudaron a generar un clima de movilización política a escala local.

Principalmente los jóvenes configuraron una visión crítica en cuanto a la estructura que tienen las decisiones, tanto a nivel político como económico. Además cabe señalar, que se revaloran a través de estas prácticas experiencias políticas anteriores a lo que fue el periodo de vuelta a la democracia. Por lo tanto se ha notado por medio de las mismas declaraciones de los entrevistados, que la movilización y las conquistas que se han logrado en territorios lejanos y propios, sí tienen efecto polinizador y revitalizador en otras causas.

La organización ciudadana se encuentra en crecimiento y no necesariamente nos referimos a la ejecución de marchas o protestas esporádicas, que también es parte constitutiva de la movilización, sino que hacemos reseña a la coordinación informada que están haciendo grupos de sujetos en territorios específicos. Como en el caso de La Florida, parece un movimiento subterráneo pero que en algún momento debe salir a la superficie.

El vertiginoso intercambio cultural y las sinergias argumentativas de las organizaciones, han puesto en emergencia la cuestión de democratización y participación de decisiones territoriales ¿Quiénes son los más aptos para decidir el futuro del territorio sino que sus propios habitantes? La pregunta parece lógica pero parece no cuestionarse desde el poder central ni desde las disciplinas estudiosas de la ciudad como la Geografía. Por tanto es complejo y socialmente inviable que la autoridad siga haciendo oídos sordos a la necesidad de participación.

La ciudad es heterogénea, diversa, y he ahí su gran riqueza. Las necesidades que la configuran son diferenciadas, sus condiciones espaciales son múltiples y los anhelos que la proyectan son

tan diferenciados como quienes la habitan. La ciudad es un producto social y por lo mismo se debe entender bajo su complejidad. Es un perpetuante de desigualdad que las decisiones sobre ella, la tomen un grupo de sujetos, que no necesariamente están ligados a lo que es la historia del territorio o que no tengan contemplaciones de consulta a sus habitantes. Por lo que se requiere amplitud conceptual para comprender la ciudad y cada una de las facciones que la componen.

Es necesario que estas organizaciones que demandan respeto y mejoramiento por su calidad de vida, realicen vinculaciones permanentes con otro tipo de agrupaciones. El motivo de aquello es por lo que quedó demostrado con la experiencia de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida. Cada vez que la Asamblea se vinculó con otras agrupaciones, extendió su discurso temático y complejizó cada uno de sus argumentos. El resultado final de tal sinergia es la concientización acerca del valor que tiene la conquista cotidiana de la ciudad en sus múltiples y heterogéneos espacios, tanto en tiempos pasados, presente o en el futuro. Si se logra una coordinación entre organizaciones a escalas considerables, que sobrepasan a lo local, las visiones se amplifican al igual que las acciones y las alianzas.

Uno de los actores claves que se pudo identificar en esta investigación que promueven este tipo de cambio de perspectiva, son los dirigentes o representantes de comunidades. Tras el entendimiento del funcionamiento de la organización, se entendió que son ellos los que generalmente mantienen experiencias generacionales con movilizaciones políticas. También se cree que el buen criterio de dirigentes y representantes permite dialogar con otros actores, no siempre en tono de afinidad, pero sí de estrategia.

Por ningún motivo anulamos la participación de la ciudadanía no dirigente, pero como nos ceñimos a lo demostrado en esta investigación, son los dirigentes o representantes quienes mantienen cierta disciplina organizativa y acarrear una experiencia comunitaria asumida.

Como estos actores tienen la posibilidad de encontrarse y generar cambios argumentativos, y por tanto, conceptuales del territorio, se debe procurar mejorar la comunicación de manera práctica y teórica de estas transformaciones de noción. Esa sería una de las principales críticas

escuchadas por los mismos organizadores de la asamblea, el alto involucramiento directivo y el decreciente interés ciudadano. Es difícil comprender cuáles pueden ser los lineamientos accionarios que mantengan a la población interesada y movilizadora de manera constante, pero sí se vuelve necesario y quizás natural, complejizar las demandas considerando propuestas externas que permitan llegar de cierto modo a diversos ámbitos de importancia para la población. Esto, una vez más, es la esencia de la complejidad del espacio geográfico.

Un punto importante de destacar, es el rol que toman y pueden tomar las instituciones generadoras de pensamiento. Se observa como necesario extender los conocimientos técnicos y disciplinares de las instituciones a otras esferas de la sociedad. Una de las principales faltas, que fueron esgrimidas por los integrantes de la organización fue su desconocimiento de un tema que para ellos era nuevo ¿Cómo es posible afrontar un fenómeno de manera eficaz, si no se conoce nada del?

Las revisiones técnicas realizadas al proyecto de autopista por la Escuela de Tránsito de la Universidad Tecnológica Metropolitana o los sustentos argumentativos que brindó en su momento la corporación "Ciudad Viva", son recibidas como imprescindibles por los dirigentes de la organización. Cada aporte técnico o disciplinar brindado permiten que ciudadanos puedan cuestionar con propiedad y en el mismo lenguaje a personal de instituciones o de empresas. Eso es parte del empoderamiento territorial y del proceso de ampliación temática de demandas como de propuestas. Por lo anterior, existe todo un desafío en este ámbito, de vinculación positiva de organizaciones sociales con instituciones especializadas en ciertos temas relacionados, en este caso, a lo que significa ciudad.

El trabajo realizado por los integrantes de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, si bien no ha logrado detener el proyecto, sí se ha posicionado como un actor político de relevancia en la comuna. El establecimiento de lazos políticos y la transversalización de una finalidad cultural que apela a la vuelta de lo público, de la participación y de la configuración de un territorio democrático, han revalorado ciertas prácticas y espacios que se mantenían desatendidos para organizar, coordinar e informar a la comunidad. Esto es lo que ocurre específicamente con las sedes juntas de vecinos, que desde

un principio fueron vistas como elementos territoriales disponibles para una planificación y discusión segura.

Hemos visto cómo se ha construido una especie de conglomerado político, que apela a la democratización de las decisiones que se toman en La Florida. Considerando todos los movimientos similares que se están viviendo en ciudad y regiones del país, queda la interrogante de cómo se proyecta este fenómeno en el territorio ¿Se logra configurar efectivamente otro tipo de poder? ¿Estas organizaciones tienen posibilidades de posicionamiento en cuanto a la toma de decisiones en sus espacios?

Lo cierto es que este fenómeno de revalorización en la configuración colectiva del territorio por parte de sus mismos habitantes no parece tener consecuencias negativas, es más, incita a imaginar otro tipo de espacios, que a veces aparecen un poco más lejanos como otras veces más cercano. Solo queda en el compromiso y en la actitud crítica de los ciudadanos, desde sus más amplios espectros, proponer nuevas formas de configurar el territorio, que es a la vez nuestro acumulador de experiencias, orientador y sustento para la proyección de nuestras vidas.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

Anderson, B. R. (1993). Comunidades imaginadas. Series en Política. México: Fondo de Cultura Económica.

Aranguren, C. (2011). Ciudad-Educación-Ciudadanía. Revista de Teoría y Didáctica de las Ciencias Sociales. Mérida-Venezuela. Enero-Diciembre. N° 17.

Arendt, H. (1997). ¿Qué es la Política? Primera edición en español. I.C.E. de la Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona, España: Ediciones Paidós.

Barrera L. (2009). Reflexiones sobre Sistemas de Información Geográfica Participativos (SIGP) y cartografía social. Cuadernos de Geografía. Revista Colombiana de Geografía, 18: 9-23. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Bloj, C. (2004). "Presunciones acerca de una ciudadanía 'indisciplinada': asambleas barriales en Argentina". En Daniel Mato (coord.), Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, pp. 133-150.

Bonafé, M. (2003) (coord.). Ciudadanía, poder y educación. Series en Biblioteca de aula; 188. Barcelona: GRAÓ.

Borja, J. (1987). Descentralización del Estado. Movimiento social y gestión local. Santiago: FLACSO-CLACSO.

Borja, J. (2002). "La ciudad y la nueva ciudadanía". En La Factoría. Revista Social. N° 17. Barcelona.

Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. Series en Alianza ensayo; 228. Madrid: Alianza.

Cheresky, I. (2011). Ciudadanía y legitimidad democrática en América Latina / Isidoro Cheresky; Fernando Mayorga; Silvia Gómez Tagle; compilado por Isidoro Cheresky. - 1a ed. - Buenos Aires: Prometeo Libros. Ciencias Sociales. Mérida-Venezuela. N° 17, pp. 93-102.

Cornejo, M. (2006). El enfoque biográfico: Trayectorias, desarrollos teóricos y perspectivas. En *Psykhé* (Santiago de Chile), vol. 15, 1, 95-106.

Dagnino, E. (2005). Meanings of Citizenship in Latin America. Inst. Of Dev. Studies working Paper N° 258.

Daher, A. (1991). "Neoliberalismo urbano en Chile", en *Estudios Públicos* N°43, invierno: 281 - 299.

Davis, Mike (2005). *Planet of Slums* London: Verso Books. Versión castellana *Planeta de Ciudades-Miseria* (2007), editorial Foca.

De Mattos, C. A. (1995) "Reestructuración, globalización, nuevo poder económico y territorio en el Chile de los noventa". *Revista de Estudios Regionales*, Málaga, núm. 43, septiembre-diciembre.

Delamata, G. (2005) (comp.). *Ciudadanía y territorio*. Series en Ciencias Sociales. Buenos Aires: Espacio.

DI Marco, G. (2003). "Movimientos sociales emergentes en la sociedad argentina y protagonismo de las mujeres". En el VI Congreso Nacional de Ciencia Política de la Sociedad Argentina de análisis político (SAAP), rosario, del 5 al 8 de noviembre de 2003.

Falleti, V.F. (2008). Reflexión teórica sobre el proceso sociopolítico y la subpolítica. Un estudio de caso: el "cacerolazo" y las asambleas barriales. *Rev. Mex. Sociol*, vol.70, n.2.

Fernández Martorell, M. (1988). *Leer la ciudad: ensayos de antropología urbana*. Barcelona, España: Icaria.

Ferraro, M. A. y Coronel, A. A. (2003). "Los Nuevos Movimientos Sociales: El caso de las Asambleas Barriales de la Ciudad de Buenos Aires", avance de investigación.

FIDA (2009). Buenas prácticas en cartografía participativa. Marco Estratégico del FIDA 2007-2010. Roma, Italia: Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola.

Flick, U. (2004). Introducción a la investigación cualitativa. Madrid, España: Morata.

Foucault, M. (1992). El orden del discurso. Traducción de Alberto González Troyano. Buenos Aires: Tusquets Editores.

Gallestegui, J. y Galea, J. (2010), Espacios para una geografía social, humanista y crítica, Valparaíso, Universidad de Playa Ancha. Ediciones Puntángelos.

García Ballesteros, Aurora (Coord) (1998). Métodos y técnicas cualitativas en geografía social. Barcelona: Oikos.

García Canclini, N (1995). Consumidores y ciudadanos. México: Grijalbo

Garretón, M. A. (2006) "Sociedad civil y ciudadanía en la problemática latinoamericana actual", en Cheresky, Isidoro (Comp.) Ciudadanía, sociedad civil y participación política, Buenos Aires: Miño y Dávila, pp. 145-159.

Habermas, J (1999). La inclusión del otro. Series en Paidós básica; 98. Barcelona: Paidós.

Hardy, C. (1988), Organizarse para vivir. Pobreza urbana y organización popular, Programa de Economía del Trabajo, PET, Santiago

Harvey, D (1998). La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Buenos Aires: Amorrortu.

Harvey, D. (2008). La libertad de la ciudad. Antípoda, (7), 15-29.

Harvey, D. (2012). Rebel Cities: From the right to the city to the urban revolution. London: Verso.

Hellman, J. (1992), "The study of new social movements in Latin America and the question of autonomy", en Arturo Escobar y Sonia Alvarez (Comps.), The Making of Social Movements in Latin America, Boulder (Colorado), Westview Press, pp. 51-61.

Hérin, R.: Herencias y perspectivas en la geografía social francesa. Cuadernos Críticos de la Geografía Humana. Universidad de Barcelona. Año VI. Número 41. Septiembre de 1982.

Hernández, R. (1998) Metodología de la investigación. Colombia: Mcgraw-Hill.

Hessen, Johannes. Teoría del conocimiento. Series en Biblioteca contemporánea. Buenos Aires: Losada, 1956.

Lacoste, Y. (1977). La geografía: un arma para la guerra. Barcelona: Anagrama.

Lefebvre, H. (1969) Le droit à la ville. Paris 1968. Versión española El derecho a la ciudad. Prólogo de Mario Gaviria. Traducción de J. González-Pueyo. Barcelona: Península.

Lefebvre, H. (1981) [1974] La production de l'espace. París: Anthropos.

Lindón, Alicia. (2002). La construcción social del territorio y los modos de vida en la periferia metropolitana. Territorios, enero, 27-41.

Lopes de Souza, M. (1995) "O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento" em: Geografia: conceitos e temas, Iná Elias de Castro, Paulo César da Costa Gomes, Roberto Lobato Corrêa organizadores, Bertrand, Rio de Janeiro.

Lynch, K. (1998) La imagen de la ciudad. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Marshall, T. H. (1998). Ciudadanía y clase social. Series en Ciencias Sociales; 091. Madrid: Alianza.

Massey, D. (2005). "La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones". En Arfuch, L. (comp.) Pensar este tiempo. Espacios, afectos, pertenencias. Buenos Aires, Paidós.

Mato, Daniel (2004). "Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización". En Daniel Mato (coord.), Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, pp. 11-16.

Munarriz, B. (1992). Técnicas y métodos en investigación cualitativa. Páginas 101-116. Metodología educativa I. Jornadas de Metodología de Investigación Educativa. Abalde, P.E. y Muñoz, C.M. Universidad da Coruña, España.

Ortiz, M., & Borjas, B. (2008). La Investigación Acción Participativa: aporte de Fals Borda a la educación popular. (Spanish). *Espacio Abierto. Cuaderno Venezolano De Sociología*, 17(4), 615-627.

Ozonas, L. y A. Pérez, (2005). La entrevista semiestructurada. Notas sobre una práctica metodológica desde una perspectiva de género en La Aljaba. Volumen IX, año 2004-05, pp. 198-2003.

Palma, D. (1988). La participación y la construcción de ciudadanía. Series en Documento de trabajo; 27. Santiago, Chile: Universidad ARCIS.

Pérez Serrano, G. (1998). Investigación cualitativa. Retos e interrogantes.. Madrid, España: La Muralla

PNUD (2012). Diagnóstico de la región metropolitana de Santiago. Gobierno regional metropolitano de Santiago. Santiago, Chile. Versión 1.

Porto Gonçalves, C. W. (2001); Geo-grafías. Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad.; México: Siglo XXI.

Porto Moncalves, C.W. (1993) Geografía política e desenvolvimento. Associcao Dos Geografos Brasileiros, sao Paulo: Terra Livre.

Pousadela, I. M. (2006). Que se vayan todos: enigmas de la representación política, Buenos Aires: Capital Intelectual.

Reguillo, R. (1995). Pensar la ciudad desde la comunicación. Galindo, Jesús y Luna, Carlos (coords.)(1995) Campo académico de la comunicación: hacia una reconstrucción reflexiva, ITESO-CONACULTA, México, 109-132.

Ricoeur, P. (2006). Del texto a la acción. Series en Obras de filosofía. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Rodríguez Gómez, G. (1999). Metodología de la investigación cualitativa. Series en Colección biblioteca de educación. Málaga: Aljibe.

Roland, B. (1993). La Aventura Semiológica. Barcelona. Editorial Paidós Iberica, S.A. Segunda edición en Castellano.

Rossi, F. (2005). "Aparición, auge y declinación de un movimiento social: Las asambleas vecinales y populares de Buenos Aires, 2001-2003". Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe, 78:67-88

Ruiz, J. (2007). Metodología de la investigación cualitativa. Serie Ciencias Sociales, vol. 15. Bilbao, España. Universidad de Deusto.

Salazar, G. (2012). Movimientos sociales en Chile. Santiago: Uqbar, España.

Santis, H. & Gangas, M. (2001). "La observación como fuente del conocimiento geográfico" (en Revista de Geografía Norte Grande N° 28. Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Geografía. Pp.113 - 122).

Santos, M (2000). La naturaleza del espacio. Series en Ariel. Geografía. Barcelona: Ariel.

Santos, M. (1990). Por una geografía nueva: el espacio total de nuestros días. Madrid, España: Espasa.

Santos, M. (2004). Por otra globalización. Series en Agenda Iberoamericana. Bogotá: Convenio Andrés Bello.

Segato, L. R. (2006) "Em busca de um léxico para teorizar a experiência territorial contemporânea". En: Brasil História Revista ISSN: 1414-6312 ed: v.10 fasc.2 p.195 – 226.

Sennett, R. (1997). Carne y piedra. Madrid: Alianza.

Seoane, J; Taddei, E; Algranati, C. (2006). Las nuevas configuraciones de los movimientos populares en América Latina. En publicación: Política y movimientos sociales en un mundo hegemónico. Lecciones desde África, Asia y América Latina. Boron, Atilio A.; Lechini, Gladys. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires.

Slater, D. (1997). "Terrenos de poder/ movimientos de resistencia: re-pensando el orden y las fronteras de la política en tiempos de globalización". Revista Foro No.32.

Svampa, M. (2008). Cambio de época. Poder político y movimientos sociales. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.

Svampa, M. (2010). "Movimientos Sociales, matrices socio-políticas y nuevos escenarios en América Latina". En One World Perspectives, Working Papers 01.

Valles, M. (2000) . Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional. Series en Síntesis. Sociología; 2.Madrid: Síntesis.

Van Dijk, T. (1999). El análisis crítico del discurso. En *Antropos*, N°186, septiembre-octubre, pp. 23- 36. Barcelona.

Wanderley, F. (1996). "Civismo, intereses y ciudadanía democrática", en Elizabeth Jelin y Eric Hershberg (coords.), Construir la democracia: derechos humanos, ciudadanía y sociedad en América Latina, Nueva Sociedad, Caracas, pp. 131-150.

Weber, M. (1987). La ciudad. Series en Genealogía del poder; 14.Madrid, España: La Piqueta.

Zibechi, R. (2003) Los movimientos sociales latinoamericanos: tendencias y desafíos. En: OSAL: Observatorio Social de América Latina. No. 9 (ene. 2003- ). Buenos Aires: CLACSO.

## Recursos Electrónicos

Alvarado, L. & García, M. (2008). Características más relevantes del paradigma socio-crítico: su aplicación en investigaciones de educación ambiental y de enseñanza de las ciencias realizadas en el Doctorado de Educación del Instituto Pedagógico de Caracas. *Sapiens. Revista Universitaria de Investigación*, 9(2) 187-202. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=41011837011>

Arfuch, L. (2013). La ciudad como biografía. Revista bifurcaciones: revista electrónica de urbanismo en línea: <http://www.bifurcaciones.cl/2013/03/la-ciudad-como-autobiografia/> [Consulta el 15 de mayo de 2013].

Borja, J (2004). Los derechos en la globalización y el derecho a la ciudad, Fundación Alternativas. Disponible en línea: [www.falternativas.org/content/download/.../563b\\_12-09-05\\_51\\_2004.pdf](http://www.falternativas.org/content/download/.../563b_12-09-05_51_2004.pdf) [Consultada el 25 de mayo de 2013].

Borja, J. (2005). Revolución y contrarrevolución en la ciudad global. Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. X, nº 578. Disponible en línea: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-578.htm/> [Consulta el 22 de mayo de 2013].

Capel, H. (2010). Urbanización Generalizada, derecho a la ciudad y derecho para la ciudad. Conferencia inaugural del XI Coloquio Internacional de Geocrítica. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XIV, nº 331 (7). Disponible en línea: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-7.htm> [Consulta el 22 de mayo de 2013].

Duplat, A. E. (2006). "El lenguaje de la ciudad". Narrativas. Revista Patagónica de Periodismo y Comunicación. N° 9 Julio-Agosto. Disponible en línea: <http://www.arqhys.com/arquitectura/lenguaje-ciudad.html> - <http://www.arqhys.com/arquitectura/discurso-ciudad.html> [Consulta el 23 de mayo de 2013].

Gaggiotti, H (sin fecha). *"Ciudad, Texto y Discurso. Una reflexión en torno al discurso urbano"*. Scripta Vetera, Edición Electrónica de Trabajos Publicados, Universidad de Barcelona. Disponible en línea: <http://www.ub.edu/geocrit/sv-34.htm> [Consulta el 25 de mayo de 2013].

Harvey D (2004). "El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión", en *Socialist Register*. Traducido por Ruth Felder. Consultado en <http://biblioteca.clacso.edu.ar//ar/libros/social/harvey.pdf> [30-04-2013].

HÉRIN, R. Por una geografía social, crítica y comprometida. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (93). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-93.htm>>.

Lindón, A. (2007). La ciudad y la ida urbana a través de los imaginarios urbanos. *EURE* (Santiago), Santiago, v. 33, n. Disponible en línea: [http://www.scielo.cl/scielo.php?Script=sci\\_arttext&pid=S025071612007000200002&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?Script=sci_arttext&pid=S025071612007000200002&lng=es&nrm=iso) [Consulta el 21 marzo de 2013].

Miller, N. & Salazar, R. (2006). Los caminos hacia la emancipación. *Theomai*, (14) 157-165. Disponible en línea: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12401413> [consulta el 28 de marzo de 2013].

Municipalidad de La Florida (2009 – 2016). Plan de Desarrollo Comunal. Disponible en línea: [http://www.laflorida.cl/web/documentosmunicipales/doc\\_download/20091228%20PLADECO%20SIN%20ANEXOS.pdf](http://www.laflorida.cl/web/documentosmunicipales/doc_download/20091228%20PLADECO%20SIN%20ANEXOS.pdf) [consulta el 20 de octubre de 2013]

Oslender, U. (2002). Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una "espacialidad de resistencia". *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VI, núm. 115, 1 de junio de 2002. Disponible en línea: [Http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-115.htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-115.htm) [Consulta 15 de mayo de 2013].

Pimienta Lastra, R. (2000). Encuestas probabilísticas vs. no probabilísticas. *Política y Cultura*, (13) 263-276. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26701313>

Reclus, E. (2010). «La evolución de las ciudades», *Boletín CF+S*, 45, pp. 121-130. Recurso electrónico en línea: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n45/aerec.es.html> [Consulta: 20 de mayo de 2013].

Rodríguez, A. & Winchester, L. (2004). Santiago de Chile: Una ciudad fragmentada En Santiago en la Globalización ¿una nueva ciudad? Santiago de Chile: Ediciones SUR. Disponible en línea: <http://www.sitiosur.cl/r.php?Id=372>. [Consulta el 12 de abril de 2013].

Sabatini, F. (2000). Reforma de los mercados de suelo en Santiago, Chile: efectos sobre los precios de la tierra y la segregación residencial. Santiago. Eure. Disponible en línea: [http://www.scielo.cl/scielo.php?Script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612000007700003&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?Script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007700003&lng=es&nrm=iso) [Consulta el 21 abril del 2013].

Svampa, M. (2004). Movimientos Sociales Y Nuevas Prácticas Políticas En Argentina. Las Organizaciones Piqueteras. *Nómadas (Col)*, (20) 112-126. Disponible en línea: <Http://Www.Redalyc.Org/Articulo.Oa?Id=105117734011> [Consulta el 03 de mayo de 2013].

Triguboff, M. (2008) El problema de la articulación en los movimientos sociales: La interbarrial de la ciudad de Buenos Aires. *Rev. Pilquen* [online]. n.10 Disponible en línea: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?Script=sci\\_arttext&pid=S1851-31232008000100004&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?Script=sci_arttext&pid=S1851-31232008000100004&lng=es&nrm=iso) [Consulta el 22 de abril del 2013].

Triguboff, M. (2010). "Ni vecinos ni compañeros: assembleístas": Trayectorias y prácticas políticas en las asambleas de la Ciudad de Buenos Aires. *Cuad. Antropol. Soc. n.31*. p. p. 197-199. Disponible en línea: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?Script=sci\\_arttext&pid=S1850-275X2010000100011&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?Script=sci_arttext&pid=S1850-275X2010000100011&lng=es&nrm=iso) [consulta el 29 de mayo de 2013].

Triguboff, M. (2011). Acción colectiva, vida cotidiana y trayectorias: El caso de las asambleas de la Ciudad de Buenos Aires (2001-2007). *Runa, Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, v. 32, n. 1, jun. 2011. Disponible en línea: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?Script=sci\\_arttext&pid=S1851-96282011000100003&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?Script=sci_arttext&pid=S1851-96282011000100003&lng=es&nrm=iso). [Consulta el 21 marzo de 2013].

Vargas-Hernández, J. G. (2006). "Nuevas expresiones de acción colectiva de los movimientos sociales en Latinoamérica", III Conferencia Internacional La obra de Carlos Marx y los desafíos del siglo XXI (Habana) 11 p., disponible en línea: <[http://www.nodo50.org/cubasigloxxi/congreso06/conf3\\_varas.pdf](http://www.nodo50.org/cubasigloxxi/congreso06/conf3_varas.pdf)> [Consulta el 24 abril de 2013].

Vidal Rojas, R. A. (2011). La ciudad, ¿utopía permanente? *Theoria*, 20(1) 65-79. Disponible en línea: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29922404007> [consulta el 24 de mayo del 2013].

## 7. ANEXOS

### Anexo 7. 1. Catastro de organizaciones sociales de carácter territorial en el Gran Santiago.

Comuna	Nombre de organización	Noticias o informaciones asociadas
1. SANTIAGO	Asamblea Ciudadana de Santiago	<a href="http://asambleaautoconvoca2.blogspot.com/">http://asambleaautoconvoca2.blogspot.com/</a> <a href="http://www.elciudadano.cl/2011/06/12/37281/asamblea-ciudadana-de-santiago-convoca-este-y-todos-los-lunes-para-coordinar-las-proximas-movilizaciones/">http://www.elciudadano.cl/2011/06/12/37281/asamblea-ciudadana-de-santiago-convoca-este-y-todos-los-lunes-para-coordinar-las-proximas-movilizaciones/</a>
2. CERRILLOS	Sin información	Sin información
3. CERRO NAVIA	Asamblea Quinta Normal-Cerro Navia	<a href="http://g80.cl/noticias/noticiacompleta.php?varbajada=17311">http://g80.cl/noticias/noticiacompleta.php?varbajada=17311</a> <a href="https://www.facebook.com/asamblea.cerronavia">https://www.facebook.com/asamblea.cerronavia</a>
4. CONCHALÍ	Coordinadora Estudiantil de Conchalí Colectivo Poder Popular	<a href="https://www.facebook.com/CoordinadoraEstudiantilConchali">https://www.facebook.com/CoordinadoraEstudiantilConchali</a> <a href="http://metiendoruido.com/2013/07/stgo-14-encuentro-metropolitano-de-asambleas-territoriales-y-organizaciones-populares-de-base/">http://metiendoruido.com/2013/07/stgo-14-encuentro-metropolitano-de-asambleas-territoriales-y-organizaciones-populares-de-base/</a>
5. EL BOSQUE	Sin información	Sin información
6. ESTACIÓN CENTRAL	Asamblea Zonal Estación Central (de carácter estudiantil-ciudadano)	<a href="http://www.feusach.cl/2011/08/invitacion-para-asamblea-zonal-desde-estacion-central/">http://www.feusach.cl/2011/08/invitacion-para-asamblea-zonal-desde-estacion-central/</a>
7. LA CISTERNA	Asamblea Territorial Sur Asamblea Territorial de La Cisterna	<a href="http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales">http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales</a> <a href="https://www.facebook.com/asambleaterritorial.lacisterna">https://www.facebook.com/asambleaterritorial.lacisterna</a>
8. LA FLORIDA	Asamblea Ciudadana "No a la Autopista por Avenida La Florida" Asamblea Territorial de La Florida Red por la Defensa de la Precordillera	<a href="http://www.quillayino.cl/el-productivo-encuentro-por-no-a-la-autopista-por-avenida-la-florida">http://www.quillayino.cl/el-productivo-encuentro-por-no-a-la-autopista-por-avenida-la-florida</a> <a href="http://noticias.terra.cl/nacional/unas-dos-mil-personas-de-coordinadora-de-la-florida-marchan-por-calles-de-la-comuna,036f18129e5af310VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html">http://noticias.terra.cl/nacional/unas-dos-mil-personas-de-coordinadora-de-la-florida-marchan-por-calles-de-la-comuna,036f18129e5af310VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html</a> <a href="http://www.redprecordillera.cl/">http://www.redprecordillera.cl/</a>
9. LA GRANJA	Asamblea Territorial Sur	<a href="http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales">http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales</a>

	Coordinadora Popular Sur	<a href="http://radioenriquetorres.blogspot.com/2011/09/asamblea-abierta-y-popular-liceo.html">http://radioenriquetorres.blogspot.com/2011/09/asamblea-abierta-y-popular-liceo.html</a>
10. LA PINTANA	Coordinadora Territorial La Pintana	<a href="http://cterritorialpintana.blogspot.com/">http://cterritorialpintana.blogspot.com/</a>
	Coordinadora Popular Sur	<a href="https://www.facebook.com/photo.php?fbid=429197273865477&amp;set=oa.192532950921106&amp;type=1&amp;theater">https://www.facebook.com/photo.php?fbid=429197273865477&amp;set=oa.192532950921106&amp;type=1&amp;theater</a>
11. LA REINA	Coordinadora Vecinal de La Reina	<a href="http://coordinadoralareina.blogspot.com/2013/07/urgente-8-asamblea-ciudadana.html">http://coordinadoralareina.blogspot.com/2013/07/urgente-8-asamblea-ciudadana.html</a>
12. LO ESPEJO	Frente Amplio de Defensa Ciudadana de Lo Espejo	<a href="http://radio.uchile.cl/2013/01/18/vecinos-de-pedro-aguirre-cerda-y-lo-espejo-urgen-por-cambios-a-proyecto-ferroviario-que-cruza-ambas-comunas">http://radio.uchile.cl/2013/01/18/vecinos-de-pedro-aguirre-cerda-y-lo-espejo-urgen-por-cambios-a-proyecto-ferroviario-que-cruza-ambas-comunas</a>
13. LO PRADO	Sin información	Sin información
14. MACUL	Movimiento Ciudadano de Macul	<a href="https://sites.google.com/site/probandocomohacer/home">https://sites.google.com/site/probandocomohacer/home</a>
15. ÑUÑO A	Asamblea Ciudadana de Ñuño a	<a href="https://www.facebook.com/asamblea.ciudadananuñoa">https://www.facebook.com/asamblea.ciudadananuñoa</a>
16. PEDRO AGUIRRE CERDA	Asamblea Territorial PAC	<a href="http://acciondirectachile.blogspot.com/2012/12/asamblea-territorial-pedro-aguirre.html">http://acciondirectachile.blogspot.com/2012/12/asamblea-territorial-pedro-aguirre.html</a>
17. PEÑALOLÉN	Asamblea Ciudadana de Peñalolén	<a href="http://coordinadoralareina.blogspot.com/2013/05/7-asamblea-ciudadana-conjunta.html">http://coordinadoralareina.blogspot.com/2013/05/7-asamblea-ciudadana-conjunta.html</a>
18. PROVIDENCIA	Asamblea Ciudadana de Providencia	<a href="http://apoderate.cl/2011/12/asamblea-ciudadana-providencia/">http://apoderate.cl/2011/12/asamblea-ciudadana-providencia/</a>
19. QUINTA NORMAL	Asamblea Quinta Normal-Cerro Navia	<a href="http://g80.cl/noticias/noticiacompleta.php?varbajada=17311">http://g80.cl/noticias/noticiacompleta.php?varbajada=17311</a>
20. RECOLETA	Sin información	Sin información
21. RENCA	Sin información	Sin información
22. SAN JOAQUÍN	Asamblea Territorial Sur	<a href="http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales">http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales</a>
	Asamblea Territorial San Joaquín	<a href="https://www.facebook.com/groups/260327997312684/">https://www.facebook.com/groups/260327997312684/</a>
23. SAN MIGUEL	Asamblea Territorial Sur	<a href="http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales">http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales</a>
24. SAN RAMÓN	Sin información	Sin información
25. INDEPENDENCIA	Asamblea Territorial de Independencia	<a href="http://revistaelcallejero.wordpress.com/2012/01/09/asamblea-territorial-de-independencia-la-comuna-despierta/">http://revistaelcallejero.wordpress.com/2012/01/09/asamblea-territorial-de-independencia-la-comuna-despierta/</a>
	Asamblea Ciudadana Independencia	<a href="http://www.sepade.cl/noticias/display.php?id=698">http://www.sepade.cl/noticias/display.php?id=698</a>

26. PUENTE ALTO	Asamblea Floripunte	<a href="http://www.elciudadano.cl/2012/03/28/50301/fuerzas-especiales-interrumpen-asamblea-que-se-desarrollaba-en-una-plaza-de-puente-alto/">http://www.elciudadano.cl/2012/03/28/50301/fuerzas-especiales-interrumpen-asamblea-que-se-desarrollaba-en-una-plaza-de-puente-alto/</a>
	Asamblea Provincia Cordillera	<a href="http://coordinadoradeasambleasmunicipales.blogspot.com/2013/03/asamblea-provincia-cordillera-y-el.html">http://coordinadoradeasambleasmunicipales.blogspot.com/2013/03/asamblea-provincia-cordillera-y-el.html</a>
27. LAS CONDES	Sin información	Sin información
28. VITACURA	Sin información	Sin información
29. QUILICURA	Sin información	Sin información
30. HUECHURABA	Agrupación Pincoyana Libre	<a href="http://agrupacionpincoyanalibre.blogspot.com/">http://agrupacionpincoyanalibre.blogspot.com/</a>
	Coordinadora Territorial Pedro Fontova	<a href="http://www.lasegunda.com/Noticias/Nacional/2013/06/856417/huechuraba-vecinos-dicen-que-av-pedro-fontova-se-convirtio-en-un-supermercado-para-los-ladrones">http://www.lasegunda.com/Noticias/Nacional/2013/06/856417/huechuraba-vecinos-dicen-que-av-pedro-fontova-se-convirtio-en-un-supermercado-para-los-ladrones</a>
31. MAIPÚ	Frente Amplio Maipú	<a href="http://prensalocal.cl/tag/frente-amplio-de-maipu/">http://prensalocal.cl/tag/frente-amplio-de-maipu/</a>
	Movimiento Territorial de Pobladores de Maipú	<a href="http://www.segundaindependencia.cl/text/category/frentes/movimiento-territorial-de-pobladores/page/2">http://www.segundaindependencia.cl/text/category/frentes/movimiento-territorial-de-pobladores/page/2</a>
	Asamblea Territorial Ciudad Satélite	<a href="https://www.facebook.com/asambleaterritorial.ciudadsatelite">https://www.facebook.com/asambleaterritorial.ciudadsatelite</a>
32. PUDAHUEL	Red Pudahuel Sur	<a href="http://redpudahuelsur.blogspot.com/">http://redpudahuelsur.blogspot.com/</a>
33. SAN BERNARDO	Asamblea Territorial Sur	<a href="http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales">http://radio.uchile.cl/2011/08/10/vecinos-de-santiago-sur-organizan-asamblea-territorial-para-detener-injusticias-sociales</a>
	Asamblea Ciudadana de San Bernardo	<a href="http://coordinadoradeasambleasmunicipales.blogspot.com/2012/02/historia-nacimiento-asamblea-ciudadana.html">http://coordinadoradeasambleasmunicipales.blogspot.com/2012/02/historia-nacimiento-asamblea-ciudadana.html</a>
34. TILTIL	Asamblea Ciudadana de Til Til	<a href="http://www.elciudadano.cl/2011/10/05/41881/municipios-alternativos-vecinos-de-til-til-se-coordinan-en-asambleas-barrales/">http://www.elciudadano.cl/2011/10/05/41881/municipios-alternativos-vecinos-de-til-til-se-coordinan-en-asambleas-barrales/</a>
35. LAMPA	Coordinadora Vecinal Valle Grande	<a href="http://www.emol.com/noticias/nacional/2013/03/14/588389/vecinos-de-lampa-protestan-por-presencia-de-arsenico-en-el-agua.html">http://www.emol.com/noticias/nacional/2013/03/14/588389/vecinos-de-lampa-protestan-por-presencia-de-arsenico-en-el-agua.html</a>
36. COLINA	Sin información	Sin información
37. LO BARNECHEA	Movimiento de Pobladores y Pobladoras por la Dignidad	<a href="http://acciondirectachile.blogspot.com/2013/02/movimiento-de-pobladores-y-pobladoras.html">http://acciondirectachile.blogspot.com/2013/02/movimiento-de-pobladores-y-pobladoras.html</a>
38. SAN JOSÉ DE MAIPO	Coordinadora Ciudadana Ríos del Maipo	<a href="http://www.riosdelmaipo.cl/">http://www.riosdelmaipo.cl/</a>
39. PIRQUE	Movimiento Ciudadano de Pirque	<a href="http://movimientociudadanopirque.blogspot.com/">http://movimientociudadanopirque.blogspot.com/</a>
40. PAINE	Sin información	Sin información

<b>41.</b> BUIÑ	Sin información	Sin información
<b>42.</b> ALHUE	Comité Ciudadano del Medio Ambiente Alhué	<a href="http://www.municipalidadalhue.cl/inicio/se-realizo-reunion-del-comite-ciudadano-comunal-del-medioambiente/">http://www.municipalidadalhue.cl/inicio/se-realizo-reunion-del-comite-ciudadano-comunal-del-medioambiente/</a>
<b>43.</b> MELIPILLA	Coordinadora Ambiental de Melipilla	<a href="http://www.chilesustentable.net/2013/04/24/marcha-por-el-agua/">http://www.chilesustentable.net/2013/04/24/marcha-por-el-agua/</a>
<b>44.</b> SAN PEDRO	Red de San Pedro	<a href="http://control-ciudadano.blogspot.com/2013/04/marcha-carnaval-por-el-derecho-al-agua.html">http://control-ciudadano.blogspot.com/2013/04/marcha-carnaval-por-el-derecho-al-agua.html</a>
<b>45.</b> MARÍA PINTO	Sin información	Sin información
<b>46.</b> CURACAVÍ	Sin información	Sin información
<b>47.</b> PEÑAFLORES	Sin información	Sin información
<b>48.</b> CALERA DE TANGO	Sin información	Sin información
<b>49.</b> PADRE HURTADO	Sin información	Sin información
<b>50.</b> EL MONTE	Sin información	Sin información
<b>51.</b> TALAGANTE	Sin información	Sin información
<b>52.</b> ISLA DE MAIPO	Sin información	Sin información

Fuente: Elaboración Propia

## **Anexo 7.2. Investigación y Recopilación Documental.**

### **Declaratoria\_N°1\_28julio2011**

#### **NO QUEREMOS UNA NUEVA HERIDA SOBRE NUESTROS BARRIOS**

Por No Autopista Concesionada La Florida el jueves, 28 de Julio de 2011 a la(s) 11:51

#### **1º Declaración Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida**

Los vecinos y vecinas, y las organizaciones sociales de La Florida que suscriben, queremos comunicarle a los floridanos, a los habitantes de otras comunas y de la Región Metropolitana, a las autoridades, y a la ciudadanía en general, lo siguiente:

En el 2005, la multinacional española OHL ingresó al MOP la propuesta de proyecto Autopista Costanera Central. En el 2007, el gobierno de Michelle Bachellet lo declaró proyecto de interés público. Con una inversión de US\$ 1.184 , el proyecto será la continuidad de la Autopista del Sol y se construirá desde Isabel Riquelme, pasando por el costado norte del Zanjón de la Aguada, hasta empalmar hacia el suroriente por Avenida La Florida hasta Camino El Volcán.

Actualmente el proyecto aún no sale de su primera etapa de estudio. No se conocen estudios de impacto ambiental ni social. Sin embargo, el MOP ya se puso la camiseta en las dos reuniones informativas que se han realizado en La Florida. En ellas se expuso que el proyecto sería absolutamente viable y además necesario, ya que vendría a resolver los problemas de viabilidad de la región y principalmente de la zona suroriente, en la perspectiva del crecimiento del parque vehicular y el uso del automóvil particular en los próximos años.

En ese sentido, hay que señalar que la Municipalidad de La Florida ha planteado que el principal problema vial de la comuna son los desplazamientos Oriente-Poniente y viceversa, y que con un proyecto de estas características se agravarían los desplazamientos de quienes transitan fuera de la autopista. En tanto de los vecinos de la Florida, Puente Alto, Pirque y San José de Maipo, solo un 8% usa vehículos para ir a sus trabajos o lugares de estudio, mientras que el 92% usa transporte público

Cabe preguntarse cómo se puede asegurar la viabilidad y necesidad de un proyecto cuando no existe ninguna certeza ni estudio serio que puede comprobar a ciencia cierta el real impacto que tendrá sobre

el territorio, sobre el medio ambiente, la economía local y el patrimonio de las comunidades. Y cómo es posible afirmarlo tomando en cuenta todos los perjuicios que han traído estos proyectos en los barrios en donde han sido implementados. Los vecinos de La Florida y de otras comunas conocemos la amarga experiencia que significó la construcción de la Autopista Vespucio Sur, profundizando la segregación y la contaminación de bastas zonas de nuestra ciudad.

No estamos dispuestos a sacrificar nuestra calidad de vida, el desarrollo y crecimiento de nuestros barrios, ni el bienestar de nuestras comunidades, sólo para abrirle paso al afán de lucro de las empresas inmobiliarias, de las concesionarias de autopistas y de la industria automovilística. Declaramos con firmeza que no estamos dispuestos a seguir hipotecando el futuro de nuestras comunas ni de nuestra ciudad sólo para beneficiar a una minoría, y en esa perspectiva, rechazamos categóricamente la ejecución de este proyecto de Autopista.

Avenida La Florida no sólo es una calle que conecta distintas comunas. En torno a ella se han ido desarrollando y arraigando comunidades enteras, pequeños y medianos comerciantes, centros educacionales y de salud, y diversas actividades y expresiones que se verán afectadas por un proyecto de esta magnitud. Desde barrios históricos como Los Copihues, pasando por la Feria de Plaza Los Abastos, las floristas y distintos elementos que van conformando el patrimonio material e inmaterial de nuestros barrios.

Como bien plantearon en su momento los vecinos que se opusieron al proyecto Costanera Norte, las autopistas urbanas que se han construido en Santiago a partir de la década de 1990 representan un modelo de ciudad inequitativo, donde los pobres pagan los costos mientras los más privilegiados reciben los beneficios, un modelo que ha fracasado estrepitosamente en todas las ciudades del mundo donde se ha aplicado. Necesitamos avanzar hacia una ciudad de nuevo tipo, en la que se garantice el Derecho a la Ciudad, en la que se garantice el ejercicio pleno de la ciudadanía, la gestión democrática de la ciudad, y la función social de la propiedad y de la ciudad.

Creemos que la solución a las problemáticas de viabilidad y urbanismo de nuestras comunas, pasan por otro tipo de medidas. Consideramos que el camino a seguir debe ser el fortalecimiento del transporte público de calidad, proceso cuya formulación debe contar con la participación de la ciudadanía. Los vecinos han propuesto la construcción de una Línea de Metro Subterránea que atraviese Avenida La Florida, como una alternativa que ayude en el desplazamiento de miles de habitantes y contribuya a

descongestionar y disminuir la contaminación de nuestra ciudad, propuesta que hacemos nuestra. Esto junto con el desarrollo de vías segregadas para buses y ciclovías que respeten las áreas verdes contribuirá a generar un modelo de desarrollo local más adecuado a las verdaderas necesidades de los habitantes. Nuestra apuesta es el fortalecimiento de un transporte público de calidad, equitativo y no contaminante.

A partir de la experiencia del proceso de participación y resistencia de los vecinos en contra del proyecto Costanera Norte, ningún otro proyecto de autopista urbana ha ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, que eran instancias donde la comunidad podía participar aunque fuera de manera consultiva. La aprobación de Hidroaysen por la Comisión Medioambiental, mostro un fenómeno preocupante, donde finalmente la institucionalidad y las autoridades toman decisiones trascendentales desconociendo la opinión de la ciudadanía, y en función de los intereses del mercado. Creemos que es necesario generar los mecanismos para que efectivamente las comunidades afectadas puedan tener una participación real y no meramente decorativa. Exigimos que el Proyecto Autopista Costanera Central ingrese al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, para que las comunidades afectadas puedan pronunciarse sobre los efectos negativos que generará este proyecto.

Creemos que esto puede y debe ir de la mano con la ampliación de los espacios democráticos de participación de la comunidad. Nos jugaremos por la realización de un Plebiscito Comunal en La Florida, de acuerdo a los marcos que fija la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y la Ley 20500 sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública, que obligue a la municipalidad a actuar de acuerdo con ese mandato y demuestre al gobierno central la opinión de los vecinos. Ya sea que el Concejo Municipal lo convoque acogiendo nuestro llamado, o a través de la campaña de recolección de firmas que ya comenzaron vecinos de Los Copihues y El Fontanar. Proponemos que se consulte a los vecinos si están de acuerdo o no con:

1. a- Autopista por Avenida La Florida,

b- Autopista por Departamental

b- Metro Subterráneo con mejoras a Transantiago.

1. En segundo lugar, consultarle a los vecinos si están de acuerdo que las inversiones en mejoras de infraestructura vial, salud y educación que se realicen en la comuna y el país deben ser :
2. a- Con Concesión Privada y Pagos por acceder a Servicios o bienes Públicos

b- Con Inversión Pública y libre acceso a Servicios y bienes Públicos

Están son nuestras demandas, y estas será a partir de hoy nuestras exigencias. Desde este momento nos declaramos movilizados en pos de estos objetivos y en estado de alerta. Llamamos a los vecinos de otras comunas a generar una articulación para enfrentar unidos este proyecto, y generar un movimiento ciudadano, amplio, democrático y unitario, en pos de defender la calidad de vida en nuestros barrios y el Derecho a una Ciudad donde podamos desarrollarnos en plenitud.

## **ADHIEREN**

Organizaciones:

Unión Comunal de Juntas de Vecinos de La Florida (Histórica)

Junta de Vecinos Nº 35 A El Fontanar

Junta de Vecinos Nº 23 Los Copihues

Junta de Vecinos Nº 36

Junta de Vecinos Nº 16 A

Junta de Vecinos Nº 19

Comité de Adelanto Alonso de Ercilla

Comité de Adelanto Los Educadores

Centro Juvenil Colectivo Cultural Arke

BRISA

Colectivo Comuna Viva

Personas:

José Fernández, Bibliotecario, Consejero CESCO, Secretario Centro Juvenil Colectivo Cultural Arke

Jocelyn Aldayuz, estudiante Adm. Pública Academia de Humanismo Cristiano.

Juan Ortega, Colectivo Comuna Viva

María Angelica Lizama, Presidenta Junta de Vecinos 35 A El Fontanar

Juan C. Espinoza, BRISA

Miltón Silva Sepúlveda, BRISA

Julio Aldayuz, vecino.

Gabriel Céspedes, Presidente Junta de Vecinos N° 19

José Ramírez, Presidente Unión Comunal de Juntas de Vecinos de La Florida (Histórica)

Yuri Silva, Secretario Unión Comunal de Juntas de Vecinos de La Florida (Histórica)

Nelly Cajas, Presidenta Comité de Adelanto Alonso de Ercilla

Mónica Muñoz, Dirigenta Comité de Adelanto Alonso de Ercilla

Mario Insunza, Presidente Junta de Vecinos N° 36

Claudio Veloso

Patricio García, Arquitecto.

Ana María Vargas, Presidenta Junta de Vecinos 16 A.

Matías Allende, Antropólogo, Vicepresidente Junta de Vecinos 16 A.

Comité Adelanto Los Educadores

Alexis Schumacher.

Susana Hernández, Concejala de Ilustre Municipalidad de La Florida.

Javiera Fernández, Antropóloga.

Nicolás Hurtado Acuña, Secretario de la Junta de Vecinos N° 18-F

## Declaratoria\_N°2\_25noviembre2011

### **Sobre la Audiencia Pública por Autopista Av. La Florida.**

25 de noviembre de 2011 a la(s) 11:02

El día 17 de Octubre, la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida entregó una carta al municipio de La Florida firmada por más de 150 vecinos donde solicitamos la realización de una audiencia pública para conocer la posición de la Municipalidad, el alcalde y el concejo municipal sobre el proyecto Autopista Costanera Central, que pretende construir una autopista sobre Av. La Florida, con todos los perjuicios que ello implicará.

Cumpliendo con todos los requerimientos que nos exigen las normativas, solicitamos que la realización de la audiencia fuera en el territorio, en la multicancha de la JJVV 35 A, para asegurar la participación de las comunidades que serán afectadas.

Sin embargo y a pesar de la opinión favorable de distintos concejales (Hernández, Herrera, Gallardo y Alegría), el alcalde Rodolfo Carter, junto con descalificar a los vecinos que hacemos la solicitud, decidió denegar la petición e imponer que la realización de la audiencia sea en el auditorium municipal, lugar que a pesar de ser céntrico está alejado de las comunidades que serán afectadas por el proyecto.

Aún no se nos notifica formalmente, pero así nos exigen que con sólo días de anticipación convoquemos a la comunidad, siendo que el municipio se demoró más de un mes y medio en contestar

Rechazamos la predisposición negativa del Sr. Carter para con los vecinos que hacemos la solicitud, y le solicitaremos que reconsideré convocar a la audiencia en un plazo prudente y en el lugar solicitado.

De no obtener una respuesta positiva y ver como nuevamente se cierran las puertas de la participación, CONVOCAMOS A TODOS L@S VECIN@S ESTE MIERCOLES 30 DE NOVIEMBRE A LAS 19 HRS EN EL AUDITORIUM MUNICIPAL.

No queremos una nueva herida en nuestros barrios!!

No a la Autopista por Avenida La Florida!!

Si al Transporte Público de calidad!!

## Declaratoria\_N°3\_SintesisForoCandidatosAlcalde\_22deoctubre2012

Santiago, 22 de octubre de 2012

A la comunidad floridana,

**Como Asamblea Ciudadana queremos agradecer la participación de los cuatro candidatos a Alcalde que asistieron al foro realizado el pasado viernes 19 de Octubre.** Damos también las gracias a los múltiples candidatos a concejales que asistieron, y en particular a todos los vecinos y vecinas que repletaron el salón de la Junta de Vecinos 23 de Los Copihues, actividad realizada con el propósito de conocer la opinión de los aspirantes al sillón alcaldicio de nuestra comuna.



Hacemos la presente evaluación con la intención de generar una síntesis como organización, para que los floridanos y floridanas puedan ejercer informados su derecho a votar el próximo domingo 28 de octubre, sobre todo para quienes no pudieron asistir y sientan la misma preocupación que nosotros respecto del diseño territorial y la defensa de nuestros barrios.

Como Asamblea expusimos la propuesta que hemos desarrollado a través de nuestro recorrido barrial y comunitario en pos de detener el proyecto Autopista Costanera Central. Le contamos a la audiencia de cómo en el mundo los países desarrollados abandonaron la construcción de autopistas urbanas, y en muchos casos han empezado a demolerlas para construir la ciudad de otra manera y resolver el problema del transporte de manera sustentable. Fundamentamos el no a la autopista por Av La Florida, porque no es un proyecto que venga a resolver los problemas de vialidad y de transporte de los habitantes del sur oriente de la capital, sino que no es más que un lucrativo negocio para las concesionarias de autopistas, quienes se enriquecerán gracias a la subvención del Estado, a los usuarios que pagaran el TAG, y a costa de la calidad de vida, la economía local, el

medioambiente, la salud y el patrimonio de miles de habitantes de San Miguel, San Joaquín, Macul, La Florida y Puente Alto.

**Como alternativa proponemos repensar la forma de construir la ciudad, de manera democrática, poniendo el acento en políticas sociales que fomenten el transporte público de calidad, medios de transporte más eficientes y sustentables como la bicicleta, y que la toma de decisiones sea a través de la participación ciudadana.** En el caso particular de La Florida, proponemos que la solución vaya de la mano de la construcción de una línea de metro subterránea por Av. La Florida, cabiendo la posibilidad de estudiar la factibilidad de un tranvía o metro ligero como alternativa. También la propuesta incluye el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte por medio de infraestructura adecuada. Finalmente, la resolución no puede ser de otra forma que no sea a través de un PLEBISCITO COMUNAL VINCULANTE donde sean los habitantes quienes definan la comuna que todos queremos.

Frente a estos elementos de análisis y debate, Rodrigo Cortez, Iván Mlynarz, Patricio Guzmán y Gonzalo Duarte manifestaron las siguientes posturas:

**Rodrigo Cortez:** manifestó estar de acuerdo con los planteamientos de la Asamblea, diciendo que tenía pocos elementos que agregar más allá de los expresados. Recalcó la importancia de que los vecinos se empoderen de estas problemáticas y se organicen para hacer valer sus derechos. Tomó como caso el ejemplo de La Reina, donde la movilización de los vecinos logró que en estos momentos el tramo de Vespucio Oriente que atraviesa por esa comuna sea subterráneo.

**Iván Mlynarz:** manifestó estar de acuerdo con lo dañinas que son las autopistas urbanas con el modelo de construcción que se ha implementado, modelo que habría sido el de la Concertación. Sin embargo en el caso de La Florida la construcción de la autopista sería un hecho que hay que enfrentar, “¿qué hacemos con todos esos autos que van por la superficie?” Mlynarz plantea la alternativa de una autopista subterránea paralela a una línea de metro, solución que, con respeto le decimos, es técnica y económicamente inviable y son contrapuestas, y que sigue sin resolver el tema de fondo de cómo construir otra mirada de transporte y ciudad. Donde sí coincidimos fue en el énfasis que puso en la necesidad de resolver democráticamente la situación por medio un plebiscito comunal vinculante.

**Patricio Guzmán:** manifestó estar de acuerdo con los planteamientos de la Asamblea, tomando partido más por la solución de un tranvía o metro ligero que por una línea de metro, y por el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte. También manifestó estar de acuerdo con el plebiscito.

**Gonzalo Duarte:** partió saludando la iniciativa de los vecinos y la organización de este tipo de instancias. Puso el acento en la importancia de que las organizaciones sociales y en particular las juntas de vecinos se

fortalezcan involucrándose en estos temas. Se manifestó absolutamente en contra de la construcción de la autopista por lo que han significado para la comuna y porque siguen incentivando el uso de automóvil particular, y se manifestó de acuerdo con la alternativa de construir un metro subterráneo para La Florida. También propuso para solucionar el tema de la congestión y de los accesos en la comuna las aperturas de los tramos pendientes de calles como México, Colombia o Alonso de Ercilla.

**Rodolfo Carter:** Respecto a la ausencia del señor Rodolfo Carter, lo dijimos. Para nosotros es un hecho político, un desprecio hacia la organización de base y hacia los vecinos, ya que no solamente no asistió para estar de frente a los vecinos cuyos destinos comunales aspira dirigir, sino que ni siquiera fueron capaces como comando de dar alguna respuesta o excusa.



**Como lo hemos manifestado para nosotros la participación ciudadana y el ejercicio de nuestros derechos es fundamental. Por eso llamamos a los vecinos y vecinas de La Florida a participar este 28 de octubre para decidir el municipio que queremos. Quienes estén en el próximo Concejo Municipal jugaran un rol clave definiendo si están del lado del bienestar de los vecinos o del lado de quienes quieren lucrar a costa de nuestra calidad de vida.**

Nosotros como Asamblea Ciudadana no podemos abanderarnos por ningún candidato en particular. Sí buscamos con este foro generar el espacio para que los vecinos pudieran ver que opinan los postulantes con respecto al problema de la autopista. Con algunos candidatos tuvimos más coincidencias que con otros, eso lo podrá evaluar cada uno en particular de acuerdo a lo que pudieron constatar o al resumen que presentamos. Sin embargo, creemos que una persona que no ha tenido la voluntad de escuchar a los vecinos y que desprecia a las organizaciones sociales como Rodolfo Carter, y que en innumerables oportunidades le ha mentado y ha ocultado información a la comunidad diciendo que no hay proyecto de autopista, no merece ocupar el cargo de Alcalde, ya

que nos ha quedado claro que sus intereses no están con el bienestar de la comunidad, y que su gobierno local sería un gobierno entre cuatro paredes.

Llamamos a los floridanos y floridanas a evitar con su voto que el Sr. Carter llegue a ser Alcalde en el próximo período. Si no entrega garantías democráticas en periodo de elecciones, si no escucha a las comunidades, si no da señales de inclusión y respeto, mucho menos lo hará una vez que eventualmente sea elegido Alcalde. Consideramos que quién sea electo como máxima autoridad comunal, debiese estar a la altura de lo que la comuna necesita, en lo que a nosotros respecta, que se oponga activamente a la destrucción de nuestra principal avenida y de nuestros barrios, con enérgica participación ciudadana.

***Hacemos un llamado a seguir atentos y apoyar las siguientes convocatorias. Nosotros seguiremos adelante con nuestro diseño barrial y comunitario, sea quien sea el Alcalde, la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Av. La Florida hará todo lo que esté a nuestro alcance para impedir que se construya una nueva herida sobre nuestros barrios.***



## Declaratoria\_N°4\_UrgenteLlamadoSalvarPanul\_15diciembre2012

### **Urgente Llamado para Salvar El Panul**

Con tristeza y rabia nos hemos enterando en los últimos días de los ataques incendiarios que ha sufrido el fundo El Panul en La Florida. Este, el último bosque nativo de Santiago ha sido parte de nuestras preocupaciones en los últimos años, desde que el apetito por el dinero lo puso en la mira de las empresas inmobiliarias, las que no escatimaron esfuerzos por transformar este pulmón de la ciudad, este espacio que protege a nuestra comuna de aluviones como el del año 1993, en un montón de casas.

En este tiempo hemos visto que el actual dueño del Panul, **Vicente Navarrete, ha actuado con desprecio por el tesoro natural del que se apropió por migajas y que transformo en un emprendimiento depredador. En el proceso de evaluación ambiental del último intento por eliminar el bosque, ocupó la mentira y el engaño en un intento desesperado por llevar adelante su negocio. Esta actitud permanente es la que nos lleva a manifestar las fundadas sospechas de que una vez más estemos frente a una acción deliberada por acabar con el bosque y la diversidad que este contiene.**

Hemos estado junto a la Red por la Defensa de la Precordillera movilizados por evitar este atentado a la vida y por ello es que hoy queremos manifestar nuestra solidaridad con todos los que han trabajado por la defensa del Panul.

En estos esfuerzos, el señor Navarrete ha estado acompañado por muchas autoridades de gobierno y del municipio, que, en nombre del desarrollo, han apoyado los diversos proyectos que se han tratado de implementar en esta zona. Estamos convencidos de que ya no hay más disculpas para terminar con el ataque a nuestro patrimonio natural. Ahora es cuando se deben tomar las decisiones para transformar el Panul en un parque metropolitano y hacer todo lo necesario para salvarlo de la depredación y la destrucción.

Como floridanos y como vecinos preocupados por el desarrollo de una mejor comuna para todas y todos, representados en la asamblea No a la Autopista por Avenida La Florida, hacemos un llamado a todos los santiaguinos que trabajan por la defensa de la ciudad contra los especuladores inmobiliarios y las empresas dedicadas a al lucro con la tierra, a manifestarse de diversas maneras para defender El Panul y avanzar en la transformación de este espacio en un parque público.

Llamamos a presionar al actual Alcalde la La Florida, Rodolfo Carter, para que tome las medidas

necesarias para el cambio del Plano Regulador comunal, tal como lo han solicitado formalmente la Red y las organizaciones de vecinos, permitiendo que se lleven a cabo las medidas necesarias para su protección.

Estamos convencidos de que somos los vecinos de La Florida, los que debemos decidir cómo se desarrolla nuestra comuna y exigimos de las autoridades comunales una actitud a la altura de los problemas y peligros a los que se nos somete. Instamos al Concejo Comunal a que convoque con la mayor premura a un Plebiscito que decida el destino del Panul y modifique finalmente el Plano Regulador Comunal para evitar nuevos atentados a nuestro patrimonio.

**Santiago merece un Parque. Salvemos el Panul para La Florida y las futuras generaciones de floridanos**

**No queremos más heridas en nuestra Comuna**

**La Florida, diciembre del 2012.**

## Comunicado\_N°5\_OpinionSobreActuardeAlcalde\_06junio2013

Comunicado ante conocimiento de adherencia del alcalde Carter a decir No a la Autopista

Durante la asamblea de hoy realizada en Los Copihues gracias al concejal Dr. David Peralta nos enteramos que en forma sorpresiva y sin mediar previo aviso el alcalde Rodolfo Carter introdujo el tema Autopista en la tabla de la sesión de hoy del Concejo Municipal. En ese punto señalo su rechazo al proyecto que lleva adelante el MOP ante la inminencia de la licitación de este y propulsor como alternativa la construcción de una "autopista en dos pisos", es decir, una trinchera más angosta y profunda por Av. La Florida que la que proyecta el MOP, una autopista al final de cuentas. Como Asamblea Ciudadana evaluamos esto como una burla del alcalde que conociendo la postura de la comunidad que en la audiencia pública del 30 de noviembre del 2011 y en estos dos años ha dicho de todas las maneras posibles que no existen justificaciones para construir una autopista por Av. La Florida que sólo traerá perjuicios a nuestros barrios sólo para asegurar un negocio redondo a la concesionaria que se hará cargo, y que los reales problemas de transporte de los habitantes de la zona sur oriente deben ir de la mano del transporte público de calidad como eje central. Nuevamente el alcalde Rodolfo Carter engaña a la comuna tal como lo hiciera en temas como el Estadio Bicentenario o el Bosque El Panul, esta vez tratando de mostrarse en contra de la autopista, pero abriendo el camino para que se construya de todas maneras. Por esto llamamos a todos los vecinos a manifestarnos la próxima semana durante la sesión de Concejo Municipal y desde ya apoyarnos para reunir las firmas para llamar a una Audiencia Pública.



## Comunicado\_N°6\_OpinionSobreCampañaPublicitariaMunicipal\_12dejunio2013

A la Opinión Pública

A las Vecinas y Vecinos de La Florida.

La Asamblea ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida cree necesario exponer ante la opinión pública y ante las vecinas y vecinos de la comuna de La Florida su opinión sobre la campaña publicitaria lanzada por la municipalidad de La Florida relacionada con el proyecto de autopista concesionada por Avenida La Florida.

Desde que en el año 2005, la multinacional española OHL ingresó al MOP la propuesta de proyecto Autopista Costanera Central, proyecto que en año 2009, durante el gobierno de Michelle Bachellet fue declarado proyecto de interés público, hemos manifestado nuestra oposición a su realización, indicando que se trata de una nueva herida para la comuna, ya afectada por otros proyectos de infraestructura vial y de transporte que han generado segregación de los barrios y han afectado el desarrollo del espacio donde habitan una gran cantidad de floridanos y floridanos.

Hemos planteado que un proyecto como el que propone el MOP va en el sentido equivocado del desarrollo de la comuna al privilegiar el beneficio privado de la empresa que se adjudicará la concesión por sobre el desarrollo al que aspiran las floridanos y floridanos. Hemos dicho en declaraciones públicas, frente al concejo municipal en audiencia pública y en eventos y salidas callejeras, que la decisión sobre cómo se debe desarrollar la comuna le corresponde a las vecinas y vecinos y estos no han sido consultados acerca de las necesidades que enfrentan a diario y las soluciones a los problemas principales de los barrios. Hemos manifestado que una carretera concesionada no es solución a los problemas de transporte de la comuna ni resuelve los problemas de congestión vial a los que nos vemos sometido a diario. Las políticas de transporte internacionalmente aceptadas han desechado este tipo de soluciones pues estimula los viajes en automóvil y afecta el transporte público, medio de movilización principal de los que habitamos en este sector de la ciudad.

También sabemos que en la Dirección de Obras de la Municipalidad duermen los proyectos de

mejoramiento vial que permitirían viajar desde los sectores más alejados del centro de la comuna y de las estaciones del metro, en tiempos menores a los que estamos sometidos sin que hasta ahora se haya avanzado en este sentido. En los temas de transporte e infraestructura pública, la Municipalidad de La Florida no es ni ha sido un factor de desarrollo para quienes habitamos en esta comuna.

Ante esta situación manifestamos nuestra incredulidad y molestia con la decisión adoptada en el último concejo municipal por la mayoría encabezada por el alcalde Rodolfo Carter, de impulsar la construcción de la autopista contra la opinión de las vecinas y vecinos, ocupando argumentos mentirosos como un cambio al proyecto propuesto por el MOP. Esto es un engaño a las floridanas y floridanos, al igual que fue un engaño la defensa del bosque El Panul, proyecto en el que no se ha avanzado nada de lo comprometido, en particular el cambio del plano regulador que impida el desarrollo de mas proyectos inmobiliarios y de forma al parque público demandado por la comuna y la ciudad.

Demandamos de la municipalidad y del Estado la realización de proyectos de infraestructura que favorezcan el desarrollo de los barrios, que fortalezcan la calidad de vida en la comuna y que respeten la opinión de la ciudadanía en orden a mejorar el transporte público, disminuya el uso del automóvil, mejore la vialidad para el transito seguro en bicicleta, mantenga y mejore los parques y espacios libres para la práctica del deporte y asegure el acceso a escuelas, consultorios, comercio y espacios para el esparcimiento y la cultura. Demandamos que estos proyectos aseguren el transito libre por la comuna sin costo para los vecinos. Demandamos que estos proyectos se hagan consultando a las vecinas y vecinos y con el acuerdo de todos. Una línea de metro, un tranvía como el que se está construyendo en Las Condes, más y mejor transporte público es lo que merece La Florida.

Hace no más de tres semanas nos hemos reunido con organizaciones sociales, vecinas y vecinos de la comuna y hemos acordado impulsar la campaña La Florida Sin Autopistas. En esto hemos estado de acuerdo con las Juntas de Vecinos, las Uniones Comunales, los Feriantes, las Floristas, los Comerciantes, los Estudiantes de colegios y liceos.

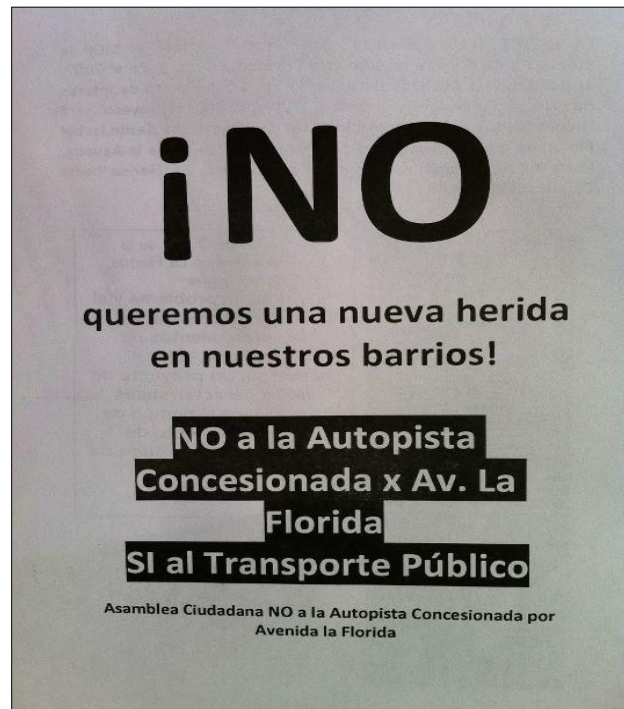
Por ello declaramos que el municipio no representa el sentir de la comunidad al proponer una autopista más por nuestra comuna. Manifestamos nuestra oposición al acuerdo tomado por mayoría en el concejo municipal, al que se han opuesto la mitad de los concejales y que ha sido decidido por el voto del Alcalde

y llamamos a la comunidad a manifestar su repudio a esta campaña que va en contra del interés de los floridanos.

La Florida Sin Autopistas

Asamblea ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida

La Florida, 12 junio de 2013



Hace un año, un grupo de vecinos de La Florida comenzamos a reunirnos debido a la preocupación por la ejecución del proyecto Autopista Costanera Central, un proyecto de autopista concesionada que en uno de sus tramos contempla atravesar Avenida La Florida casi en su totalidad. No estamos dispuestos a que se genere una **nueva herida sobre nuestros barrios** como lo fue Vespucio Sur o la Línea 5 del Metro, a costa de la calidad de vida de nuestras comunidades, destruyendo áreas verdes, generando impacto en la economía local, y fomentando un modelo de ciudad hecho a la medida del automóvil y del lucro de las grandes concesionarias de autopistas.

El proyecto avanza silenciosamente sin la participación de los vecinos. Porque creemos que es necesario construir otro tipo de ciudad en función del bienestar de la gente, una ciudad viva donde la gente construya el futuro, invitamos a niñ@s, jóvenes, adult@s, abuelit@s y a toda la familia a pedalear por la defensa y el desarrollo de nuestros barrios, y por una forma de construir una ciudad sustentable para las nuevas generaciones, ESTE SÁBADO 2 DE JUNIO DESDE LAS 11 HRS. EN AV. LA FLORIDA CON DEPARTAMENTAL.

11 AM: PARTIREMOS LA CICLETADA EN AV. LA FLORIDA CON DEPARTAMENTAL HACIA EL SUR, HASTA AV. LA FLORIDA CON DIEGO PORTALES, DONDE HAREMOS UN ALTO CON LAS FLORISTAS DE LA PÉRGOLA.

EN DIEGO PORTALES VOLVEREMOS POR AV. LA FLORIDA HACIA EL NORTE PARA TERMINAR LA CICLETADA CON UN ACTO CULTURAL EN LA JUNTA DE VECINOS 35, UBICADA FRENTE A LA PLAZA DE ABASTOS A PASOS DE DEPARTAMENTAL.

TOD@S INVITAD@S!!

TODA LA FAMILIA PEDALEA EN DEFENSA DE SUS BARRIOS!



Los vecinos y las vecinas de nuestra comuna **seguimos movilizados para defender nuestra calidad de vida**. Nuevamente salimos a las calles para decir que NO QUEREMOS UNA AUTOPISTA POR AVENIDA LA FLORIDA....!!!

Te invitamos este sábado 8 de septiembre a pedalear y llenar NUESTRAS calles con la alegría floridana. Comenzaremos a las 11 am en Av. Departamental con AV. La Florida. Culminaremos con un show artístico, y con comida y bebestibles para los asistentes y todos aquellos que quieran participar.

Contamos además con el respaldo de la UNION COMUNAL DE JUNTAS DE VECINOS.

Por MAS y MEJOR transporte público.

Por MAS y MEJORES lugares de esparcimiento y recreación.

Por un PLEBISCITO comunal VINCULANTE para decidir nuestro territorio...!!!

Ya lo saben. El Sábado 8 a las 11 am en La Florida con Departamental. Abajo de la bandera gigante.

No queremos otra HERIDA sobre nuestros barrios...!!!



# FORO

CON CANDIDATOS A ALCALDE DE LA FLORIDA

LOS INVITAMOS PARA EL DÍA VIERNES 19 DE OCTUBRE A LAS 19:45 HORAS EN LA SEDE DE LA JJVV 23 LOS COPIHUES, UBICADA EN CALLE LOS ARALIOS 1898 (LOS ARALIOS CON AV LA FLORIDA)

CANDIDATOS:

- > PATRICIO GUZMÁN, IGUALDAD
- > RODRIGO CORTEZ, PRI
- > IVAN MLYNARZ, PRO
- > GONZALO DUARTE, DC
- > RODOLFO CARTER, UDI (POR CONFIRMAR)



Para nosotros el territorio SI importa. Es por ello que nos hemos dado la tarea de dar a conocer el nefasto proyecto que el MOP quiere instalar en nuestra comuna: El proyecto de Autopista Concesionada Costanera Central. Invitamos a toda la comunidad flordanana a escuchar y preguntar a quien será el próximo alcalde de nuestra comuna, respecto de temas tan importantes como lo es la autopista por avenida La Florida, el proyecto de metro por nuestra comuna, el diseño vial para los ciclistas, etc. Les esperamos e invitamos fraternamente.

Foro/Debate en La Florida

« **LA MOVILIZACIÓN CIDADANA Y SU INFLUENCIA  
EN LOS CAMBIOS POLÍTICOS** »

Construyendo una propuesta desde el territorio

El Territorio La Florida de **Revolución Democrática** en conjunto con la Asamblea No a la Autopista, organizan un panel para conversar sobre el derecho a decidir la comuna que queremos, compartir experiencias de movilización y enfocarse en las organizaciones municipales y los desafíos que vienen.

**Participan:**  
Fabián Rosales (Integrante Territorio La Florida Rev. Democrática)  
Giorgio Jackson (Coordinador Acción Digital Rev. Democrática)  
Nicolás Hurtado, Cristián Muñoz (Asamblea No a la Autopista)  
Pamela Zavala (Desconcierto Vecinal)  
María Angélica Lizama (Pdta. Unión Comunal Junta de Vecinos)



**REVOLUCION  
DEMOCRATICA**

[www.revoluciondemocratica.cl](http://www.revoluciondemocratica.cl)  
@Rdemocratica

Convoca Territorio La Florida  
laflorida@revoluciondemocratica.cl

*Viernes 23 de noviembre de 2012, a las 19 horas / Junta de Vecinos Santa Amalia [Pasaje Interior #374, Villa Santa Amalia] Paradero 20 Av. La Florida*

**3a Cicletada Familiar**



**No a la Autopista por Av La Florida**

Por **MAS** y **MEJOR** transporte público.  
Por **MAS** y **MEJORES** lugares de esparcimiento y recreación.  
Por un **PLEBISCITO** comunal **VINCULANTE** para decidir nuestro territorio...!!!



Seguimos llenando las calles con alegría ciudadana.  
Les invitamos a este **Sabado 8 de Diciembre** a participar en la **TERCERA CICLETADA FAMILIAR POR AVENIDA LA FLORIDA.**

Nos reuniremos a las **11 am** en **Avenida La Florida con Departamental.**  
No a la autopista, **SI** a la bicicleta y a un medio ambiente saludable.



Seguimos llenando las calles con alegría ciudadana. Les invitamos a este sábado 8 de diciembre a participar en la TERCERA CICLETADA FAMILIAR POR AVENIDA LA FLORIDA.

1. Será este Sábado 8 a las 11 am. Partimos en La Florida con Departamenta, hasta el plaza tobalaba, para luego volver a la Plaza Salvador Allende en donde les recibiremos con la atención fraterna de siempre. Hambre y sed no habrá.

2. Contamos con todos los permisos pertinentes y atención requerida.

3. Haremos una rifa a \$500

el número de los siguientes accesorios.

- Un U-LOCK de excelente calidad. Gentileza de Cycles Florida / Av. Walker Martínez Nº 680.
- Un juego de luces, más un juego de llaves allen y aceites. Gentileza de [www.bicis.cl](http://www.bicis.cl)
- Un par de neumáticos. Gentileza de [www.ciclesvilla.cl](http://www.ciclesvilla.cl)
- Un sixpack de la deliciosa cerveza <http://cervezamafeking.com/>

Así que ya lo saben. A pasarlo bien y a decir todos juntos en familia:

No queremos una nueva herida sobre nuestros barrios. NO A LA AUTOPISTA. SI AL METRO, SI A LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE...!!!

---

Propaganda\_N°7\_AsambleaInformativaYPosibleAdherenciaVecinal\_19abril2013

SCL, LA FLORIDA, ABRIL 2013.-

ATENCIÓN VECINAS Y VECINOS:

EL DIRECTORIO DE LA JUNTA DE VECINOS 24-B "VILLA ESPAÑA" Y JUNTA DE VECINOS 24 "LA ROTONDA", LLAMA A **ASAMBLEA PARA EL DÍA DOMINGO 21 DE ABRIL A LAS 17:00 HORAS EN SEDE VECINAL UBICADA EN ROLANDO FRODDEN N° 1720.**

ESTA CONVOCATORIA TIENE POR OBJETIVO INFORMAR SOBRE PROYECTO **AUTOPISTA COSTANERA CENTRAL (AUTOPISTA POR AV. LA FLORIDA) EN NUESTRO SECTOR.**

CONTAMOS CON SU PRESENCIA. SE RUEGA PUNTUALIDAD.  
CONVOCAN:



JUNTA DE VECINOS  
24  
"LA ROTONDA"



Propaganda\_N°8\_INVITACION4tacicletada\_20abril2013





Propaganda\_N°12\_convocatoriaCacerolazos\_11dejulio



Propaganda\_N°13\_convocatoriaCaminata\_19Octubre2013



Anexo 7.3. Notas de campo e interpretación.

FICHA DE OBSERVACIÓN 1

Observación: 2da cicletada JJVV los copihues			
Fecha: 08 de diciembre del 2012			
Hora:			
Código	Hechos - acciones y problemáticas generales (Tipo Diario)	Hechos o acciones y problemáticas críticas (Tipo Registro Anecdótico)	Análisis
Obs1.1_8-12-12	<p>Con la participación de unas 150 a 200 personas se inicia la 2da cicletada. El punto de encuentro es la JJVV de los Copihues, donde los organizadores esperan con jugos, alimentos y frutas.</p> <p>La participación cuenta con ciclistas y automovilistas.</p> <p>Participan varios dirigentes sociales de la comuna y también los vecinos de Casas de Ñuñoa de Macul.</p> <p>Existe una rifa con donaciones y un discurso final que apela a la participación ciudadana en la construcción de la ciudad.</p>		

## FICHA DE OBSERVACIÓN 2

Observación: Recorrido N° - S° calzada oriente por Avenida La Florida			
Fecha: lunes 16 de septiembre del 2013			
Hora: 15:30 hrs			
Códigos	Hechos - acciones y problemáticas generales (Tipo Diario)	Hechos o acciones y problemáticas críticas (Tipo Registro Anecdótico)	Análisis
Obs2.1_16-09-13	Avenida La Florida está casi al límite con Peñalolén en Avenida Departamental. Cuenta con buena locomoción (pública y privada) y en el sector abunda una amplia gama de servicios, como; supermercados, tiendas de retail, feria los domingos, negocios de barrio, etc.		
Obs2.2_16-09-13	Av. La Florida cruza con metro Macul, como es un lugar de confluencia de tránsito, se convierte a la vez en un espacio de encuentro de flujo de personas. Es aquí donde municipio han colocado carteles en contra de la "Autopista de la discriminación"	Al lado del cartel aparece la foto del candidato Golborne como senador	Mientras asamblea habla de derechos, municipio habla de discriminación
Obs2.3_16-09-13	Al comienzo de Av. La Florida existen viviendas al oriente tipo block susceptibles a ser afectadas.	Estamos en plena campaña y a un par de días del 18	No hay control en el paisaje por parte de la autopista

	<p>Estos blocks no tienen mensajes por la autopista.</p> <p>Mientras que en al lado poniente hay un espacio de juegos infantiles y fondas</p>		
Obs2.4_16-09-13	<p>Paradero de Av. La Florida casi llegando a Walker Martinez, hay un cartel en alusión al Panul pero nada de la Autopista.</p> <p>Este sector de, al parecer, clase media alta (paradero 15) hay un parque que tampoco tiene alusión a la autopista Paradero 16 de A. La Florida está el 3er cartel en altura que dice desde la municipalidad "No a la autopista". Al lado del cartel está la foto de Gustavo Hasbún (UDI) como diputado.</p>		
Obs2.5_16-09-13	<p>Av. La Florida con Rojas Magallanes tiene 4to cartel de municipalidad</p>		<p>Otro cartel de político, pero esta vez es de Patricio Basso</p> <p>(¿Concertación?)</p>

### FICHA DE OBSERVACIÓN 3

Observación: 3er taller de conflictos urbanos en Sede Vecinal N°17 (EEUU #8741)			
Actores observados: Organizaciones sociales de La Florida + Fundación Decide			
Fecha: viernes 27 de septiembre del 2013			
Hora: 19:00 hrs			
código	Hechos - acciones y problemáticas generales (Tipo Diario)	Hechos o acciones y problemáticas críticas (Tipo Registro Anecdótico)	Análisis
Obs3.1_27-09-13	<p>Expone Pamela Zavala por la concesión del Estadio Bicentenario, Matías Rocco por el Panul, Cristián Muñoz por la autopista y Rafael Soto por el comité de allegados Don Bosco.</p> <p>Sede social cuenta con gran presencia de jóvenes (entre 15 a 25 años) pero estos no participan en el taller, sino que se dedican a hacer deporte o tocar música. Los que asisten son políticos y dirigentes vecinales</p>	<p>En la sala habían 30 personas aprox. Contando a 2 candidatos a diputados; Camila Vallejo (PC) y José Antonio Henríquez (PRO).</p> <p>Entre expositores se vieron diferencias en la forma de organizarse y para qué hacerlo. En lo que sí concordaban era en la necesidad</p>	Expositores ya se conocían y se retroalimentaban conceptualmente.

		de participar y de ejercer soberanía en el propio territorio.	
Obs3.2_27-09-13	Matías Rocco hace llamado a recrear otro vínculo con el territorio, “somos el territorio”. No diferencia el territorio como sustrato y los habitantes. “cambio cultural es el verdadero cambio”	Rocco mantiene visión anarquista del territorio, por lo que difiere con algunas posturas de los otros integrantes	
Obs3.3_27-09-13	<p>Cristian Muñoz como Presidente de JJVV N° 35 expone historia del proceso de autopista. Se rescata que diputado Montes auspicia una de las primeras asambleas informativas en la JJVV Los Copihues.</p> <p>Muñoz dice que no se puede luchar contra el Estado porque se protege así mismo. Señala que existe un cambio de paradigma del concepto de territorio, lo que le da otros alcances fuera de lo institucional. Señala que han requerido asesoría técnica y social.</p> <p>Rescata lo que fue el foro con</p>		Reflexión ontológica en torno al territorio

	<p>candidatos a alcalde el 2012</p> <p>Se cuestiona como se podrá ganar la batalla en contra de la autopista: <i>“saber proyectar en lo social e institucional”</i></p> <p>Señala que se deben organizar redes comunales con organizaciones sociales y colectivos “necesitamos pasar de la causa a la solución política”</p>		
<p>Obs3.4_27-09-13</p>	<p>Rafael Soto da énfasis en el uso que se le da al suelo, a la tierra como sustrato.</p> <p>Señala que el problema pasa por el uso del territorio y la planificación de la ciudad</p> <p>Movimiento social convoca más que partidos, y ahí está la verdadera solución. En la organización social. Pone como ejemplo Toma de Peñalolén.</p>		

## FICHA DE OBSERVACIÓN 4

Observación: Caminata No a la Autopista (desde Walker Martínez hasta Departamental)
Fecha: sábado 19 de octubre del 2013
Hora: 12:00 hrs

Código	Hechos - acciones y problemáticas generales (Tipo Diario)	Hechos o acciones y problemáticas críticas (Tipo Registro Anecdótico)	Análisis	Resultados
Obs4.1_19-10-13	<p>Asisten 100 personas aprox. Que provienen de Peñalolén, La Reina y La Florida. Asisten muchos ancianos, adultos, niños acompañando a sus padres, mascotas y jóvenes ¿la familia?</p> <p>Estos vínculos se hicieron casi al comenzar la</p>	<p>El discurso y los gritos van dirigidos a los vecinos y a su nula reacción a la expropiación.</p> <p>Carteles apelan a opciones como el metro, el transporte público y directamente no a la autopista.</p> <p>Parte de los gritos hacen referencia a educación: “y cómo, y cómo, y</p>	<p>Se utiliza persistentemente el concepto de vecino, barrio y comuna.</p> <p>Marchar un sábado permite marchar frente a vecinos que están en la feria, aparte de tener la caletera más despejada.</p>	<p>El discurso esgrimido durante toda la jornada tiene doble faz. Por un lado apela a la expropiación de las casas (privado), lo que le quitaría seguridad, sustento y proyección a la vida de los habitantes. Como también se apela</p>

	<p>organización, el año 2011-2012.</p> <p>En el transcurso de la caminata, se nota la desinformación que tienen los vecinos acerca del tema. Se le entrega información e invitaciones al foro con candidatos a diputado.</p> <p>Se observan políticos pertenecientes al PRO, por sus chapitas se sabe.</p>	<p>cómo es la cuestión, hay plata pa' autopistas y no pa' educación”</p> <p>Sólo JJVV de Los Copihues tenía un lienzo en alusión a la autopista. No se vió intervención paisajística en ningún otro lado</p> <p><i>Me sentí extraño marchando y cantando por una causa territorial que no era mía</i></p> <p>Banderas de protesta pertenecían a Chile o eran negras</p> <p><i>¿Se configura territorio? ¿Se logra cohesión?</i></p>		<p>a lo público, en el sentido del uso comunitario y cotidiano: El barrio y la feria fueron algunos hitos que destacaron en esta parte.</p> <p>Existe un juego de escala territorio y por ende territorial</p>
--	--	---	--	--

<p>Obs4.2_19- 12-10-13</p>	<p>En todo momento existe coordinación y buen trato con carabineros, quien custodia la caminata por toda la jornada.</p>			
<p>Obs4.3_19- 12-10-13</p>	<p>Si bien se le entrega información e invitaciones a personas en la feria y transeúntes en general, también se dirige el discurso y las pancartas a automovilistas, quienes, en algunos casos, apoyan con bocinazos.</p>			
<p>Obs4.3_19-</p>	<p>“Casas de Ñuñoa” habla al final del recorrido de la experiencia negativa de La Florida en el</p>			

12-10-13	<p>pasado. "Eso no se puede volver a repetir en ninguna comuna"</p> <p>Se destaca por parte de vecinos de Peñalolén y La Florida que convocatoria de caminata fue baja</p>			
----------	--	--	--	--

## FICHA DE OBSERVACIÓN 5

<p>Observación: Foro con candidatos a diputados del distrito 26 “Foro-Debate: "Autopistas y desarrollo urbano: impactos y perspectivas a propósito de Autopista Costanera Central”</p> <p>JJVV Los Copihues</p>
<p>Fecha: sábado 26 de octubre del 2013</p>
<p>Hora: 17:00 hrs</p>

Código	Hechos - acciones y problemáticas generales (Tipo Diario)	Hechos o acciones y problemáticas críticas (Tipo Registro Anecdótico)	Análisis
<p>Obs5.1_26-20-2013</p>	<p>Con la presencia de 30 a 40 personas aproximadamente se inicia el foro. La mayoría son adultos, hay muy pocos jóvenes.</p> <p>José presenta y Nico pregunta y modera. La primera pregunta a todos los candidatos hace referencia a su opinión respecto de autopistas urbanas.</p> <p>Se aclara que PH, UDI ni</p>	<p>Existe un control total del paisaje de la sede. 3 carteles por dentro y 1 por fuera</p> <p>Aparece un icono comunal que debería ser resguardado: El negro bueno en paradero 14 de Vicuña</p>	

	<p>RN aceptaron o contestaron invitación.</p>	<p>Se releva de manera implícita por parte de organizadores la importancia del espacio público, pero esto es de manera explícita por parte de los candidatos</p>	
<p>Obs5.3_26-20-2013</p>	<p>7 de 7 candidatos presentes están en desacuerdo con autopistas. Todos los candidatos critican afán de política pública y escasa participación ciudadana.</p>		
<p>Obs5.3_26-20-2013</p>	<p>Se pregunta por alternativas a la autopista, como metro, bicicleta (se le da mucha importancia).</p> <p>Se cuestiona el rol del transporte urbano, de la política pública y de la reacción de la municipalidad ante la eventual construcción de la autopista</p>		

## Anexo 7.4. Entrevistas y Análisis Crítico del Discurso.

FICHA DE TRABAJO\_1

Muestra N° Org\_ACLF.1.

### 1-Antecedentes Generales

<b>a-Nombre</b>	Cristián Muñoz
<b>b-Actividad</b>	Estudiante y trabajador.
<b>c-Nivel</b>	
<b>d-Edad</b>	29
<b>e-Sector de Residencia</b>	El Fontanar, La Florida (Departamental/La Florida)

### 2-Antecedentes de Investigación

**a-Fecha** miércoles 13 de noviembre del 2013 **Hora** 16:00 hrs **Sector** UAHC

**b-Observaciones**

### 3-Trascricción Entrevista

#### a-Nomenclatura

Frase incompleta, por ruido o mala pronunciación.	(...)
Pausa	...
Afirmación o Espejo que no rompe con la oración	-espejo-
Entrevistador	H (Hans)
Entrevistado	C (Cristián)

b-Texto

Nº	Entrevista	Unidad Macroestructural Semántica
Org_ACLF.1.1	<b>H: ¿Actualmente eres presidente de la Junta de Vecinos?</b>	
Org_ACLF.1.2	C: sí, soy presidente de la junta de vecinos 35-A. Soy también vicepresidente del comité ambiental comunal, que es una instancia de participación que surge, entiendo, al calor de la Ley 20.500. Si bien es de manera consultiva, es un organismo que sirve, digamos, es un organismo que sirve como para instalar temáticas que tienen que ver con lo ambiental, entendido no solo como comer transgénicos o no, ser animalistas o no, sino que tiene que ver con entender lo ambiental en su conjunto, de una manera integral. Además participo hace un par de años, con variables no cierto, en la Asamblea No a la Autopista por Avenida La Florida. Están todos ligados digamos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado participa de manera activa en organizaciones comunales</li> </ul>
Org_ACLF.1.3	<b>H: A este último tema nos vamos a remitir ¿partiste todo este proceso de dirigente con el tema de la autopista no?</b>	
Org_ACLF.1.4	C: Si, claro. Pero partí en varias cosas digamos, en colectivos culturales, centros culturales. Esa larga trayectoria que hacen los militantes de izquierda desde la biblioteca popular, el vino navegado, la sopaipilla, la autogestión y todo eso que para cachar que para convertir en política pública se tiene que organizarse de una manera menos romántica y hay que hacerlo más bien político. Hay que pensar políticamente porque los que están arriba decidiendo, piensan las cosas políticamente. A ellos les interesa ganar, entonces somos miles de compañeros más, que en algún	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado da cuenta de su experiencia como militante de izquierda</li> <li>• Entrevistado, como dirigente, se propone estrategias políticas para</li> </ul>

	momento con otro, llegamos a la conclusión de que hay que politizar para ganar y no politizar para victimizarse ni para ser autorreferente. Al calor de eso surgen todas esas instancias y yo me adhiero después también.	enfrentar al poder
Org_ACLF.1.5	<b>H: ¿te acuerdas como te enteraste de la construcción de la autopista o de la eventual construcción de la autopista?</b>	
Org_ACLF.1.6	C: Sí, me acuerdo. Yo me entero porque siempre participaba en cosas, no siempre digamos pero participaba en actividades políticas en La Florida, en particular con la junta de vecinos donde ahora estoy en la directiva, pero antes como un colaborador digamos. Había hecho talleres, antes estaba Gajardo. Aparte yo fui militante de un partido que estaba en La Florida, entonces cachaba más menos las redes de militancia. Ciertos dirigentes, aparte lazos familiares, por distintos factores conocía al mundillo, y una familia de amigos, donde está el José Fernández que tú lo conoces, en un momento, estamos hablando de hace 2 años atrás, en un momento me informan de que se estaba armando un tema, de que se iba a construir la autopista. Yo no cachaba mucho la verdad y fui a una asamblea a la Junta de Vecinos donde yo participo y fueron dirigentes de distintos lados, bueno y ahí me entero. Toca que estaba en un momento de mi vida que requería de euforia y adrenalina, entonces me metí en esa misma reunión a una comisión, donde yo creí que donde podía más que aportar, que era la de difusión. Porque típico cuando se arman las asambleas, uno de los problemas de las asambleas es que claro, todos están de acuerdo en el diagnóstico y lo que hay que hacer y muy poca gente agarra las riendas y dice ¡ya, hagámoslo! Entonces José fue quien lideró ese proceso y tiró para	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado da cuenta de su experiencia como militante de izquierda</li> <li>• Entrevistado reconoce aportes de otros dirigentes en la organización inicial de la Asamblea</li> <li>• Entrevistado da cuenta del contexto de movilización que había en el 2011 con protestas estudiantiles</li> <li>• Dirigente cuestiona idea del progreso que propaga el</li> </ul>

	<p>adelante el buque, y yo ayudé en lo que podría hacer que era organizar las salidas a terreno para socializar, en un principio. Eso era cuando yo llegue, ahora tengo roles más políticos, pero en ese momento fue eso. Fue como, ya <i>heón</i> ordenemos las cosas, salgamos a la calle y dejemos la <i>cagá ¿cacha!</i> Te estoy hablando como de agosto del 2011, que por lo demás era todo el tema, quizás un poquito antes, en julio, pero era el tema de la movilización estudiantil. Estábamos todos en un tema como de movilización...y yo en particular había terminado con mi polola histórica entonces andaba como buscando aventuras, deseando la muerte, yendo a las protestas, etc. Eso fue como un acto de descarga. En un principio fue así, de hecho te diría que ni siquiera entre por el tema de la autopista porque es un tema súper complejo. Ahí un tema cultural súper fuerte, de que uno tiene naturalizada esa idea de progreso, de construcción material que tiende a no cuestionarla. Después de un mes ya estaba convencido, pero en un principio fue eso.</p>	sistema
Org_ACLF.1.7	<b>H: ¿y te acuerdas quién organizó o estaba organizando esa primera charla? ¿Eran dirigentes vecinas, político o era gente así como cualquiera?</b>	
Org_ACLF.1.8	C: Claro, eran presidente de juntas de vecinos, estaba una concejala que era del Partido Comunista, que es la Susana Hernández.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente que reconoce que primeras informaciones provenían de militantes de PC</li> </ul>
Org_ACLF.1.9	<b>H: ah! ¿Ella ha tenido participación activa desde el comienzo?</b>	
Org_ACLF.1.10	C: Claro, entre paréntesis, la Susana es...yo tengo sentimientos encontrados con el partido, pero sí	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado reconoce como</li> </ul>

	reconozco que tiene dirigentes valiosos y que están ahí, como la Susana que ha sido una concejala de clase. Una compañera en todo el sentido de la palabra. Estuvo apoyando siempre. Dirigentes, socialistas históricos de izquierda...	valiosa la labor de otros dirigentes provenientes de partidos políticos
Org_ACLF.1.11	<b>H: ¿de La Florida?</b>	
Org_ACLF.1.12	C: Sí de La Florida. Si fue pura gente de La Florida. Pero toca que se topa con otro proceso que es el del Panul, que ya venía de antes, que ya tenía cuadros formados <i>¿cacha?</i> Si bien nosotros ideológicamente no estábamos tan cercanos, pero había como un clima en La Florida de Movilización. Estaba el tema del estadio. Habían varios temas. Esa la convoca el José con otro compañero que es el Jhonny, que es de Los Copihues, a propósito que el Diputado Montes alguna vez hace una reunión en el Colegio Siglo XXI, informativa, pero según la visión del José, era como “no hay nada que hacerle”. Yo reivindico el rol del José en ese momento. José fue quien tuvo la valentía en decir <i>“no, esto no puede ser. O sea Montes viene a meternos el dedo en la boca o bien viene a hacer como que, puta yo avise y no hubo nada que hacerle”</i> y decide parar esto, quebrar no el sistema pero proponer [...] Eso fue como a 3 meses antes que llegara yo, junio por ahí. Y de ahí se armó otro referente con la gente de allá. A estar en contra. De ahí empezamos a capacitarnos pero en un principio fue pura garra. Ahí hubo el rol de otros compañeros antes que yo llegara.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado contextualiza el origen de la Asamblea en un clima de agitación local</li> <li>• Entrevistado reconoce aportes de otros dirigentes en la organización inicial de la Asamblea</li> <li>• Dirigente da cuenta de que información inicial sobre la autopista fue difundida masivamente por diputado Montes</li> </ul>
Org_ACLF.1.13	<b>H: cuando te involucraste en el tema de la asamblea, cuando decidiste tener una actitud y práctica política más activa ¿qué paso con el proceso de involucrar a la gente en el tema? ¿Cómo fue ese proceso?</b>	

Org_ACLF.1.14	<p>C: Toca que ninguno de nosotros, a los que estamos más activos, tiene una matriz basista de análisis. El José venía de la Jota, yo venía de otro partido, el Nico venía de experiencias dirigenciales en la Cato, otros compañeros venían del Igualdad. Venimos todos de una matriz de izquierda más bien de cuadros. Salvo el Nico, pero el Nico, su rol no era el de estar cuadro con el partido, sino más bien tenía otras habilidades. El Nicolás es un buen expositor, es un buen socializador, es simpático, tiene buena llegada. Cosas que nosotros no tenemos, entonces se armó un buen equipo. Otras compañeras estaban en el PRO. Pero nadie tenía como la idea de hacer de esto un tema de base. Que no se malinterprete. No estoy diciendo que no hayamos querido involucrar a las bases, pero jamás partió en sí mismo como un proyecto desde las bases. No en el sentido anarquista o como de la ultra al menos. Nosotros somos de la base. Somos dirigentes que venimos de la base, convivimos con la base, pero jamás con esa visión como de la base por la base, no. A nosotros nos interesó formar un proyecto para interiorizarnos en el tema para ver cómo colocábamos un tema en el amplio espectro de la política, y desde ahí empezar hacer política, y ahí se viene un trabajo largo que es el de socializar pero ahí viene lo complejo. Socializar un tema que es de sentido común para la gente, como lo es luchar contra de la autopista, es luchar contra el mercado, es luchar contra la concerta en parte, es luchar contra la derecha evidentemente. Contra el nepotismo, contra la idea del progreso, contra una ciudad que está mal hecha, contra las lucas, contra el ego. Hay gente que se había metido en esto por intereses de tener una visualización política. Sobre el</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado da cuenta de experiencia de organizadores de asamblea con historia anterior de dirigentes de izquierda</li> <li>• Entrevistado reconoce experiencia y aptitudes de sus pares dirigentes</li> <li>• Entrevistado da cuenta que, como dirigentes de la organización, se propusieron estrategias políticas para enfrentar al poder</li> <li>• Entrevistado concordó con otros dirigentes estrategias políticas de socialización del tema</li> </ul>
---------------	---	--

	<p>tema de las bases, no es un proyecto en sí mismo para las bases, no nos interesaba que la <i>hueá</i> se supiera el problema y se acabó el problema, no. A nosotros lo que nos interesaba que el tema tuviera solución. Eso contempla a las bases evidentemente, contempla la asamblea como manera orgánica por supuesto, porque nos parece que esa instancia es la más demócrata pero no somos asambleístas <i>¿me catcha?</i> No queremos la asamblea por la asamblea, o al menos en ese momento no creíamos en la asamblea por la asamblea. Conjugaron varias experiencias que sabían que teníamos que ganar, que había que instalarlo en lo político, entonces a partir de eso empezamos a ubicar el tema en lo político. Con concejales, con diputados, con senadores, con dirigentes, en la calle, consultando al alcalde, intentando generar una mayoría que fuera capaz de darle concentración a esto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente cuestiona idea de progreso del mercado</li> <li>• Dirigente reconoce experiencia política de sus pares</li> </ul>
Org_ACLF.1.15	<p><b>H: ¿entonces la idea era captar esas dirigencias y liderazgos políticos con los que uds. ya tenían entrada?</b></p>	
Org_ACLF.1.16	<p>C: En un principio sí. Era como a ver <i>¿qué hacemos?</i> Paso que en muchas asambleas llegaba gente y decía puta compañero yo tengo contacto en tal lado. Creo que más allá de todas nuestras diferencias, como con los compañeros de igualdad con quienes tenemos diferencias grandes, hubo algo que destaco mucho al principio y que dio frutos, que fue "<i>el que trabaja habla y el no, chao</i>". No íbamos a poner el discurso de las bases, ni el de los pobres del campo y la ciudad por delante, no, en la práctica era generar un escenario donde se pudiera incluir a la gente. Esa práctica es política, no es iluminada, no es romántica. Es una práctica política y significa claro, involucrar dirigentes, convencer a la gente, instalar el discurso, no privarse</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado explica que experiencias anteriores como dirigentes sirvieron de base para proyectar trabajo</li> <li>• Entrevistado explica que experiencias anteriores como dirigentes sirvieron para</li> </ul>

	<p>de ningún medio. Salimos en la radio, salimos en la tele, salimos en el diario. Hacer alianzas con otras comunas, no tuvimos asco en hablar con la gente de derecha. No tener asco con hablar con la Concerta. No. Identificamos que el problema vino de la Concertación, pero no le íbamos a tener asco a hablar con la gente de la Concerta. Y ahí con Nicolás tuvimos un rol bien importante, como el de hacer gestión política. José tenía otras redes. Era una cosa más compleja que el hablar de la base. Nos parecía que hablar de la base significaba agotar el discurso al tiro. Como ya, la base, tirar un par de gritos y chao. Y eso, puesto que el escenario que nos tocó partir, fue bastante acertado. Un escenario de movilizaciones, donde habían otros conflictos, vincularse con ellos, empezar a generar redes, ayudarse. El escenario estudiantil. Participamos activamente en lo que fue el plebiscito nacional por la educación, en donde también hicimos propaganda, sacamos firmas, conocimos gente. Se generó un clima</p>	<p>establecer redes políticas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado da cuenta del contexto de movilización que había en el 2011 con protestas estudiantiles</li> <li>• Dirigentes vincularon tema de la autopista con otros de carácter comunal, regional y/o nacional</li> </ul>
Org_ACLF.1.17	<p><b>H: ¿Te acuerdas quiénes o que grupos fueron los primeros que adhirieron a la causa de la autopista y/o quienes no adhirieron definitivamente?</b></p>	
Org_ACLF.1.18	<p>C: Te diría que en un principio adherimos los convencidos por una cosa de empatía inmediata. En un principio fueron solo dirigentes. Fueron las organizaciones que estaban llevando un proceso parecido. La disputa por el Panul tenía que ver con un mismo tema, partíamos de una misma matriz que es el lucro ¿Cómo se construye el espacio a propósito del lucro? ¿Cómo acá se construye territorio no en base a los habitantes, sino que en base de intereses privados? ¿Cómo el territorio es el suelo? <i>cachai</i>. Ese es un tema logramos concluir después. No hay casas sin suelo, no</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigentes de causas territoriales “hermanas” apoyaron desde el principio</li> <li>• Entrevistado explica que dirigentes comunales</li> </ul>

	<p>hay educación sin suelo, no hay nada sin suelo. El suelo es importante. Los compañeros allegados o han enseñado mucho de eso en términos de que pueden tener muchos subsidios pero si no tienen suelo donde vivir, no pueden vivir. Llegamos finalmente a una conclusión que la aprendimos desde la práctica, que es que hay una lucha permanente por el derecho a la ciudad, por el derecho a construir ciudad en base a nuestro bienestar. En un principio fueron causas hermanas que estaban más o menos en lo mismo. Y luego fue gente en la calle que se fue acercando. Quizás fallamos en términos de reclutar militante, de reclutar activos, pero fuimos generando redes, por ejemplo ciclistas. Los cabros están metidos en causas animalistas también. Hay dirigentes de juntas de vecinos. Haciendo un mea culpa, quizás es necesario, pero quizás nos faltó generar ese nexo entre los grupos cautivos, los adherentes, a la militancia dura porque logramos generar muy buenas redes. Supimos hacer gestión política, todos. En un momento trabajamos todos muy muy muy hermanados. Hay una frase de Marco Henríquez que me gusta mucho, que dice que cuando ellos fueron candidatos se querían mucho. Él logró generar como un equipo bueno en el PRO para la elección pasada, antes que fuera el PRO, con Álvaro Escobar y otros, se querían mucho. Bueno, acá se dio mucho. Éramos un buen equipo porque iban para el mismo lado, teníamos muy buenas afinidades, etc. Y luego se fueron dando esas adherencias que tienen que ver con adherencias...logramos generar una disyuntiva en mucha gente, que era de explicar también los motivos. Es que nos capacitamos caleta. Mucha gente que pudo haber propiciado la autopista en un</p>	<p>lograron retroalimentación argumentativa</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado explica que trabajo inicial de la asamblea se centró en la alianza con dirigentes políticos comunales</li> <li>• Entrevistado reflexiona en torno a la retroalimentación discursiva de dirigentes que amplió el horizonte de la demanda inicial</li> <li>• Entrevistado observa que complejidad discursiva sí tuvo efectos en la población</li> <li>• Entrevistado resalta su labor</li> </ul>
--	--	--

	<p>momento, no le quedó otra que decir: <i>no, si en realidad estoy en contra, en algún momento...</i> No sé, si en algún momento íbamos donde el diputado Montes y le decíamos: <i>diputado, a ver mire, nosotros tenemos tal y tal estudio.</i> Ahí yo tuve un rol importante en términos de gestión política. Yo me reuní con todos los presidentes de partido de Concertación comunal y regionales, a decirles “en esto estamos, si quieren nos apoyan y si quieren no”. Y, con la ojota y el buche como se dice, pero logramos generar esa adherencia que nos salieron del corazón. Ahora, la adherencia se enmarca en un clima. Lo que quiero apuntar en el fondo con todo lo que he dicho hasta ahora desde la primera pregunta, es que logramos generar un clima, porque para nosotros la política no se resuelve inmediatamente. Es muy difícil convencer a mucha gente. La disputa es contra el mercado, contra el aparato ideológico, sabíamos que no íbamos a convencer a todo el mundo pero sí generar un clima que luego se pudiera capitalizar en cierta medida. Trabajamos, generamos un clima y como decían los compañeros comunistas durante la UP “avanzar y consolidar”. Porque 20 personas, 15 personas no van a poder contra una empresa que gana millones, millones y millones de dólares. Más o menos en esa escala iría la adherencia.</p>	<p>política en la búsqueda de adherencias</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que trabajo en conjunto de dirigentes creó clima político en el territorio</li> </ul>
Org_ACLF.1.19	<p><b>H: Cristián y esas motivaciones que hablas tú y que intentaban mover los dirigentes o los aliados de partidos ¿eran siempre técnicas o había algunos aspectos del quehacer cotidiano en la Florida?</b></p>	
Org_ACLF.1.20	<p>C: O sea, hay gente con la que tú te topai en lo cotidiano. Compartes experiencia, compartes barrio. Pero hay dos niveles. Hay gente que adhirió, primero, porque iba a ser afectada. Una de las grandes</p>	

	<p> conclusiones que sacamos de esto es que si, más allá de donde esté tu corazón, el tema no te afecta no lo vai a pescar. Incluso porque tení poco tiempo para el ocio y para no preocuparte de otros temas. A nosotros nos costó mucho influir en los sectores de La Florida que no están ligados a la avenida. Y otro nivel, que es más allá de la gente que se ve inmediatamente involucrada en el tema es el nivel político. Esas son adherencias que se dan por este clima. Sobre en un periodo electoral, que el año pasado supimos manejar muy bien. Hicimos una buena pega para involucrar a los candidatos alcalde. La red de candidatos a concejales. O sea, todos los candidatos a concejales estaban con nosotros. Todos. Y eso también te va abriendo otras redes. Gente que apaña, gente que no. Para el periodo que nos tocó vivir, o por lo menos en el que yo estuve más activo, la red de adherencia se divide así, en dos niveles: la gente inmediatamente afectada, que puede que participe o no, pero que tiene cierta cercanía, va a las marchas, va a los foros. Y la gente que va en un periodo en particular, tiene que adherir. El problema, que como todo en la vida, si no lo haces en el momento, pasó la vieja. En cierto momento, esa gente que tuvo que adherir, luego que ya pasaron los temas que ellos se veían involucrados, como elecciones por ejemplo, toman distancia. Nos preocupa eso, no porque históricamente eso ha pasado desde el año 1 probablemente, cuando vino nuestro señor Jesucristo a la tierra en adelante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado divide en dos a los adherentes de su causa: afectados y políticos</li> <li>• Dirigente resalta trabajo político con dirigentes comunales</li> <li>• Entrevistado destaca las circunstancias locales y nacionales de la movilización</li> </ul>
Org_ACLF.1.21	<p><b>H: ¿y se mantuvieron trabajando siempre con gente de La Florida? Con la gente del Panul por ejemplo, los allegados...</b></p>	

Org_ACLF.1.22	C: sí y no. En términos orgánicos sí. En términos de trabajar el tema políticamente, con más gente. De hecho fuimos a exponer a la Cepal 2 veces. El año pasado y este año, y eso no es menor.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente reconoce que orgánicamente el tema es con ciudadanos de La Florida pero aun así el tema toma otras escalas</li> </ul>
Org_ACLF.1.23	<b>H: ¿solo por el tema de la autopista?</b>	
Org_ACLF.1.24	C: sí. Y estar ahí es hermoso	
Org_ACLF.1.25	<b>H: ¿y cómo les fue ahí?</b>	
Org_ACLF.1.26	C: O sea, la Cepal está armando un programa que se llama el Consejo Social de Santiago Sustentable o Región Metropolitana Sustentable, que toma distintas causas, disputas, luchas, como la vivienda, como el derecho al agua u otras. Entonces los convierten en una herramienta académica pero desde la experiencia real. Como que quiere romper su paradigma de tener puros <i>hueones</i> ganando millones investigando cosas que no han sabido nunca. Se involucra a dirigentes. Bueno, ahí fuimos a exponer. El año pasado expuso Nico y este año expuse yo. Pero lo que es La Florida, en términos orgánicos es la gente floridana, pero...ah! Uds estaban cuando se pararon dos personas de Macul. Ellos ahora tienen su propia red. Nos hemos vinculado un poco con gente de Peñalolén, La Reina, La Granja, Puente Alto. Hace poco con los compañeros de No al Alto Maipo, ellos son más externos. Hasta ahí hemos llegado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigentes de asamblea da a conocer su experiencia de exposición organismo internacional</li> <li>• Entrevistado señala que por trabajo dirigencial, organización se ha vinculado con otras agrupaciones regionales</li> </ul>

Org_ACLF.1.27	<p>H: ¿pero siempre con gente que tienen cierta afinidad metódica? No sé si llamarlo así, pero las otras asambleas que están por este sector, como la Floripiente, no han trabajado mucho aunque estén muy cerca</p>	
Org_ACLF.1.28	<p>C: Mira, sabí que, con Nicolás el año pasado...pasaron dos cosas. No me voy a ceñir solo a la Floripiente, sino para explicar el fondo que hay ahí. Con los compañeros del Panul, con los compañeros allegados, en particular los del Partido Igualdad, a quien les tengo mucho respeto. Rafael Soto, un dirigente ya...yo lo quiero mucho, es un excelente dirigente pese a que no pensamos igual. Los dirigentes que eran del tema estadio <i>¿me cacha?</i> Intentamos armar un mono que se llamaba La Florida Unida, que era intentar generar una experiencia, pero pecamos con el típico error de la izquierda que es el de la izquierda acomplejada. Pecamos de eso sin caer en la democratitis. Eso de creer que puede entrar todo porque en la asamblea se recibe todo y puede llegar cualquiera. Pecamos de eso, de cabro chicos, éramos jóvenes, teníamos poca experiencia en esto. Y nos desarmaron la cuestión. Llegó gente con un pasado pseudo mirista, que <i>ustedes los burócratas</i>, y nosotros teníamos gente como el diputado Carlos Montes adentro, cosa que a nosotros no nos da ningún asco. Como te decía, a lo que a nosotros nos interesa es que adhieran a la causa. Es más, cuando logramos establecer conversaciones con RN o, con por lo menos, con la candidata a concejal de RN, feliz <i>poh</i>. O sea, tener a la gente de RN diciendo <i>estamos en contra de la autopista</i>. A nosotros no nos daba asco. Es más, si tuviéramos apoyo de la UDI, hubiéramos aceptado sin mover una letra. Lo que nos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente da cuenta que red organizaciones comunales falló en propuesta territorial por considerar argumento de todos los actores</li> <li>• Dirigente establece como primordial la adherencia política transversal</li> <li>• Entrevistado da a conocer que geógrafos aportaron ideas territoriales para propuesta de comuna y ciudad</li> <li>• Dirigente resalta que su objetivo era lograr apoyo</li> </ul>

	<p>interesaba era tener adherencia. Y cuando se armó esto de La Florida Unida, claro, ahí pecamos porque <i>que entre todos</i>. Pensamos que todos iban a tener nuestra candidez, nuestra ingenuidad pensando de que todos remaban para el mismo lado. Curiosamente yo me he dado cuenta que siempre se critica a los compañeros del PC por ejemplo, y teniendo yo una distancia del PC ya cada día mayor. Pero yo veo que los compañeros del PC no son una fábrica de candidatos, veo en la ultra eso. No en la ultra anarquista, sino la otra. La gente que ahora está con Claude por ejemplo. Son miles de mercenarios los que están con Claude. Mercenarios en el sentido estricto, porque su vida es ser candidato a algo desde la izquierda. Gente así llegó allá a criticar y a molestar. A decir que nuestro programa era insuficiente. Mientras nosotros teníamos un proyecto de comuna, más o menos teníamos lucidez, porque una amiga que es del Panul que es la Stefa que es geógrafa, habíamos tenido alguna idea de que construir ciudad. Nosotros teníamos una cosa de comuna a propósito del territorio, de política pública, de distribución del ingreso, etc. Para ellos era insuficiente porque no atacábamos la corrupción por ejemplo. Entonces para ellos lo importante, no era el mamotreto que nosotros habíamos hecho sino que había que decir <i>¡denunciamos a los corruptos!</i>, y para nosotros era como: <i>hueón, no nos importa</i>. O sea, la corrupción nos importa, pero no vamos a perder el tiempo en hacer lo que se ha hecho durante años. Nosotros queremos convocar, incluso convocar a los no convencidos. Queremos tener un programa amigable. Nosotros queremos llegar adonde la viejita, mostrarle la autopista</p>	<p>político transversal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente se distancia metodológicamente del trabajo de la base y de la “ultra”</li> <li>• Entrevistado cree que experiencia dirigenal permite afrontar situaciones difíciles en asambleas abiertas</li> </ul>
--	--	---

y decirle esto y esto va a pasar con la autopista. Usted no podrá ir al consultorio, no podrá ir al colegio -¿le parece? -Sabe que sí, estoy en contra ¿Cómo puedo ayudar? -simplemente que si logramos generar un plebiscito comunal usted vaya a votar. Simplemente que nos ayude a colocar un afiche. Simplemente que le comente a su hijo en la mesa cuando estén comiendo, que eso es un problema que le afecta a usted. ¿Qué decían los compañeros? Hay que decirle a la vieja: no, te están cagando y todos unos corruptos de mierda. Y la señora te va a decir: ah sí *póh*, si son malos. Eso habla de la experiencia de la base. Paréntesis, palo para la ultra, la ultra siempre hace esa *hueá* porque nunca ha tenido contacto con la base. Tu veí a compañero, que como se dice, no los conoce ni el vecino. Y por otro lado, a propósito de la Floripiente, nosotros logramos generar unas reuniones muy amplias también. Se hacían con dirigentes estudiantiles de La Florida y con una cosa que se llamaba como Foco Territorial Revolucionario, Bloque Territorial, iban de la Jota también, iban de varios lados. Con Nico fuimos un par de veces allá, logramos hacer buenas redes con el Partido Igualdad. Porque les salvamos el culo porque el Partido Igualdad llegaba allá y nos decía que nosotros éramos un poco menos unos vendidos de la Concerta. Pensaron que la ultra los iban a apoyar al tiro, los anarcos y cosas así, y los anarcos fue al contrario: *ustedes son tan electoralistas como todos*. Y una compañera del Igualdad dijo: *pero nosotros nos colgamos de La Moneda* y una compa ultra le dijo: *¡pero eso da lo mismo hueona!* Y ahí con el Nicolás, que éramos los más hábiles en la asamblea, les prestamos ropa y ahí nos ganamos el afecto de un par de ellos.

	<p>Podríamos decir que eso fue un intento de Floripiente. Ahora, el problema de asambleas como la Floripiente es que se arropan con una representatividad que no tienen. Si la disputa no está entre los convencidos, si los que estamos convencidos, ya estamos. Si ya eres de izquierda ¿Qué tenía que estar convirtiendo <i>hueones</i>? Lo que tenía que hacer es organizar, es ir a convencer a la afectada y eso es lo complejo. Y ahí vienen las diferencias. Los compañeros comunistas que optaron por la Nueva Mayoría, otros compañeros que optaron por otros lados, otros compañeros que optaron por la dirigencia. Raya para la suma, no me movilizo nunca explorar para allá, porque nuestra experiencia comunal fue negativa en cuanto eso. Y por lo demás porque sabemos que esas experiencias de asambleas no llegan a ningún lado. Si hubiésemos querido agarrarnos minas con el discurso izquierdista, demás, pero esa no era nuestra fuente. Aunque suene feo. Una experiencia como la Floripiente es nefasta por lo demás ¿a quién representa? Representan a los convencidos. Tengo amigos que participaron ahí, a propósito de Alto Maipo. Estaba el colectivo la Savia por ejemplo, pero salieron porque cacharon que era un circo la <i>hueá</i>.</p>	
Org_ACLF.1.29	<p><b>H: ¿de dónde nace la idea de llamarse asamblea ciudadana? ¿En qué momento? ¿Por qué?</b></p>	
Org_ACLF.1.30	<p>C: yo no estuve ahí. Pero entiendo que es una cosa lógica. Era una asamblea, porque era una manera orgánica, sin ser asambleísta. Ciudadana porque la componíamos ciudadanos y no a la autopista La Florida, es porque estamos en contra de la autopista por Avenida La Florida. Es súper sencillo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente reconoce que nombre de organización se debe a su orgánica y a su carácter</li> </ul>

		propositivo
Org_ACLF.1.31	H: ¿pero ese proceso fue después de un proceso reflexivo?	
Org_ACLF.1.32	C: No, fue al tiro. Si se dio. Pero se dio porque teníamos que hacer un volante. Con el José me acuerdo pasamos toda la noche diseñando un volante, yo lo iba a imprimir. Era una pega súper bonita en términos de lo que tu aprendí porque te sacai todos los lastres [...] Es más, te hacía más de izquierda. Recuerdo que el José por desgracia cayó enfermo, cayó como 4 meses hospitalizado. A mí me tocó una pega dura que fue...no sé, pasábamos con Nicolás días cotizando poleras. Igual es paja porque tenía que ir a San Diego, tenía que dejar tu tiempo, tus cosas haciendo propaganda. Recuerdo que una noche unos compañeros no pudieron llegar y me quede terminando un lienzo solo y yo con pico idea de pintar, pero una vez que los terminai decí “ <i>bacán</i> ” y es una cosa como bien satisfactoria. Después el José se pudo reincorporar y ahí agarramos más fuerza, eso fue importante. Te diría que los tres más importantes, por lo menos en este momento hemos sido el Nicolás, el José y Yo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado destaca labor de dirigentes en el origen de Asamblea</li> <li>• Dirigente recuerda sacrificio y satisfacción en la producción de elementos de manera autogestionada</li> <li>• Dirigente reconoce labor de otros compañeros</li> </ul>
Org_ACLF.1.33	H: ¿y el Johnny?	
Org_ACLF.1.34	C: El Johnny estuvo un tiempo y después se enfermó. Y él viene de otra visión. Él es un ex militante, viene más <i>macuqueao</i> . Quizás lo que nos unía con el José y el Nico, que nosotros no veíamos en esto un trasfondo político para nosotros. Jamás. No queremos ser concejales. Mucha gente del PRO se fue porque cacharon que la cosa no iba a prender al tiro y ellos querían ser candidatos a concejal. Ellos veían esto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente cree que, junto a las personas fundadoras de organización, los unía su afán no partidista</li> </ul>

	como una plataforma para ser concejales. Tenemos a nuestro favor eso.	
Org_ACLF.1.35	<b>H: ¿y el José con el Nico son directamente afectados con la autopista?</b>	
Org_ACLF.1.36	C: Si. El José vive cerquita mío en la sede que tú conoces y el Nico viven en el 19, también al ladito. Se ven afectado.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entrevistado da cuenta que 2 de 3 dirigentes de la Asamblea son afectados por la construcción de autopista</li> </ul>
Org_ACLF.1.37	<b>H: Cristian, respecto a los métodos que utilizaron para acercar su discurso a la abuelita ¿Cuáles utilizaron? ¿Cuál fue el más efectivo o el menos efectivo?</b>	
Org_ACLF.1.38	C: Esa es una pregunta compleja porque medir la efectividad tiene que ver con medir los triunfos. Y el gran triunfo que nosotros quisiéramos no lo hemos logrado. Te diría que estamos un par de pasos atrás de lo que estábamos el año pasado, que es que la autopista no se construya o por lo menos detenerla. Ese es como el horizonte, el gran triunfo. Respecto a eso te diría que estamos en deuda. Sin perjuicio de eso, logramos que un pequeño grupo lograra instalado como un partido más en la comuna. Reconocidos, invitados a cosas. Son como indicadores para ver si estay influyendo o no. Entrevistas también. Respecto a los métodos, descartando el triunfo [...] por decirlo de alguna manera, hacer marchas, cicletadas, casa a casa, entregar propaganda, ir a la feria, ir a las radios comunales que la escuchan 10 personas pero...	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dirigente señala que autoridades los reconocen como partido político más en la comuna</li> </ul>
Org_ACLF.1.39	<b>H: ¿y siempre apuntando a la familia? Ese es un sello que tienen uds</b>	

Org_ACLF.1.40	<p>C: Claro. Ir allá. Entregar propaganda, por ejemplo, con los presidentes de las juntas de vecinos, vincularnos con la unión comunal del adulto mayor. Cuando yo decía la abuelita, lo que quería decir en el fondo era a la persona no convencida, sin experiencia política. Recuerda que ahí está la distinción en los grupos que se hablan a ellos mismos y que tratan a todos de amarillos y que están en contra de todo, para nosotros nunca fue tema. Cuando nosotros tratamos a la gente de inconsecuente fue porque sentimos que nos habían dado la espalda. Eso fue cuando el PRO firma un documento que se llama “te lo firmo, te lo cumplo”, que decía que la autopista iba a ser por abajo. Ahí pusimos el grito en el cielo y fue, <i>no poh hueon, nosotros no queremos autopista</i>. Pero era a propósito de algo concreto, no era una <i>hueá</i> valórica. No era <i>son malos porque no son de izquierda</i>, no. Creo que los métodos se utilizan en relación al fin, no son en sí mismos, pero en relación también al momento. Diría que el año 2011 fue organizarnos mínimamente e instalar el tema con la Muni. Audiencia Pública, reuniones con concejales. El año 2012 fue aprovechar el escenario electoral y salir a la calle. Salir a la calle con cicletadas, con marchas, con volanteos, globos, sumarnos a otras marchas, empezar a difundir entre el público más cercano que eran los jóvenes, que fueron los que más prendieron. Y este año se suponía que íbamos a dar el gran paso pero yo te diría que no fue tan efectivo. Hemos tenido ciertas derrotas y ciertas victorias</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado señala que propaganda se dirige a familias, dirigentes, adultos mayores y a personas sin experiencia política</li> <li>• Dirigente expone un juicio negativo del aprovechamiento político de partidos</li> </ul>
Org_ACLF.1.41	<p><b>H: Pero ahí tienen a la Camila Vallejo que va casi segura como diputada</b></p>	
Org_ACLF.1.42	<p>C: va segura como diputada. Ahí va otro tema, yo diría que las causas no tienen dueño. O sea, una gran</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente entiende que</li> </ul>

	<p>derrota que fue producto de una gran victoria, que fue cuando logramos instalar el tema en el Municipio y forzar al alcalde dar una opinión. Una gran derrota fue no poder capitalizar el tema para nosotros. No a nosotros por nuestro interés personal, sino que a nosotros como decir: hay un grupo que está levantando esta causa, este año. Porque Carter nos ganó el quien vive. Le ganó el quien vive a la asamblea y a todos los dirigentes cuando coloca unos insertos en el diario, cuando coloca la gigantografía, porque el tema se dispersa. Y cuando todos son parte, nadie es parte. Es como cuando dicen que todos ganan, nadie gana o cuando todos pierden nadie pierde. No hemos logrado generar nexos con el ministerio, eso es una derrota o al menos es algo que no se ha logrado...no sé si una derrota pero sí una insuficiencia.</p>	<p>visibilidad política de la causa les fue arrebatada por compañía del alcalde</p>
Org_ACLF.1.43	<p><b>H: ¿no han tenido relaciones con la gente del ministerio?</b></p>	
Org_ACLF.1.44	<p>C: por medio de transparencia. No han correspondido mucho. Respecto a la compañera Vallejo yo diría que ella hará su aporte pero yo todavía no...mira el otro día fuimos con Nicolás a una reunión de los Core. Y los cabros nos decían: nosotros no cortamos el queque en esto. Podemos ayudar, podemos facilitar. Y respecto a la compañera que va a hacer diputada asumo yo que será una buena vitrina pero no sé si...Es que es como le creemos o no le creemos a Bachelet. Yo no voto por Bachelet por una cosa de inconsistencia en el discurso. Yo no puedo votar por la personas que hace 2 años llevo denunciando que fue la que autorizó la autopista. No puedo. Le dio carácter de interés público y eso es decir: <i>hueón estamos a toda raja</i>. Si los compañeros comunistas le creen, está bien. Ojalá la compañera</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente demuestra inseguridad frente a la relación que establecerán con futuro Gobierno de Bachelet</li> </ul>

	Vallejo nos ayude a pasar una puerta adentro de la Moneda, para los compañeros que estén, porque los que vamos ya de salida, yo voy en transición a meterme en lo que es el comité ambiental comunal. Desde ahí va hacer mi aporte ahora.	
Org_ACLF.1.45	<b>H: Cuando imprimían folletos, globos, poleras ¿cómo lo hacían con el problema de la plata?</b>	
Org_ACLF.1.46	C: Ese es otro tema porque es autogestionado del bolsillo. Igual vendíamos chapitas para hacer una cajita chica.	
Org_ACLF.1.47	<b>H: ¿y la gente los apoyaba?</b>	
Org_ACLF.1.48	C: Si, vendíamos una chapita. Una que otra cosa. Pero en principio salió de nuestro bolsillo, fue una cosa muy de convicción.	
Org_ACLF.1.49	<b>H: Cristián ¿Cuál es tu principal temor con la construcción de la autopista?</b>	
Org_ACLF.1.50	C: que se construya [risas]	
Org_ACLF.1.51	<b>H: pero ¿qué crees que va a pasar con eso?</b>	
Org_ACLF.1.52	C: ... a ver...en lo personal, esto no es una opinión de la asamblea. Es a título personal. Me da miedo...que sea como una profecía autocumplida pero lo obvio es que se construya. Pero que se construya y no quede nada. Que se construya y que pase lo mismo que pasó en la Vespucio Sur, que quedó ahí. Porque los temores obvios son por los estudios que dicen que va a pasar; que va haber más delincuencia, que se va a dividir la comuna, que va haber contaminación, que los niños que viven a 500 metros van a tener problemas cardiorrespiratorios. Todo el tema de salud. Son mil cosas. Que se agudicen las contradicciones de clase. En sí mismo bajo una ley automarxista no es un problema, pero si no tienes gente dispuesta a luchar, se convierte en un problema. Hay una tesis de la ultra que	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado tiene miedo a repercusiones en la calidad de vida como las ya conocidas por experiencia de Vespucio Sur</li> <li>• Entrevistado tiene miedo a no capitalizar políticamente el tema, no solo de la autopista, sino</li> </ul>

	<p>es mientras peor, mejor. Es como mientras más haya opresión el pueblo se va a levantar. Claro, pero si no puedes convencer a ese pueblo que se va a levantar, estai <i>cagao</i>. Es una bota encima que no te la podí sacar. ¿Qué me da miedo? Que el tema no prenda, que es lo difícil. Esto es mucho una causa testimonial, que puesto en un escenario logra prender pero va a ser un desafío para el próximo año, donde la compañera Vallejo quizás no esté con nosotros, donde quizás vamos a incomodar a su gobierno, y eso es un tema. Nosotros a los compañeros comunistas les decimos si quieren votar por Bachelet, voten, pero no hueven <i>poh</i>, Bachelet va a querer esto. Me da miedo lo que pasó en el Panul, que con mucha algarabía, con mucha gente, pero en la hora de los que hubo, en términos de poner la firma, de cómo se decide la política pública, no tuvieron ninguna incidencia. Porque estos temas son instrumentalizables. No estoy diciendo que los comunistas los instrumentalicen, pero hay como adherentes forzosos como se dice. Pero hay gente, claro, que tiene que decir. Me acuerdo que con Nicolás, hay gente que ni nos mira o nos dicen; <i>hola chiquillos ¿cómo están?</i>. Ya. Pero nosotros tampoco tan <i>hueones</i>, así como <i>ya sí, bacán</i>. Un abrazo y chao.</p>	<p>a cómo hacer ciudad</p>
Org_ACLF.1.53	<p><b>H: Y en términos materiales ¿crees que la autopista destruirá la vida de barrio o afectará la identidad de la comuna?</b></p>	
Org_ACLF.1.54	<p>C: Sí, efectivamente. A mí no me da miedo que pase eso porque sé que va a pasar. Lo que me da miedo es que se construya porque efectivamente va a tener todos esos coletazos. Lo que me da miedo es que no logremos evitar que se construya la autopista ¿Por qué? La vida de barrio en La Florida es súper</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente cuestiona el concepto de vida de barrio en el contexto actual</li> </ul>

	<p>cuestionable. Si bien tiene sectores históricos, La Villa O'Higgins, Los Copihues, arriba El Nuevo Amanecer – La Habana-, claro, la Ex Nueva Habana es Nuevo Amanecer. Son sectores que fueron toma, adonde vivo yo que antes fue la toma Unidad Popular, que tienen sectores que mantienen, con mucha lucha, quizás con mucho romanticismo y como lastre incluso, este símbolo de lo que fue en su momento la vida comunitaria. En particular en la Nuevo Amanecer con los compañeros del MIR. La Florida también es una comuna media. La mal llamada clase que es tan pobre y que se endeudan toda la vida por tener una casa más bonita y eso de fondo trae que no se hace vida de barrio. O sea, yo no sé si hablar con un vecino de un condominio es vida de barrio. Nosotros somos presidentes de juntas de vecinos y entendemos que hacer vida de barrio es súper difícil. O sea, tu puedes convocar a una cosa para la comunidad y no van, van solamente a recibir el regalo de navidad y cuando les traí zumba van. En ese sentido quisiera cuestionar de antemano lo que es construir vida de barrio. No sé si la vida de barrio se vería afectada ¿me <i>cacha</i>? Lo que si se vería afectada es la vida familiar, que es distinto. Vida familiar entendiéndola no solo en el hogar, sino que la gente que se desplaza de un lugar a otro. Para ver a su familia por ejemplo. Sí se vería afectada en términos concretos, la cotidianeidad en términos que va haber una vulneración de derechos súper grandes. Al lado de mi casa está el CESFAM, centro de salud familiar, al lado hay un colegio ¿Qué va a pasar con la gente que vive al frente? Cruzando Avenida La Florida. Esa gente no va a poder ir. Y el Estado, probablemente en unos años más, va a tener que concesionar,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado pone énfasis a su experiencia de barrio en bicicleta</li> </ul>
--	---	---

construir una pasarela de nuevo ¿Pero qué pasa en el intertanto? ¿Qué pasa con la abuelita que tiene que ir a la farmacia? ¿Qué pasa con los que quieren ir al supermercado? ¿Ir al gimnasio? No es una disputa ideológica entre la izquierda y la derecha, es una hueva que nos afecta a todos ¿Qué va a pasar? ¿Qué va a pasar en términos de los dirigentes?...Si bien la autopista es una barrera material, es una barrera simbólica que va a generar diferencias. Hay daños colaterales que son fuertes. Hay derechos que se ven vulnerados. El derecho a la educación. Ya Carter se da el lujo de cerrar colegios. No colegios cuicos ni tampoco particulares subvencionados, sino cierra los colegios de la gente pobre, de la gente común o de la gente de la clase si se quiere ¿Cuánto más se verá afectado eso si no tienes como trasladarte? El derecho al desplazamiento también opera. Cuando hablaba de que es una barrera simbólica es porque hace diferencias, que genera identidades forzosas. La gente de acá se va a sentir distinta. Incluso se llegaría a decir “los que viven detrás de la pared” Se forman guetos. Y eso en términos es términos estrictos, en términos políticos, en términos social, significa por ejemplo que Los Copihues, que si bien es una población histórica, tiene altísimos focos de narcotráfico, probablemente su mercado se tendrá que dirigir a otro lado. La droga se va a desviar. Van a abrir otros acá. El almacén que está acá va a tener competencia...no sé. Es una barrera que afecta y opera ¿opera en qué sentido? Opera para los que mandan. Opera para el mercado, opera para el Capitalismo. Cuando te decía que no se afecta la vida de barrio es porque no la idealizo. Hay gente con grandes esfuerzos, pero no me olvido tampoco que

después de 40 años de neoliberalismo esto ha afectado a lo que antes se conocía como barrio, y eso es una explicación clara. Si un ve las tomas, las casas antes eran grandes, podiai hacer vida familiar. O sea, tú no puedes pensar una vida de barrio si es que antes no formas un hogar, no la casa, el hogar. Un espacio donde tengas como desenvolverte para salir después. Ahora no, las casas son chicas. Si tú ves las casas en una población cuál tiene más puntas en la reja para que no entre el otro. Ahí operan muchos símbolos. El miedo, el poder, la distancia, el individualismo. Yo cuestiono en eso la vida de barrio, pero evidentemente, sin perjuicio que tenga esta visión no idealista de la vida de barrio, porque creo que para el periodo, con lo desideologizada que está la sociedad pero ultraideologizada en términos del éxito, del consumo, del progreso, hay gente que sigue intentando rescatar. Hay experiencias muy bonitas que quizás a largo plazo de sus frutos, pero a todo eso, la construcción de la utopista va a venir a afectar aún más. Porque va a ser mucho más forzoso. Porque la proto vida de barrio, la proto comunidad que puede haber [...] El mismo caso que para ir yo donde el Nicolás. Nosotros nos trasladamos en bicicleta ¿Cómo voy hacerlo si tengo una reunión allá? Me voy a ir todo el rato...afecta psicológicamente. ¿Cómo voy a ir todo el rato mirando una pared en la bicicleta? Cómo me va a decir la gente; sabe compañero no puedo ir para allá porque tengo que ir a la pasarela que me queda dos cuadras más allá y me da lata. Es penca. Y lo otro es la contaminación, el ruido... ¿Qué te dice la gente?...

Org_ACLF.1.55	<p><b>H: justo eso te quería preguntar ¿qué te dice la gente a ti como líder vecinal o como parte de esta organización, como fundador? ¿Qué te dice la abuelita, la persona a pata? ¿Tienen miedo? ¿Qué dicen?</b></p>	
Org_ACLF.1.56	<p>C: sacaría eso de líder vecinal, yo diría como alguien que intenta aportar no más. No creo en el liderazgo, creo en la dirigencia. Eso significa ocupar un rol en un momento clave, cuando te toca. Creo que el liderazgo está muy sobrevalorado y sobre todo para los que tenemos tendencia al ego. Todo el mundo. Y si te dicen eso, es como...prefiero decir que aportaste en un momento donde tuviste que estar y si te sale no, no importa. Tú hiciste lo tuyo. Los procesos avanzan, indistintamente con la gente que está. No es importante en sí mismo, sino que es que la gente que trabaja más tiene que estar... ¿Qué dicen? Te haría una analogía con lo que pasa con la elección. Hay gente que dice; “<i>pero si ya está todo listo ¿qué le vamos hacer?</i>” Otra gente te dice “<i>yo tengo auto</i>”. Está ligado a la respuesta anterior, el neoliberalismo en términos de hegemonía cultural, de privar de identidad o de privar de sentido de clase. De privar de sentirse orgulloso de vivir en un lugar y no instalar esa hueva de decir; “<i>vivo acá y puta me da vergüenza</i>”. Todo eso opera, y opera para conflictos como este ¿Por qué? Porque entra el ser capitalista que te han formado. Él que te dice; “<i>pero paguen TAG por hueón. Si yo tengo auto, quiero pagar mi TAG</i>”. Otro te dicen; <i>pero vamos a andar más rápido</i> y tienen un auto del año del pico, pero vamos a andar más rápido. Pero hay gente que te dice; “<i>¿y qué vamos hacer?; es que ustedes son cabros chicos; o son comunistas</i>”. Hay una resistencia fuerte. De hecho, nosotros partimos con la idea de hacer un plebiscito</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente piensa que estigmas culturales en existen en ciudadanos deberían modificarse por trabajo político</li> <li>• Dirigente reconoce temporalidad de intereses</li> <li>• Entrevistado cree que es necesarios capitalizar trabajo político desde dirigencias</li> <li>• Dirigente cuestiona resultados del asambleísmo</li> </ul>

	<p>comunal, pero los que teníamos un poco más de olfato decíamos; <i>“mmm, no sé qué tan bueno es porque ojo, el plebiscito comunal se puede perder”</i>. Y después cuando participamos en la votación comunal para ver si el municipio debía oponerse o no oponerse al Panul, que creo que gano con un 92%, la opción de sí, que el municipio debía oponerse ¿Quién lo capitaliza después? Eso quedó ahí. Es complejo el tema de ganar voluntades. Es parte de la complejidad. Hay gente que te apoya, pero eso es otra parte de la complejidad ¿Cómo haces que ese apoyo se transforme en algo? Porque los apoyos son momentáneos. Las sensibilidades van cambiando. Puede ser que alguien que hoy anda en bicicleta te diga; no, si yo estoy en desacuerdo a la autopista, pero mañana se compra un auto y te dice que tiene que llegar más rápido al centro ¿me <i>cacha</i>? Y eso es un desafío que tiene esta asamblea, como todas, que es capitalizar la ganancia. Capitalizar suena capitalista, pero es convertirlo en algo tangible. El otro día miraba, paréntesis, una actividad que están haciendo unos compañeros que se llama “Todos Somos Asamblea”, que es súper valorable desde el punto de vista del esfuerzo que hacen los compañeros, porque, te apuesto una parrillada, que no va a tener ningún futuro. Porque en Chile no hay condiciones para el asambleísmo. Creo que la asamblea está sobrevalorada. A mí me parece que el enemigo también opera políticamente ahí, aportando insumos para que la asamblea esté sobrevalorada. Así tení tipos locos como Gabriel Salazar, ¡loco!, sobrevalorando la asamblea, incluso dándole sentido histórico con historicidad a lo que es la asamblea. Y eso que en Chile no ha habido ningún proceso donde</p>	<p>cuando pertenece a la base de asamblea.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado recalca su historia política personal y familiar</li> </ul>
--	--	--

no haya conjugado la asamblea con la política pública, la asamblea con los que están arriba. Cuando digo arriba no digo que es donde esté la burguesía, no, arriba digo donde se corta el queque, donde está el Estado. Me parece que la asamblea en ese sentido, y a los compañeros que les tengo mucha admiración, pero qué hay ahí. Falta el paso de cachar dónde se corta el queque, donde se toman las decisiones objetivas. Muéstrenme una asamblea que haya logrado por si sola generar los triunfos que usted quiera. Remitámonos a Aysén. No conozco una experiencia de lucha que sea como la de Aysén. Conocí a compañeros que pelearon allá y me decían; *“nosotros peleábamos, pero peleábamos, peleábamos. No fueron pendejos de Santiago a decirnos como pelear. Nosotros peleábamos pero en paralelo negociábamos políticamente. Había un negociador. En paralelo habían negociaciones. Compañeros dispuestos a barrer, compañeros dispuestos a cocinar”*. Pero en Santiago como estai sobrepoblado de revolucionarios, todos van a querer tirar la piedra y luego dirigir. Ese es un problema de la asamblea. Las experiencias de lucha que conozco por relato, porque además vengo de familia frentista, mirista y comunista y de varias vertientes, lo que yo conozco es eso. Lo que fue una asamblea, fue una asamblea resolutive, en el fondo para resolver. Pero luego del resolver ¿qué se hace? Viene la operación y ahí la asamblea no sirve o la asamblea ya cumplió su rol. En ese sentido, palo de nuevo para los compañeros del Todos Somos Asamblea, probablemente va a ser una experiencia como tantas, que va a quedar en lo bonito y que nos va a traer lo que nosotros no queremos como asamblea

	<p>No a La Autopista que nos pase, que tal vez nos ha pasado, que es la frustración. Porque después de tirar el tejo tan pasado, colocai el horizonte tan largo, te pones metas tan largas sin metas chicas que te viene la frustración y la frustración conlleva deserción. Sin darle un carácter valórico. Que es una deserción obvia. Es como cuando los compas de la izquierda para conquistar a una mina le ofrecen un rojo amanecer, y hagamos la revolución y cástate conmigo compañera y cachan después que son seres humanos como todos que no pueden darla solo y les viene la frustración y después sale la mina pelando que era un <i>hueón</i> como cualquiera. Conozco todos estos casos.</p>	
Org_ACLF.1.57	<p><b>H: ¿Has notado en la gente que compone la asamblea o la gente que los ve, un cambio de mentalidad, un cambio de referente a cómo pararse frente a la clase política o de cómo pararse frente a la ciudad?</b></p>	
Org_ACLF.1.58	<p>C: Si. Pero son experiencias localizadas. Ya se instaló el tema a nivel de juntas de vecinos, que es una unidad administrativa penca. La junta de vecinos es la organización más inoperante que existe. Es inoperante primero porque no tiene ninguna facultad, porque funciona administrativamente pero no funciona políticamente. Es distinto que el dirigente se involucre en cosas. Pero si logras el gran paso de convocar a la gente a la junta de vecinos, de sacarla de ver la telenovela y que vaya a la junta de vecinos a una reunión, le instalas a la gente el discurso y la pega se hace sola. La gente va reproduciendo. En cambio, respecto a la gente que sale de un discurso visceral y entra en un discurso un poquito más técnico, más ilustrado; <i>nosotros nos oponemos por esto y por esto</i>. Y si nos referimos en términos de una práctica o si se</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado valora y resalta trabajo del dirigente</li> <li>• Dirigente admite que como organización se ha aportado para el desarrollo de argumentos técnico/ político y materiales de otras causas territoriales</li> </ul>

	<p>transforma en algo político, yo te diría que sí pero en distintas expresiones y en distinto momento. Depende del escenario que se genere para que esa práctica opere. No hemos formado revolucionarios nosotros, pero si hemos aportado por ejemplo a que otros compañeros tengan otras prácticas. Hemos aportado incluso en términos materiales. Hay una experiencia ahora que se llama “Huerto Comunitario La Berenjena”, que hemos coincidido con ellos en ciertas cosas. Sin nosotros ser animalistas, pero coincidimos en que es necesario, o partimos de un diagnóstico común respecto a la sociedad y al uso del suelo, como están las áreas verdes. Y ellos probablemente nos van a ayudar y nos ayudado mucho. Pero lo que pasa es que la causa en particular es bien limitada, porque la solución entre comillas es fácil y el problema está identificado. No tenemos que descubrir nada. Y ahora las cosas que nos pueden nutrir son más bien son informaciones administrativas; si el ministerio va a licitar o no. Pero es una causa limitada en términos políticos. En términos de lo que se puede sacar de ahí. O sea, a nosotros nos conviene involucrarnos en otras; el germina La Florida, El Panul. Yo diría que todas las causas en realidad son limitadas. Por ejemplo, yo lo que veo es para el próximo año hacer un gran referente o intentar varios grandes en La Florida porque hay que hacer un pliego. El tema de la autopista por sí solo no sirve, ya se demostró que no. Ya lo instalamos. Quizás ya cumplimos porque ya lo instalamos. Pero el tema del Panul a los chiquillos ya se les fue de las manos, el tema del estadio ya se perdió</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente da cuenta que causa de autopista se expande al tema de áreas verdes</li> <li>• Dirigente observa la necesidad de articular referentes de lucha política en la comuna al corto plazo</li> </ul>
--	---	---

Org_ACLF.1.59	<b>H: ¿en qué sentido el tema del Panul se perdió?</b>	
Org_ACLF.1.60	<p>C: Porque el alcalde tiene toda la potestad de hacer lo que quiera. Igual le va hacer modificaciones al Plan regulador. Si bien no van hacer los condominios que eran antes, igual van hacer ciertas secciones donde van a poder construir ciertas cosas...Pero además el tema del Panul es complejo. A mí todavía no me convencen de que no se pueden construir viviendas sociales ahí. O sea, yo quiero ver a los compañeros dirigentes allegados disputando terreno en el Panul. Yo he tenido discusiones amistosas siempre con los chiquillos de la Red por la Defensa de la Precordillera porque yo les digo, igual su disputa es de clase. Ustedes que tienen el privilegio de vivir allá arriba. O sea, hace 20 años ustedes mismos hubieran estado a favor de que se construyera porque iban a vivir ustedes. Hay una disputa de clase. Cuando yo veo al Rafa o a otros dirigentes allegados peleando, yo voy a estar al lado de ellos y si la gente se enoja mala cueva. Nadie me convence de que no se puede vivir en la Precordillera siendo pobre. Yo quiero ver a los compañeros allegados ahí ¿Por qué no? Si finalmente el Panul tiene parte, tiene la idea a la que yo adhiero, pero si me ponen a mis compañeros de clase, a los allegados, yo voy a estar al lado de ellos. Como te digo, vuelvo al principio, nadie me ha dicho que no se pueda construir vivienda social ahí. O cuando se habla de la defensa del Panul, se habla del todo. Pero con cómo no va a quedar un espacio chiquitito para que la gente construya su casa ¿Por qué no? No, porque hay intereses de clase. Porque va a tener que pasar la micro más arriba y les va a molestar. Los colectivos van a llegar más arriba. De hecho les van a llegar los rotos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado da cuenta de disputa de clases entre las propias causas comunales</li> <li>• Entrevistado rescata historia política personal y familiar</li> </ul>

<p>Yo tengo amigas que viven en mansiones arriba. Yo voy todos los domingos donde una amiga que vive en el Panul, Panul. En casi la última casa y es una parcela...tiene piscina, vive en el bosque y son de izquierda. Y yo les digo – <i>“si poh, porque cuando los pobladores vengan a disputar acá”</i> y me dice –<i>“no poh, pero es que ¿cómo? No”</i>. Es que yo viví un conflicto. Mi papá dirigió el proceso de la toma de Peñalolén por eso creo que tengo esa visión sobre la vivienda. Pese a que la solución final fueron las casas chubi que no fueron lo mejor, fueron estigmatizadas por el gobierno porque las pintaron de colores. Las casas chubi son grandes ¿las conocí? –No- Las casas chubi son más grandes que la vivienda social, pero cuando los pobres de Peñalolén quisieron ir a vivir al lado de los progresistas de la comunidad ecológica, pusieron el grito en el cielo. Y ahí había terreno –todavía hay terreno- Si <i>poh</i> y no quieren que la gente viva ahí. Mi papá los trató de ecofascistas, de qué se creían, pero al final y a lo que voy, es que detrás de esos temas igual hay intereses de clase. No me compro todo el tema verde porque antes que ecologista, aunque no soy ecologista, soy socialista y antes que socialista soy cristiano. O sea, para mí el suelo tiene que ser para todos. Y apropósito del tema del Panul, el alcalde tiene toda la potestad, va a construir igual y el Panul no logró convertirse en alternativa política para disputar eso. Se abstuvieron de las municipales y después les pasó la cuenta. Nosotros les dijimos; <i>-voten por la Susana. Es una compañera del PC y es compañera y –no, no queremos – perfecto.</i> No lograron convertirse en alternativa política y cuando sea evaluado el uso del suelo de ese terreno yo voy a estar ahí.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente recalca necesidad de negociación política haciendo referencia a los malos resultados del Panul</li> </ul>
--	--

Org_ACLF.1.61	<b>H: Volviendo un poco al tema ¿cómo ven uds, como dirigentes o fundadores de la asamblea, el apoyo de otras organizaciones o instituciones, como lo fue el caso de la Escuela de Transporte y Transito de la UTEM?</b>	
Org_ACLF.1.62	C: Bien. Eso es otro tema. Academizar el tema siempre es importante. Son aportes. Nosotros no nos queremos quedar con el tema de la base. Nos interesa tener el apoyo de la UTEM, nos interesa tener el apoyo de todas las escuelas ¿Por qué? Porque el problema tiene un sustento basal, de base, pero también debe tener un sustento teórico que permita llegar a los que también construyen conocimiento. O sea, acá hay gente pensando a favor de OHL, hay gente haciendo lobby a favor de ellos. La Concertación tiene gente metida ahí ¿Cómo nosotros nos metemos ahí? Podemos disputar espacios y hay algo que hacer ahí. El Álvaro nos apoyó porque él es del PRO. También hay algo de él ahí, en lo personal. Sin perjuicio de que está convencido, pero aun así igual nos apoyaría porque tenemos el mismo diagnóstico.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente que es necesario academizar el tema para cambiar el paradigma de los que construyen conocimiento</li> </ul>
Org_ACLF.1.63	<b>H: ¿y siempre este tipo de aportes que vienen desde afuera de la asamblea han sido positivas o tienen experiencias negativas también?</b>	
Org_ACLF.1.64	C: Depende. El apoyo respecto a cómo o respecto a qué. Si se pueden sacar declaraciones bacán. Al Álvaro no le podemos pedir que vaya a las marchas porque está ocupado. A él no le podemos pedir eso. Ahí cuando intentamos hacer La Florida Unida y pecamos de democratitis, hubieron apoyos que fueron lastres. Ahí no se llegó a nada. Más que nada fue una pérdida de tiempo. Y ahí se muestran las posturas que tenemos. Yo soy bien Stalin para algunas cosas porque	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado recalca experiencia política individual que lo define</li> </ul>

	me carga escuchar gente, en el sentido de discurso. Yo tengo 29 y ya hice la biblioteca popular, ya hice el servicio militar, ya vendí la papa frita con el vino navegado ¿me entendí?	
Org_ACLF.1.65	<b>H: Este último tiempo la asamblea se ha involucrado con otras redes. Con ciclistas y otros ¿Cómo va eso?</b>	
Org_ACLF.1.66	C: Desde un principio diría yo. La asamblea tuvo un salto este año que fue volver quizás a su origen y que fue vincular dirigentes. Tú estuviste en un encuentro que se hizo en mayo en una sede social en Santa Irene. La idea fue vincularse a otra gente. Y efectivamente llegaron más compañeros. Se metió gente nueva. Este año ha sido intentar colocar el tema en lo político, hablar con diputados, se hizo un foro hace poco, un par de salidas a la calle que no fueron muy exitosas pero se mantiene la idea. Pero ahí llega. Nosotros dependemos de la licitación. El próximo año como no va haber elecciones vamos a tener que hacer una pega distinta que tiene que ver con generar un movimiento social y ahí es importante la difusión. Salir en la prensa. No sé cuanta gente nos irá a pescar si no hay escenario electoral, no sé. Dudo de eso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado valora la relación con dirigencias para elaborar proyección política de la causa</li> </ul>
Org_ACLF.1.67	<b>H: ¿pero el ojo de ustedes o el objetivo de ustedes ya se convirtió a una escala de ciudad?</b>	
Org_ACLF.1.68	C: Claro, eso ha sido un proceso de aprender. Por ejemplo, el foro que hicimos el otro día, donde estaba el Rafa y otros, el tema fue el Derecho a la Ciudad. Ese es el tema finalmente. Por lo mismo cuando te digo que hay que dejar el tema de la autopista por sí solo o el del Panul por sí solo, es porque hay que hacer un referente amplio, democrático, respetuoso. Intolerante con la ultra ¿Por qué? Porque tiene que proponerse ganar. El problema de los compañeros de la ultra es que ellos no	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado visualiza conceptualmente que el tema de fondo es el Derecho a la Ciudad</li> <li>• Dirigente ve</li> </ul>

	<p>quieren ganar, ellos quieren estar toda la vida hablando de sí mismos. Así que formar su movimiento amplio, que busque instalar un pliego de peticiones desde la calle, desde lo político. Ojalá la compañera Vallejo nos apoye ahí, el Rafa que nos apoye, ojalá todos y que logre generar un pliego que involucre a todos ¿para ganar todos? No <i>poh</i>, sino para ganar de a poco. Pero para ir avanzando en temas. Este pliego va a recoger la demanda de fondo. Si en La Florida los problemas no están separados. O sea, a propósito del Derecho a la Ciudad está el tema de la vivienda que para mí es central ¿Cómo pretendes tu que la gente viva en terrenos chicos o en terrenos que ya están destinados a ser guetos? No me quedo con el tema de que en el Panul no se puedan construir casas ¿Cómo pretendes tú, que luego construido eso, la gente vaya al colegio? Dónde vas requieres vialidad, pero no una vialidad para el empresario donde nos arrinconaran entre dos paredes ¿y que por al lado se vaya el poblador o una vialidad que permita que el ciclista tenga opción, que permita que el que tiene auto tenga opción, que permita que el que usa transporte público tenga opción? Luego, lugares de esparcimiento. Requerimos de espacios, requerimos de lugares, si, bien, en donde las personas vayan se eduquen, trabajen, vuelvan, y que dentro de la casa las personas puedan producir relaciones familiares dignas. No digo que hayan empleadas. Digna. Donde incluso el hombre y la mujer si tienen un desagravio entre ellos puedan estar solos. Lo mismo para la intimidad, para el tiempo del ocio. Para ir generando una identidad digna. Con la ciudad creo que también va de la mano una construcción de género. El rol de la mujer en la ciudad ¿es la cocina? ¿El</p>	<p>como necesaria la transvesalización política como estrategia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente destaca historia personal vinculada al derecho a la vivienda como parte del Derecho a la Ciudad</li> <li>• Dirigente cree que Estado debe garantizar plenitud de derechos</li> </ul>
--	---	---

	<p>comedor? ¿De ir a buscar a los niños al colegio? Nosotros creemos que puede tener otros roles. La mujer que trabaja necesita también los mismos derechos del hombre para trasladarse, a propósito del tema de la vialidad. Necesita lugares de esparcimiento, de diversión. Sin caer en la caricatura socialista de que trabajar, dormir, educarse y después irse para la casa. No, requiere un sinnúmero de opciones que el Estado debe garantizarlo. Acá hay una vulneración de derechos en la construcción de la ciudad como se está haciendo ahora. Nosotros estamos por ampliar esos derechos. Tienen que ser demandas unitarias reclamando la ciudad. Se contempla todo. Contempla por ejemplo de por qué acá en Chile los postes de la luz, que también es una opción territorial, sean subterráneos. Te voy a cambiar el ejemplo. El otro día fui a Las Condes y me di cuenta que allá las micros son distintas. Eran unas micros la raja. No sonaban, andaban rapidito. Perdón, pero a la gente de Las Condes que les colocan esas micros, tiene una implicancia directa en su vida, en la vida cotidiana, en su manera de hacer hogar. Incluso de que lleguen más rápido, menos estresados, menos mareados o menos choreados porque se vinieron menos apretados en la micro. Eso va a tener una incidencia porque el tipo que trabaja va a llegar menos atrasado, la tipa que trabaja llegará menos atrasada. Llegarán con otra disposición a su casa a hacer vida de familia. Bueno, y así una serie de ejemplos. Nuestra disputa al Derecho a la Ciudad.</p>	
Org_ACLF.1.69	<p><b>H: Para finalizar Cristián, una pregunta que va en esta misma línea ¿Por qué crees tú que la autopista la quieren hacer por Avenida La Florida y no en otro lugar? ¿Qué criterio crees que está operando ahí?</b></p>	

Org_ACLF.1.70	<p>C: O sea no por Avenida La Florida en particular, lo que toca es La Florida. Esto es un proyecto mucho más amplio. Cuál es el tema acá, es que se quiere conectar los grandes centros donde están las platas o los centros residenciales donde están las lucas. No es casualidad que esto venga de Autopista del Sol y no es casualidad que venga de Las Vizcachas. Como bien nos dice el Rafa, dirigente social de los allegados. Aquí lo que quieren hacer el garantizarle el transporte a la gente que va a construir sus casas de 4.000 UF allá arriba. Eso. No hay otra cosa. La finalidad es súper sencilla. Y tiene otra excusa de que los desplazamientos son hacia el centro y está comprobado de que son hacia no nororiente. Tiene toda la excusa de que se quiere descongestionar Puente Alto, cuando la gente de Puente Alto perfectamente puede tomar otra opción o bien, incluso, aunque el diagnostico fuera certero, se privilegia la opción, y ahí está el reclamo hacia el Estado, se privilegia la opción de privatizar un bien público como es la calle. Siendo que podrían usar opciones alternativas como el metro, como un tranvía. En Las Condes van a construir un tranvía con recursos públicos ¿<i>cacha?</i> Con recursos de todos los chilenos. Pero no, acá se prefiere esto por qué, para asegurar el desplazamiento para allá. Pero también por otra cosa. Y esto relativiza lo que te dije de las Vizcachas, ya que es un buen negocio. Es un buen negocio en un sistema que está instalado, que está aprobado y que solo falta replicarlo. Las autopistas generan lucas ¿Por qué? Porque el Estado les asegura la ganancia sí o sí. Porque tu <i>cachai</i> que el Estado les dice que si ud no cumple tantos viajes, eso se lo pago yo. La autopista no</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que la ciudad está hecha para el empresariado y con vocación individualista</li> <li>• Dirigente observa al Estado cooptado por grupos económicos</li> <li>• Entrevistado admite que si se hace la Autopista por Avenida La Florida es la único camino posible, ya que las otras vías ya están ocupadas</li> </ul>
---------------	--	---

	<p>pierde ni uno. Y porque hay lobby detrás, porque los ministros son mojados y por una serie de cosas. Y Avenida La Florida, si se quiere llegar a las Vizcachas y se quiere ganar lucas, no sé si habrá otra vía, porque en Vicuña Mackenna tendrían que destruir el metro, Departamental es más chico. Yo creo que por eso.</p>	
--	--	--

**1-Antecedentes Generales**

**a-Nombre** Nicolás Hurtado

**b-Actividad** Cientista Político

**c-Nivel**

**d-Edad** 26

**e-Sector de Residencia** El Fontanar, Villa Los Robles de Santa Amalia, La Florida  
(Departamental/La Florida)

**2-Antecedentes de Investigación**

**a-Fecha** viernes 13 de diciembre del 2013 **Hora** 16:30 hrs **Sector** Casa del entrevistado

**b-Observaciones**

**3-Trascrición Entrevista****a-Nomenclatura**

Frase incompleta, por ruido o mala pronunciación. (...)

Pausa ...

Afirmación o Espejo que no rompe con la oración -espejo-

Entrevistador H (Hans)

Entrevistado N (Nicolás)

b-Texto

Nº	Entrevista	Unidad Macroestructural Semántica
Org_ACLF.2.1	<b>H: ¿Cómo te enteraste de la eventual construcción de la Autopista por Avenida La Florida?</b>	
Org_ACLF.2.2	N: El año 2010 yo estaba recién comenzando la dirigencia vecinal acá mismo, en la villa donde estamos haciendo esto, y se hizo una charla en la cual convocaba el actual diputado Montes aquí en el Colegio Siglo XXI. En esa charla venían personas del municipio, personas del MOP a hablar de las distintas propuestas que habían para la autopista en ese entonces, 3 años atrás, el cual era el de la autopista costanera central por parte del MOP y el proyecto del municipio, que ellos plantearon en aquel entonces, que era una autopista que fuera por Avenida Tobalaba. Ese fue el momento en que yo supe, antes no tenía idea para nada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente reconoce que primeras informaciones provenían de diputados o militantes de Partidos políticos</li> </ul>
Org_ACLF.2.3	<b>H: ¿y ahí que pasó con ustedes? ¿Cómo fue la reacción?</b>	
Org_ACLF.2.4	N: Bueno, ahí no existían “ustedes”, en ese entonces nosotros estábamos, de hecho yo no conocía a gran parte de, si es que no a todos, de los que somos hoy día la asamblea ciudadana. Ese día yo llego como un vecino, como individuo llego a la asamblea y posteriormente, por unos contactos que me hice en ese entonces, me invitan a ser parte de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida. Entonces yo como individuo que llego a ese lugar, que fue por una cosa personal, me pareció que, más que contrario al tema de las autopistas porque en realidad yo no estaba muy involucrado, yo no manejaba el	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado se entera de eventual construcción de autopista como ciudadano y pasa a integrar asamblea por contactos</li> </ul>

	<p>tema tan a fondo, lo que si me pareció curioso es la forma en que estaba presentándose este proyecto, la cual ya se planteaba como algo armado. En segundo lugar, que la bicicleta no tenía ni siquiera una participación mínima por parte del proyecto. Nuevamente, yo lo digo desde el punto de vista de un ciclista que fue a conocer el tema. Pero esas fueron mis mayores críticas en ese entonces. Posteriormente, uno cuando empieza a analizar lo que significa una autopista urbana, yo comencé ya generar esta posición tan contraria a la instalación de este tipo de proyecto</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado crítica en primera instancia la forma de la autopista y la manera en que se presenta</li> </ul>
Org_ACLF.2.5	<p><b>H: ¿ese trabajo de analizar lo de la autopista lo hiciste sólo o ahí hubo gente detrás?</b></p>	
Org_ACLF.2.6	<p>N: No, no. Cuando a mí me convocan a ver si, a invitarme a una de esta reunión, las cuales terminé quedándome y empezamos con el proceso de llevar este asunto adelante, uno, que se mete en cualquier tema tiene que empezar a estudiarlo, para poder defenderse en el caso de que alguien le pregunte, desde en la feria cuando uno entrega un volante hasta en un debate, quizás ya más consolidado. En cualquier momento te pueden hacer una pregunta que te puede dejar absolutamente descolocado porque además no son mis temas tampoco. O sea, uno se involucra en esto de manera voluntaria con todas las ganas, pero tampoco uno paso 4 años, 8 años, estudiando esto como ingeniero, etcétera. Entonces, claramente hay cosas que uno no maneja a cabalidad, pero uno empieza a leer en páginas web, en documentos, noticias, experiencias de países alrededor del mundo y empiezas a informarte más</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado reconoce desconocimiento inicial técnico y teórico del tema de autopistas</li> </ul>

	menos y a formar, entre comillas, una ideología de un tema técnico, de un tema particular del uno no estaba no estaba involucrado no más	
Org_ACLF.2.7	<b>H: y en esa reunión que tuvieron con el diputado Montes ¿te acuerdas quién estaba? o esas personas con las que sabías que podías enganchar las primeras miradas, conversaciones. Onda así “ya armemos algo”</b>	
Org_ACLF.2.8	N: Fue muy masiva, estamos hablando de cerca de 100 personas, 150 personas. Entonces, la verdad, no logré identificar mucho. Pero sí, lo único que puedo decir es que estaba Montes como diputado, estaba el representante de la dirección de obras o de tránsito, no recuerdo de qué del municipio y estaba de parte del MOP. Los tres encabezando el tema este. Y luego público hizo todas sus preguntas, etcétera. Pero ahí yo entonces, como te dije, estaba recién partiendo con el tema de la dirigencia, acá en particular en mi villa, y de La Florida no cachaba nada, no conocía dirigentes. Entonces la verdad es que no sabría decirte a quien ese día pude notar más activos porque no los conocía. Pero si conocía a algunas personas que estaban participando del...no recuerdo el nombre, pero era como el “comité ecológico comunal”. Entonces en ese espacio es donde me invitaron después algunas personas, que ya estaban metidas en el tema de la autopista a participar en la asamblea	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado recuerda que en primera reunión informativa no sabía nada ni conocía a nadie, excepto a las autoridades</li> </ul>
Org_ACLF.2.9	<b>H: ¿y el grupo que organizó entonces el tema de la asamblea en un principio viene del comité ambiental?</b>	
Org_ACLF.2.10	N: No, no. Sólo eran contactos comunes, de los cuales yo participé ese año y el 2011 en ese espacio, que tiene mucha trayectoria. Estamos hablando de 20 años que lleva ese espacio, y que por contactos comunes me invitaron a formar parte de la asamblea.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado recuerda que primeros contactos para organizar</li> </ul>

		Asamblea fue con dirigentes comunales
Org_ACLF.2.11	<b>H: ¿y ahí ya estaba el Cristian y el José?</b>	
Org_ACLF.2.12	N: La primera vez que fui estaba el Cristián, y el José también estaba. Y el Johnny y otras personas que aún tienen participación en ese espacio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entrevistado recuerda a los otros 3 fundadores de la asamblea</li> </ul>
Org_ACLF.2.13	<b>H: Nico ¿te acuerdas si había en particular algunos sectores que prendieron al tiro a organizarse en torno al “No a la Autopista”?</b>	
Org_ACLF.2.14	N: Yo lo veo como algo...no de tan combustión rápida como tú lo planteas. Yo diría que no fue tan así. De hecho, como te digo el tema es bastante técnico y el modelo económico, político y social, a mi modo de ver, al menos, ya tiene como su idea de progreso instalada en el chip de muchos chilenos. Entonces, finalmente, uno no tiene información del 90% de las cosas que pasan pero de todas formas tiene una opinión formada, bueno, no formada, pero tiene una opinión preconcebida muchas veces de gran parte de las cosas, a priori. En ese sentido, creo que el tema de la autopista pasa por ese tipo de aspecto, de los cuales tu a la gente muchas veces les preguntas y están con la noción de que la autopista es una idea de progreso, que el automóvil es la mejor forma de poder movilizarse y que todos estos aspectos, por ende, hace mucho más difícil permear en ese grupo de gente. Aquí estamos entre comillas en una batalla cultural frente a un modelo poderosísimo que ya dejó a la gente en ese estado de individualismo, de que tu familia tenga muchos autos y así movilizarse sin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entrevistado descarta organización inmediata en torno a la autopista, ya que la gente no maneja el trasfondo técnico ni cultural</li> <li>Entrevistado reconoce que lucha es cultural en contra de</li> </ul>

	<p>depender de un autobús, del metro, del colectivo, de juntarte con el resto de la gente. Entonces, en ese sentido, a diferencia de las peleas que son más que nada ambientales puras, como las que se vieron el 2011 o las que han pasado acá en La Florida, el tema del Panul, etcétera. Que son bastante más yesca en ese sentido, porque prenden bastante rápido. “Todos queremos los arboles”, no hay forma que la gente este contra de eso. Esto cuesta mucho más. Y por ende, la lucha que se ha dado ha dado, ha sido llevar el proceso a las juntas de vecinos y a dirigentes que muchas veces también conciban este espacio del no a la autopista como algo necesario. Entonces, de hecho un concejal actual de La Florida, actualmente él también nos dijo: <i>“qué bueno que viene una autopista en La Florida”</i>. Después se empezó a involucrar y dijo <i>“¡eh! Esto no, la verdad, no es lo que yo pensaba”</i>. Porque la verdad que es un tema en que no mucha gente ha hondado. Por ese lado no es un tema para nada fácil que haya surgido hasta ahora involucrarse.</p>	individualismo
Org_ACLF.2.15	<p><b>H: Igual uno podría pensar que los primeros en reaccionar serían los vecinos afectados o eventualmente afectados</b></p>	
Org_ACLF.2.16	<p>N: Es que también la información que hay es tan poca. No hay un municipio activo difundiendo la situación. El MOP por lo general cuando son proyectos privados, no difunde toda la información porque lo ven como que no es información pública y por ende no pueden difundir proyectos que no son de ellos hasta que se liciten y cuando ya pasan a ser públicos. Entonces en ese sentido, ya estamos jodidos. Entonces en realidad es un círculo vicioso que nos jode bastante. Y respecto a tu pregunta anterior, lo segundo es que</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entrevistado extiende críticas a autoridades locales y ministeriales por la poca información difundida a la comunidad</li> </ul>

	<p>nunca nos hemos encontrado con la sogá al cuello, entonces a diferencia de otras comunas que las licitaciones han sido inminentes o cuando estuvo el estudio de impacto ambiental en el caso del Panul, que eran procesos que estaban al frente tuyo, nosotros jamás nos hemos encontrado en la contingencia de decir: “¿sabís que? si nosotros no nos movemos, esto en un mes más se aprueba”. Y eso por supuesto que tiene de bueno, porque en realidad no hemos tenido que estar en la lucha misma, y por ende nos ha dado más tiempo para prepararnos, etcétera. Pero también eso desmoviliza. Eso quita prioridades a la gente, la gente se va a dedicar a otras cosas, legítimamente. Pero también nos ha generado problemas especialmente hoy día o hace un par de meses, cuando nos enteramos que finalmente la licitación se corría para el 2015. Lo cual, por supuesto que es para alegrarse, pero a la vez te dice que vas a tener que mantener un año y media una lucha sin la mayor urgencia para la gente. Entonces tiene su complejidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que, como la autopista no es inminente, están susceptibles a sufrir una “desmovilización” de fuerzas</li> </ul>
Org_ACLF.2.17	<p><b>H: Nico ¿y cómo parte la idea de organizarse en torno a esta “entidad” de asamblea ciudadana?</b></p>	
Org_ACLF.2.18	<p>N: Diría que tiene mucho que ver con la contingencia. Como que han habido ideas, nociones para aplicar a mediano plazo, por supuesto que el mayor objetivo es que se pare, de que no vaya la autopista, pero ha faltado un diseño estratégico más complejo, más mirando al largo plazo. Y en ese sentido, por lo general lo que ha pasado es que el primer año se puede decir que estuvimos más que nada haciéndonos un nombre, difundiendo algo que no se conocía. El segundo año, en el proceso de elecciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente comenta que posicionamiento del tema estuvo en base a la contingencia política local</li> <li>• Entrevistado</li> </ul>

	<p>municipales, lo que hicimos también fue que los distintos actores estuvieran al tanto. De hecho el tema se les preguntó, no sólo en el debate que hicimos a los candidatos a alcalde, sino que también en los medios de comunicación sobre el tema de la autopista. Logramos que el tema, al menos, estuviera posicionado. Y también fue un año que a nivel interno, con las cicletadas, con los foros, etcétera, también pudimos mantener el nombre en el pequeño mundo politiquero floridano. Entonces en ese sentido se podría decir que el año 2012 fue un año de crecimiento. Y el 2013 se perdió un poco esa brújula, aunque por lo general las actividades que se hicieron no fueron de la capacidad de convocatoria que tuvimos el 2012. El tema ya, por suerte, ya estaba instalado, logramos mantenerlo en boga, de hecho se discutió también en los debates parlamentarios. Nosotros logramos 2 debates con los candidatos a diputados. Bueno, uno por parte de la autopista y otro por parte de otra organización pero donde también estábamos involucrados y logramos meter esos temas. Pero fue año en el que, entrecomillas, estamos estancados. Y eso que hubo una diversidad de actores que se sumaron, pero fue la falta de un diseño, de una estrategia, de un norte, es el que, creo yo nos mantuvo en veremos. Y eso es lo positivo en ese sentido, porque vamos estructurando y muchas veces, este año en particular y también el año pasado, venimos trabajando en base a la contingencia, o sea, <i>“saben que se va a realizar este foro, vamos a tirar el rollo. Vamos a participar acá, vámonos moviendo”</i>. En base a lo que va sucediendo. Pero la idea es que el próximo año, considerando que ya se terminaron los</p>	<p>esgrime autocrítica por no tener estrategias políticas al largo plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente reconoce que actividades como cicletadas y debates sirvieron para lograr reconocimiento y posicionar el tema</li> </ul>
--	--	---

	<p>dos años de elecciones, comencemos el proceso de reunir firmas para hacer un plebiscito de carácter comunal para poder asegurar ciertos espacios que, en el caso particular nuestro, se le pueda asegurar un espacio al metro a nivel de subsuelo. Pero además, ojalá, porque creo que esta lucha no la podemos dar solos, también, si vamos a juntar tantas firmas, hagamos más preguntar y sumamos a más organizaciones de la comuna para que juntos, además que hemos estado medios divididos este último tiempo por temas de elecciones, en particular por ciertas agrupaciones, no tenemos las mismas visiones y por ende nos separamos dos años seguidos. No nos comunicamos mucho pero creo que ahora es un periodo nuevamente de convergencia en el que este plebiscito quizás nos muestra un camino ya más claro como para afrontar la pelea el próximo año. Entonces para redondearte, esto ha tenido mucho de improvisación pero de sacarse la cresta entre no muchas manos, que en general, logran efectos bastante potentes considerando que no somos muchos los que estamos activos trabajando por el tema</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado coloca en relevancia la alianza con otras organizaciones comunales</li> </ul>
Org_ACLF.2.19	<b>H: ¿son tres?</b>	
Org_ACLF.2.20	N: Son tres los quizás más visibles, pero somos alrededor de 10. Es que nos vamos moviendo y haciendo cosas	
Org_ACLF.2.21	<b>H: Nico ¿Por qué dices que el año 2013 se perdió el horizonte o la brújula?</b>	
Org_ACLF.2.22	N: porque entre comillas se trató de hacer lo mismo que el 2012. Quisimos partir con cicletada pero la cicletada no funcionó, o sea convocamos a un tercio de la gente que congregamos en un principio. En la	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado observa estancamiento político de la</li> </ul>

	<p>interna las relaciones ya estaban más bastante friccionadas. Por un lado ya habíamos pasado por un proceso de elecciones donde en el cual ya habían roces y todo con visiones internas dentro de la asamblea. Distintas. Y se venía un proceso de segundo periodo electoral que eso ya estaba que preparándose. Además habían rollos personales. Fue un año en que no se creció, así yo lo vería. Como no crecimos y creo que sería optimista decir que nos mantuvimos más que nos estancamos. Yo creo que más que nada, a nivel de efectos políticos disminuimos; no estuvimos tanto en la palestra, no generamos las actividades de antaño, pero por suerte el tema ya estaba posicionado gracias al 2012 y gracias al 2013, de todas formas se seguía estando en la palestra, no es que hayamos desaparecido. De todas formas el tema sigue estando ahí, y como te digo, estuvo en el debate, el debate público. Por varios de esos motivos que el año 2013 fue un año más lento. En particular, varios de los que estábamos ahí, ya con el proceso del 2012 con el cual, yo por ejemplo que no estaba muy involucrado, muchos estábamos metidos en campaña. También eso resta mucho de fuerza, de musculatura a la organización. Porque en realidad, si varios de los que están ahí ya no están con el 100% del tiempo dedicado a esto y están destinado tiempo a otras cosas, lo cual legítimamente era así. También dividió, no sé si dividió, pero debilitó a la organización. Así lo vería yo. Esos son unos de los motivos por los que el 2013 fue más lento.</p>	<p>asamblea en el 2013 por actividades poco llamativas y fricciones internas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado admite que periodo electoral afecto negativamente a la organización</li> </ul>
--	---	---

Org_ACLF.2.23	H: Nico, volviendo a la pregunta anterior ¿cómo llegan a la figura de asamblea “ciudadana”? ¿El concepto de ciudadano lo trabajaron ustedes? ¿Lo pensaron? ¿O fue algo que salió espontáneamente?	
Org_ACLF.2.24	N: Tiene mucho de espontáneo pero tiene un trabajo de que siempre ha estado la discusión. Este año estuvo más alejado, pero hasta mayo de este año siempre estuvo la discusión de que “nosotros como asamblea ¿está bien que nos llamemos no a la autopista? ¿Podemos quizás tener un nombre más propositivo? Y en ese sentido ¿somos una asamblea? En un principio esa era la idea y por ende nos conformamos así. Quizás si lo vemos en términos estrictos no somos una asamblea, somos un grupo operativo, somos un grupo chico de 10 personas que puede llegar a convocar 100, 200, 300 personas, pero esa no es una asamblea activa que está en una continua fragmentación de opinión, de debate, etcétera. No, eso no es así. Yo creo que apunta más que nada a la intención de lo que se deseaba construir, porque la diversidad de actores que están en contra de la autopista son varios. Estamos hablando de que en diversas actividades nos han mostrado ese apoyo, pero por distintos motivos no hemos logrado convocarlos para que estén ahí activamente como militantes de ese proceso y ese motivo yo creo que tiene mucho que ver con cómo trabajamos nosotros en la interna en los últimos 2 años y además por el tema de la contingencia, de que no estamos con la soga al cuello. Pero aun así, yo creo que el tema de la asamblea ciudadana más que ser un tema como que fue espontáneo o muy meditado, yo creo que es lo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que Denominación de “Asamblea Ciudadana” se debe la pluralidad de visiones que se reunieron en un contexto de movilización</li> </ul>

	que queríamos hacer. Finalmente el nombre quedó y así nos llamamos	
Org_ACLF.2.25	<b>H: Y en términos propositivos, son un grupo de sujetos que...</b>	
Org_ACLF.2.26	N: Un grupo de sujetos que plantea temas y que lleva discusión a los sectores. Pero en realidad no somos una asamblea que digamos... como la asamblea del Bosque que concita a mucha gente. No podríamos decir que somos una cosa así.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado se distancia de organizaciones de base asamblearia</li> </ul>
Org_ACLF.2.27	<b>H: El año 2011, 2012, ustedes generaron muchas actividades. Estuvieron las cicletadas, los foros y alguna que otra cosa ¿cómo llegan a esas actividades ustedes? ¿Cómo llegan a decir: una cicletada puede ser bueno como para interiorizar el tema en la gente o para movilizarla?</b>	
Org_ACLF.2.28	N: Esa idea de la cicletada fue una idea del José Fernández. Que llega un día y dice: <i>Sabí qué ¿hagamos una cicletada hueón?</i> Así. Eso es más que nada para explicarte como fue. Y nosotros...de hecho yo era casi el único ciclista que estaba activamente metido en el proceso y poco a poco si tú puedes ver...el Cristián ahora se sube a la bicicleta para todos lados, el José, el Mario. No sé si este año ha andado tanto en bicicleta pero hay un proceso también de que nuestras visiones son convergentes con la de los otros. Con las de los ciclistas, con ese mundillo también. Entonces si eran convergentes ¿por qué no empezar a aprovechar este espacio de gente que también iban creciendo? Poco a poco en los últimos cuatro años los ciclistas han ido en un aumento gradual pero constante. Yo creo que por ahí está el tema de visibilizar la causa a través de ese espacio. Y eso también es ensayo y error porque en realidad la	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado da cuenta de que experiencias individuales también son un aporte en la organización de argumentos y actividades</li> </ul>

	<p>primera cicletada que hicimos, fuimos un grupo de 50 pelotas que fuimos avanzando por la calle pero que nadie gritó nada. La gente nos veía como 50 ciclistas que pasaron pero no tenían carajo idea que el tema era por la autopista. Entonces fuimos aprendiendo, ya para la segunda llegamos con megáfonos, gritando, etcétera y cada vez fuimos sumándole más cosas. Los otros mecanismos que hemos hecho es ir a los medios, estar en prensa, etcétera. También el 2011 hicimos una audiencia pública aprovechando las instancias que brinda la ley de participación ciudadana, que son bastante charcha y las ordenanzas de participación ciudadana municipal que son bastantes charchas. Si son de carácter consultivo, donde uno con suerte trata de apelar de que la gente te escuche. Pero no tienes ningún tipo de poder real. El mismo plebiscito del Panul lo demuestra. O sea ellos pudieron haber logrado el 90% de los votos, el 98% de los votos y no sirve de nada porque es solamente la opinión de la gente. En ese sentido nosotros hemos apelado a esos espacios también; a las audiencias públicas, al plebiscito. Este año hemos comenzado un proceso de mayor unión con distintos actores. Estamos trabajando con un espacio que se llama “La Conexión por el Transporte Justo”, nos llamaron también del “Muévete Santiago”, que es más que nada una organización de ciclistas y así hemos tratado de meternos en otros espacios para poder así perfeccionar nuestra matriz propositiva. Porque hasta el momento eso también se ha quedado un poco estancado, nos quedamos más que nada en la manifestación usual que nosotros tenemos, que para el grupo de gente que somos es bastante potente,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado reconoce que con cada actividad van ganando experiencia y estrategias de socialización</li> <li>• Entrevistado critica sistema de participación ciudadana gubernamental</li> <li>• Entrevistado reconoce vínculos de trabajo y argumentación con otras organizaciones de carácter metropolitano</li> </ul>
--	--	--

	pero que sí hay que ir actualizando y sumando nuevas cosas. Este año se ha perdido un poco eso de ir acumulando información. Y la información la tenemos acumulada, yo por lo menos agarro [...] los videos y hay que llevarlo a algo mostrable para la gente -y ahí se pueden establecer redes de mayor influencia-, Claro	
Org_ACLF.2.29	<b>H: ¿Y en términos materiales o intervenciones que queden plasmadas en paisaje?...por ejemplo lo que he visto yo, son unos carteles que colocan en Los Copihues o en la sede que queda un poquito más hacia Departamental...</b>	
Org_ACLF.2.30	N: Si, eso ha sido más que nada es lo que nos da nuestra creatividad. No somos muy bochincheros...Lo hemos intentado, es verdad, pero no les pegamos mucho a esas cosas. Hemos intentado también hacer murales y la verdad es que, uno, las veces que lo íbamos hacer después terminábamos tirando para atrás porque en realidad, Carter en ese momento estaba con toda su maquinaria borrando todo...	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado señala que no han intervenido el paisaje territorial por desconocimiento y por operación municipal de borrado</li> </ul>
Org_ACLF.2.31	<b>H: ¿en periodo de elecciones?</b>	
Org_ACLF.2.32	N: No, un poquito antes. Primer semestre del 2012. En particular, cada cosa que se ponía era borrado con verde. De hecho no sé si conoces unos rayados de Montes, donde él coloca unas frasecitas con azul, también han borrado algunas. No decían nada, eran como...extraño. Y otros espacios que también terminamos desistiendo esa idea. Lo que a nosotros nos salió más fácil fue finalmente hacer lienzos que pudiéramos dejar pegado en cualquier parte. De	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desisten de murales o rayados por borrados municipales o miedos vecinales, mejor optan por carteles</li> </ul>

	<p>hecho teníamos como 10 por hacer que también están en proceso de hacerse y de colgarse otros. Porque hay personas que tienen miedo de colgar cosas en sus casas y lo viví yo ahora en la campaña. A la gente no le gusta mucho...no sé si no le guste mucho, pero tiene miedo de lo que pueda pasar. Vivimos como con ese germen de la Dictadura todavía. Y nos pasó con el gimnasio por ejemplo, que nos podían haber prestado el espacio para poder...porque ellos estaban activamente en contra de la autopista pero él prefirió no ponerlo. Por ejemplo a mí se me ocurre en las juntas de vecinos que están afines y un departamento que [...] pero también está costando en ese punto. Entonces, como característica propia nuestra, no somos la verdad los más caperuzos para andar haciendo posicionamiento público o escenas culturales. No le pegamos mucho a esas cosas.</p>	<p>movibles</p>
Org_ACLF.2.33	<p><b>H: Nico y en términos personales ¿Qué te ha motivado a ti a ser parte de esta organización?</b></p>	
Org_ACLF.2.34	<p>N: ¿en lo personal? Yo era un ciclista que me empecé a sumar también, como en esos mismos años, al tema de la bicicleta. Y yo creo que más que leer cualquier cosa, el hecho de viajar en bicicleta me hacía mucho sentido en términos de mi bolsillo, de mi salud, en la rapidez que llegaba al otro lado. A lo desestresante que era...Entonces todo eso me hacía mucho sentido en términos de que si lo mío, yo lo encontraba tan excelente, asumía que para el resto también debería ser así. Por ahí me empezó a entrar el bichito del tema del transporte vial, el tema más ya en ese sentido y también, claramente, porque ya estaba involucrado con el tema de la autopista. Entonces a nivel personal va por ahí, en el tema de, como te decía antes, esta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado da cuenta de que experiencia personal en bicicleta sirvió como argumento de otros transportes</li> <li>• Entrevistado</li> </ul>

	<p>lucha cultural por cambiar un poco el sentido de las cosas. Lo que está dado no tiene por qué ser para siempre, sino que es simplemente el estado actual de las cosas y hay que tratar de hacer lo posible para que esto cambie. En ese sentido, creo que parte de eso es mi lucha, en buena onda por supuesto, en contra del automóvil y contra cierto...Nuevamente, la gente puede tener todos los autos que quiera pero no necesariamente los tiene que usar en todo momento y no tienen por qué salir de a uno finalmente. El punto más clave es el rollo cultural del auto como sujeto de éxito y como comodidad, como individuo. Eso es más que nada lo que me llama la atención de esto, por lo tanto también otros procesos ideológicos. Por ejemplo, está el tema de que en la ciudad todos los pasteles vamos para el mismo lado a la misma hora a trabajar y por qué carajo La Florida y Puente Alto, que tenemos tanta población, no podemos generar polos de desarrollo, polos económicos para que la gente de acá trabaje acá. Está bien que la gente se mueva para todos lados, pero eso no es compatible con viajar una hora y media para poder llegar a tu local de trabajo y después de vuelta lo mismo. Va por ahí también, por una cosa de modelo, de desarrollo económico. Entonces como que por ahí todo se junta en mis ganas de estar informado con lo que sucede con lo vial, de lo público, de cómo hacemos ciudad. Yo creo que por ahí me fui involucrando y poco a poco llegue como a ese marco teórico que converge el no a la autopista, el pro ciclismo, ciudades más amigables, etcétera.</p>	<p>cuestiona conceptos de progreso ligados al transporte y reflejados en el automóvil particular</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que idea de transporte amigable acompaña a una ciudad amigable</li> </ul>
Org_ACLF.2.35	<p><b>H: ¿Qué es lo que le temes a la construcción de la autopista?</b></p>	

Org_ACLF.2.36	<p>N: ¿Qué es lo que le temo? En primer lugar, dedicar tantas horas para ser derrotado. Eso es un pequeño detalle. Yo creo lo más central de aquí es que si la autopista finalmente se construye estamos validando el sistema en el cual, por más que vaya por arriba o por abajo la autopista, el tipo que va andar en autopista va a ganar un espacio gigantesco, que va a poder pagar con sus recursos y que, en este caso por el túnel subterráneo, va a poder ocultarlo de la realidad floridana y va a poder pasar desde, por ejemplo por decirte, el Cajón del Maipo hasta la Dehesa si es que toma después la Vespucio Oriente sin haber conocido por lo que estaba pasando. Va a fomentar el uso del automóvil. Nuevamente, yo no tengo problema con la compra pero sí del uso. Va a quitarnos espacios a los que creemos en los espacios públicos, o sea, vamos a perder el bandejón central. Vamos a ver muy perjudicada nuestra calidad de vida en el sentido de que las franjas donde va la autopista ven muy perjudicado su medio ambiente por la polución que genera la cantidad de autos que terminan pasando por ese sector. Yo no podría decirte que es un miedo, sino que es un todo. El modelo con el cual uno pelea, gana. Y eso es el mayor miedo, que es asegurar al modelo otra victoria. Eso no me deja conforme.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado teme perder la batalla en contra de la autopista y el modelo económico en genera</li> </ul>
Org_ACLF.2.37	<p>H: Ni ¿ahora tú eres dirigente vecinal de este sector? ¿Cómo se llama este sector?</p>	
Org_ACLF.2.38	<p>N: Sí. Los Robles de Doña Amalia</p>	
Org_ACLF.2.39	<p>H: ¿y los vecinos te transmiten sus miedos en torno a la construcción de la autopista?</p>	
Org_ACLF.2.40	<p>N: Pocazo. No somos hemos tratado, quizás no con la fuerza necesaria, pero hemos metido en algunas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado critica a</li> </ul>

	<p>reuniones el tema de la autopista y si bien hay vecinos que se muestran alarmados y que dicen: <i>esto no puede ser...</i> Las juntas de vecinos por lo general tienen un poder de convocatoria, en especial en sectores no populares, bastante baja. Y esto tiene muchos motivos. En primer lugar el motivo socioeconómico por ejemplo, en el caso particular de acá. Motivos legales ya que las juntas de vecinos nunca han tenido atribuciones legales. Nuevamente, voy a parecer disco rayado pero el modelo del individualismo también hace que la gente ya no piense como colectivo, que no le interese sumarse a estas agrupaciones de vecinos o agrupaciones de sindicatos o las personas que trabajan con el medio ambiente, ya no. Se rompe con la idea de colectivizar tus demandas y sus ganas, ni siquiera por tener una demanda, de estar con el otro en alguna parte que no sea tu casa. Que no sea con tu familia me refiero. Como que todo eso ha generado que las juntas de vecinos por lo general no llaman mucha atención o mucha asistencia a sus reuniones. Entonces claro, cuando yo te digo que he metido el tema en mi junta de vecinos van 15 personas, y en esta villa deben vivir 1000 personas de los cuales son 200 socios. Entonces estamos hablando de porcentajes muy bajos como para poder permear el tema. Especialmente como te digo en el caso particular de esta villa, no como el caso de Los Copihues, Villa O'Higgins, Fontanar, etcétera, donde las luchas populares, el tema de los campamentos en un momento. Ahora quizás los condominios sociales. Ha formado una base de apoyo social entre ellos, popular, entre las mismas personas que habitan esos sectores. Esta es</p>	<p>atribuciones de juntas de vecinos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado critica cultura del individualismo inculcada en la población</li> <li>• Entrevistado marca diferencia entre historia y participación que muestra la población en la</li> </ul>
--	--	---

	<p>una villa que surgió hace 25, 30 años por una inmobiliaria que la fue vendiendo por cada uno. Entonces no tiene lazos, no tiene mayores vinculas entre las personas que viven en el lugar que habitar en el lugar. No tiene mayores apegos entre la gente. Entonces eso genera muchos problemas. Y segundo es que este lugar no tiene sede social, entonces eso también hace que cualquier tipo de reunión donde tú quieras informar o que cualquier tipo de intento de que esos lazos en algún momento empiecen a formarse tiene que ser en la calle o en la casa de algún vecino que te preste el lugar. Entonces eso también merma mucho las posibilidades de cualquier tipo de organización, en particular de esta.</p>	<p>comuna</p>
Org_ACLF.2.41	<p><b>H: El tema de la historia común entre los vecinos ahí pesa. Nico, en términos técnicos o prácticos si te preguntaran el por qué avenida La Florida se debería resguardar ¿Cuáles serían tus principales argumentos?</b></p>	
Org_ACLF.2.42	<p>N: Más que Avenida La Florida por Avenida La Florida, yo creo que es por la defensa de lo público en realidad. Más que de lo privado es la defensa de lo público. Yo, por ejemplo, no estoy tan en desacuerdo con las expropiaciones en sí. Creo que por el bien común, los habitantes, las casas, los comercios, etcétera, eventualmente van a tener que ceder por el interés general. El problema que este proyecto no es de interés general y por ende se va a transgredir el espacio público por un interés privado, quizás de muchos privados. De una minoría. Mi problema aquí, de que se transgreda La Florida y que el espacio público se privatice en ese sentido tan drásticamente, es eso más que nada. Que el espacio de todo será</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado prevalece lo público, por sobre demandas particulares</li> <li>• Entrevistado cree que principal problema radica en que minoría privatiza lo de</li> </ul>

	<p>finalmente de los que puedan pagarlo y de los que anden en vehículo. Entonces estamos hablando de un 15% de la población que se apodera de un espacio que es de todos y especialmente cuando ese espacio de todos actualmente brinda ciertas externalidades positivas. Por ejemplo la gente que hace deporte en el bandejón central. Entonces mi problema principal es cómo lo de todos pase a unos pocos. Yo creo que ese es mi problemas más que de Avenida La Florida de por sí.</p>	<p>la mayoría</p>
Org_ACLF.1.43	<p><b>H: Nico y a partir de la generación de la asamblea el año 2011 ¿has notado cambios en el pensamiento, en la actitud de la gente en cuanto a la proposición u organización?</b></p>	
Org_ACLF.1.44	<p>N: Yo creo que tuvimos suerte. No sé si suerte. Pero si estuvimos en un bueno momento político y social de Chile. O sea, yo creo que, no por nuestra causa, el 2011 se da un despertar generalizado que hace que distintos actores ya no vean con tanta normalidad lo que en otros países se ve como aberrante. A otros países me refiero a países desarrollados con mayor historia. Que Chile es el laboratorio del liberalismo del cual todo parece normal para nosotros pero desde afuera uno mira y es una locura. Entonces, por ende, ese despertar se fue dando de manera generalizada en todo el país gracias a distintos movimientos que también tenían causas anteriores y en ese sentido, en La Florida en particular, nosotros quizás formamos parte de ese momento a principios del 2011 y finales del 2012. En que ya no era el tema de la educación, de la salud y de los temas sectoriales más típicos, sino que sobre temas bastante más novedosos entrecorillitas. Por más que hayan experiencias</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado reconoce año 2011 como clave en términos de movilización social</li> </ul>

	<p>previas en los noventa contra la Autopista Costanera Central o los que pelean con la Autopista Vespucio Oriente, que también llevan bastante tiempo. Pero en ese momento como hubo una mayor visibilidad de esas problemáticas viales. Los de oriente siguen peleando, nosotros aparecimos, también Macul empezó a levantarse con fuerza. Estuvieron peleando mucho tiempo los del acceso sur de Santiago. Los del tren este año, ahí en el sector de PAC. Entonces ciertas causas que, por cierto que antes eran resistidas, yo tengo entendido que aquí también se peleó con la Autopista Vespucio Sur que dividió a La Florida en dos. Tengo entendido que también había personas peleando, no sé si peleando pero si contrarias a que el Metro fuera por arriba en Vicuña Mackenna. Entonces esos procesos existían. El problema está, ayer tuvimos un debate en la Asamblea Constituyente, que la asamblea constituyente lleva mucho tiempo pero el tema está en que esto hace muy poco comienza un proceso casi que geométrico. O sea, hace poco comienza la visibilidad de la situación y yo creo que el 2011 fue para nosotros ese momento. Causas que eran mucho menores empiezan a tener visibilidad porque se entiende que son perjudiciales para el buen vivir de todos nosotros. En ese sentido la autopista, o la lucha contra las autopistas, o quizás en algunos casos con ciertos tipos de autopistas, sí generaron ese cambio de switch en el cual la gente empezó a involucrarse más en estos temas que no necesariamente afectaban a la educación de su hijo o a la salud de sí mismos o la pensión de sus padres, sino que temas un poquito más de ciudadanos, de lo público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que movilizaciones del 2011 motivaron a la ciudadanía a reclamar en sus diversas causas</li> </ul>
--	---	---

Org_ACLF.1.45	<b>H: ¿y eso mismo le sirvió a ustedes para establecer redes de contacto o redes de apoyo?</b>	
Org_ACLF.2.46	<p>N: Sí, claro. A nosotros nos sirvió mucho en ese sentido la, no sé si hubo un despertar pero sí al menos hubo un mayor interés en las organizaciones sociales de La Florida. En el cual por algo el tema de la autopista comienza a hacerse un espacio, y diría yo que desde Vicuña Mackenna hacia arriba, porque para el poniente son otras realidades es distinto y la autopista no es lo suyo, la autopista termina haciéndose un espacio como uno de los movimientos o como una de las causas reconocibles de La Florida, como una de las problemáticas que tenemos en la comuna. Entonces, en ese sentido la declaración con actores que también se estaban levantando, el Panul por ejemplo, que en ese entonces era muy chiquitito y ahora está muy poderoso. El tema del estadio, el cierre de los colegios el año pasado. Son distintos actores que, entrecomillas, somos únicos, estamos separados, estamos aislados pero en realidad el nivel de complementariedad de estos proyectos es absoluto. O sea, el hueón que quiere tener un parque allá arriba, que quiere tener una casa digna, me refiero a los que están peleando ahí en Don Bosco, los allegados, el que quiere tener áreas verdes, que el de la casa digna quiere tener áreas verdes, el que quiere casa digna quiere poder llegar a su trabajo, quiere que su colegio le quede cerca, que sea de calidad. Etcétera. Todo ese diseño de ciudad se hizo relevante para la ciudadanía. No es un tema mayoritario por supuesto pero sí se hizo visible a mayores ojos de que estos procesos eran complementarios, que una cosa no va sin la otra, que una cosa no se puede entender</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que clima de movilización nacional llamó el interés de organizaciones en temas locales</li> <li>• Entrevistado señala que temas locales que afectan a la población se deben al tipo de diseño de ciudad</li> </ul>

	sin la otra.	
Org_ACLF.2.47	H: Y eso pone en jaque al alcalde También. Tení un conglomerado de gente movilizada que está en contra de la política de ahora.	
Org_ACLF.2.48	N: Claro, y más cuando el alcalde que tenemos es medio loquito.	
Org_ACLF.2.49	H: Nico ¿Qué ha significado para ustedes como Asamblea No a la Autopista el involucramiento de estas otras organizaciones, ya sea el Panul, ya sea Don Bosco, ya sea la gente que está en contra de los ruidos del estadio, el tema de los ciclistas también? En el sentido de que ¿ha sido bueno, malo? ¿Qué les ha parecido?	
Org_ACLF.2.50	N: Hay visiones distintas entre nosotros. A mi forma de verlo, yo creo en la unidad. No en la unidad de homogeneizar estos espacios, sino en la unidad de converger de estos espacios porque la diversidad, entrecomillas, es nuestra, y la complementariedad de nuestras casusas...Y además en el apoyo de nuestras causas. Porque finalmente cada uno por sí solo, probablemente no va a lograr nada. Yo creo que de los 30 mil o 20 mil que votaron por el Panul, probablemente 1000, 500 o 300 o 100, habían estado en actividades del Panul antes y todo el resto la movilizamos entre varios. No quiero decir que movilizamos a 20 mil, pero cayó en un proceso de sinergia. Sobre eso, yo lo veo con buenos ojos. Comenzamos un proceso el 2011 llamado La Florida Unida que terminó cayéndose el 2012 por el tema de las elecciones. Entonces, hay algunos sectores que son un poco más puristas que uno y creen que con el hecho de que, no sé si cree, pero por lo menos uno está que ya está metido en procesos electorales ya lo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree en la convergencia de causas como estrategia de apoyo y complementariedad</li> </ul>

	<p>hace merecedor de la opinión positiva de uno. Y que casi que somos unos vendidos. Entonces en ese sentido, mi forma de verlo es un poco más pragmática y por lo que yo opine diametralmente distinto a otros sectores, yo quiero que con esos sectores nos sentemos en la misma mesa a trabajar porque yo creo que hay más cosas que nos unen que los métodos que nos desunen. O de los temas que nos desunen. Yo lo veo así, que el trabajo común a futuro es mucho más relevante que las posibles divergencias que tengamos hoy día.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado se distancia de grupos que no dialogan con adherencias o alianzas con partidos políticos</li> </ul>
Org_ACLF.2.51	<p><b>H: Nico y sintetizando ¿Cuáles crees tú que son las principales reivindicaciones del movimiento No a la Autopista por Avenida La Florida?</b></p>	
Org_ACLF.2.52	<p>N: Para mí forma de verlo, como te digo, el principal es el tema cultural. Es lo que engloba, como el paraguas. Es lo que finalmente termina demostrando que no es contra de la autopista Costanera Central ni en contra del automóvil, sino que es todo un proceso ideológico que nos trajo un modelo y que lo incorporamos casi que a cabalidad, y que hasta hoy día tiene repercusiones en como el chileno medio o gran parte cómo nosotros pensamos. Y en ese sentido esa es la primera lucha. Y claramente nosotros no estamos aspirando a derrocar este sistema y vamos a cambiarlo, pero sí podemos aportar nuestro granito de arena en sentido y específicamente en el tema vial. Sobre ese tema en particular, nuestro tema apunta a eso específicamente, a romper un poco con el individualismo, a que se fomente el transporte público, a que la bicicleta que es un medio de transporte limpio, económico y que genera una buena salud por excelencia, se fomente y que se den todas las</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que la lucha de fondo es contra la cultura neoliberal</li> <li>• Entrevistado señala que su lucha específica es con la visión del transporte individualista</li> <li>• Entrevistado reivindica rol de lo público</li> </ul>

	<p>facilidades para aquellos que puedan andar lo hagan. El municipio no tiene un ciclero y uno termina poniéndolo en la reja. Entonces yo creo que va por ahí el tema, en este marco general que tiene sus caídas puntuales respecto al tema que nos convoca: la autopista no es la solución, transporte público para todos, transporte público de calidad, el tema de la bicicleta, etcétera.</p>	
Org_ACLF.2.53	<p><b>H: Nico, para finalizar ¿por qué crees tú que la autopista se pretende hacer en Avenida La Florida? Por ese territorio en específico</b></p>	
Org_ACLF.2.54	<p>N: Yo creo que porque no es para esta villa, no es para las villas que están al frente por el lado de Puente Alto, es para... (risas) son varios. Son para los paños que aún no se han construido hacia el sur, que en particular tienen bajo valor hasta el momento pero en algún momento podrían agarrar un gran valor, específicamente considerando la última modificación del Plan Regulador Metropolitano y eventualmente la cientoúnica que se puedan venir. El tema del Cajón del Maipo que también se está empezando a involucrar del espacio urbano. Ya tenemos Alto Maipo, las mineras que están allá arriba. Entonces es un espacio que poco a poco va empezar a generar necesidades de la gente, porque se va a empezar a generar desarrollo de trabajo de cara a estas explotaciones, de que trabaje gente cerca y de que se generen servicios básicos dentro de estos espacios donde también se va a fomentar el desarrollo inmobiliario desde arriba. Y también por las parcelas del campo que siguen existiendo y donde hay gente bastante influyente hasta hoy. Eso son como los motivos más ocultos, o no, son como los</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado cree que autopista no responde a floridanos sino a futuros proyectos inmobiliarios relacionados con el Cajón del Maipo</li> <li>• Entrevistado cree que la autopista responde al sistema de lucro que establecen las concesiones chilenas</li> </ul>

	<p>antepenúltimos a los ocultos. El más oculto es claramente el proceso de concesiones a empresas extranjeras que finalmente es un gran negocio para quien tiene acción en estas empresas que le van a estar sacando plata al Estado por 40 años. Entonces yo creo que va por ahí el tema. Sacándole plata al Estado y a los chilenos por 40 años por una concesión que dura 3. Por supuesto que hay un mantenimiento pero es mínimo. Y también, como te digo, este modelo y como conciben ciertos sectores la sociedad, si bien está muy instaurado y el 2011 se le hizo temblar, ellos saben que deben mantener la lucha ideológica entrecomillas, y uno de esos aspectos es el cómo la gente se moviliza, es el cómo la gente anda, cómo la gente vive. Y también creo yo, entrecomillas, el que, este es un sesgo gigantesco pero, el que no anda en locomoción pública por lo general no va a tener la misma visión política y social del país que el que anda en su auto por una autopista. Obviamente van a ver muchos casos en los cuales yo estoy en un error gigantesco pero me refiero a que si tú lo miras, quizás, a nivel de estadística a nivel de proporciones, yo creo que no es tan errado lo que planteo. En ese sentido también es una forma de ir construyendo una realidad de país que sea acorde a los intereses particulares de quienes están llevando a cabo este proyecto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistado desprende que fomento al individualismo es mantener a la población fragmentada individualmente para el beneficio de unos pocos</li> </ul>
--	--	---

**1-Antecedentes Generales**

<b>a-Nombre</b>	Berta Barrera
<b>b-Actividad</b>	Profesora de Arte (Presidenta Junta de Vecinos 24-B)
<b>c-Nivel</b>	
<b>d-Edad</b>	44
<b>e-Sector de Residencia</b>	Villa España, La Florida

**2-Antecedentes de Investigación**

**a-Fecha** 24 de diciembre del 2013 **Hora** 19:00 **Sector** Junta Vecinal Villa España 24-B

**b-Observaciones****3-Trascripción Entrevista****a-Nomenclatura**

Frase incompleta, por ruido o mala pronunciación.	(...)
Pausa	...
Afirmación o Espejo que no rompe con la oración	-espejo-
Entrevistador	H (Hans)
Entrevistado	B (Berta)

b-Texto

Nº	Entrevista	Unidad Macroestructural Semántica
Part_ACLF.1.1	<b>H: ¿cómo se entera usted de la posible construcción de la autopista?</b>	
Part_ACLF.1.2	B: Me enteré a través de afiches o carteles que vi en la calle donde llamaban para informar a la gente. Porque primero empezó con un movimiento que estaba dirigido en ese momento por el diputado, y actual senador, Carlos Montes. Entonces habían varios carteles que llamaban a una charla en el Colegio Benjamín Vicuña Mackenna y eso fue en el año 2010 me parece. Ahí fue como la primera vez que yo me enteré que había un proyecto de autopista aquí en La Florida. Y había gente del comercio me acuerdo, harta gente. Estaba el diputado Carlos Montes como dirigiendo esto y había gente del MOP. Y ahí explicaron que estaban en un proyecto, en un preproyecto. Y la gente que estaba ahí de los comerciantes estaban mucho más empoderados con el tema y se estaban oponiendo y tenían un proyecto propio. Ahí yo empecé a tomar conciencia de lo que estaba pasando	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entrevistada recuerda que primeras informaciones sobre autopista las dieron autoridades como el diputado Montes y personal del MOP</li> </ul>
Part_ACLF.1.3	<b>H: ¿comerciantes como las floristas dice usted?</b>	
Part_ACLF.1.4	B: Sí. Floristas. Había también de los comercios locales, de locales pequeños.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entrevistada recuerda que en</li> </ul>

	<p>Había uno que otro representante de los feriantes. Pero eran casi todos comerciantes. Yo me fije que era como gente de más allá de Walker Martínez, que estaba mucho más informada que la gente que está hacia este sector. En ese momento. En esa charla que yo fui</p>	<p>primeras reuniones informativas había mayormente comerciantes pequeños del sector de Walker Martínez</p>
Part_ACLF.1.5	<p><b>H: ¿y por qué cree usted que pasaba eso?</b></p>	
Part_ACLF.1.6	<p>B: Porque yo creo que aquí, este sector es como bien especial. O sea la gente es como bien reacia a participar, de informarse, no se organiza mucho. Por lo menos en mi villa. Siendo que la villa de al frente tiene un poquitito más de esa conciencia como de asamblea, también tuvieron un rol mucho más activo en la Dictadura. Gente con mayor preparación o con más conciencia política, como de ciudadano. En cambio aquí en mi villa es como de gente que no se mete en nada. Así como que nos cuesta hartito. Para ellos, la junta de vecinos es completada, bingo y paseo, entonces cuando tú les <i>dai</i> otro tipo de cosas no les gusta. Se aburre. Ese tipo de gente es la que tenemos en esta villa. Entonces cuesta como incentivar un poco a participar. Y siento también que para allá sí hay gente más organizada, con más conciencia. O sea, gente con más preparación como ciudadana.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada reconoce la gente de su sector tiende a participar poco en organizaciones</li> </ul>

Part_ACLF.1.7	<b>H: Berta y ¿cómo se enteró usted de la existencia de la Asamblea No a la Autopista?</b>	
Part_ACLF.1.8	<p>B: Bueno. Como empecé a ir a esas charlas, de repente empecé a leer y a informar. Y de repente me llegó...a ver deja acordarme porque fue hace tanto tiempo. Parece que me llegó un correo a la junta de vecinos. Ya. Yo en ese año postulé a la junta de vecinos, quedé como secretaria junto con mi compañero. De repente me llegó un correo a la junta de vecinos y ahí yo les respondí y les dije: <i>“a mí me interesaría saber más de ustedes”</i> y empezamos a comunicarnos. Justo fue en el periodo que teníamos cargo de directorio, entonces yo les había mandado un correo a ellos como secretaria y les dije si podían venir a darnos una asamblea aquí a nuestra comunidad, a informar a la gente. Y vinieron justo el día de las elecciones, el José. Vino José y me dijo “hola, yo soy el de la autopista...” pero “justo estamos en elecciones” le dije yo, así que después de, si estoy en la directiva estamos en contacto. Y ahí hicimos el contacto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada recuerda que contacto inicial con organizadores de Asamblea fue cuando ella asumió como dirigente en su JJVV y decidió informar a su villa lo que estaba pasando</li> </ul>
Part_ACLF.1.9	<b>H: ¿Qué la motivo en primera instancia a querer saber de este proyecto?</b>	
Part_ACLF.1.10	<p>B: Aaah...cuando supe a grandes rasgos el proyecto, me pareció...a ver cómo te lo puedo decir. Siempre en este tipo de proyecto te quieren plantear el progreso, pero jamás ven el arraigo que uno tiene con</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente cuestiona idea de progreso propagada por mercado</li> </ul>

	<p>su entorno, con el concepto de barrio, con su concepción de barrio. Y por otro lado, donde vi que el proyecto es sumamente invasivo a la vida que tenemos, me planteé que no poh, que no corresponde ¿hasta cuándo nos llenan de autopistas si en el fondo eso no soluciona absolutamente nada? Si bien hay tacos aquí, el flujo vehicular es más o menos lentos en las horas peak, en el resto del día no se justifica una autopista. Y por otro lado, era romper como todo. Yo veo otros ejemplos que hay por acá, aquí mismo en Américo Vespucio y se ve cómo han matado el concepto de comunidad y barrio que se puede tener acá. Imagínate, yo voy y miro a la gente de al frente. Si ponen una autopista aquí, seguramente van a poner barreras para la contaminación acústica, no voy a poder cruzar a una distancia prudente. No sé. Ya no va haber esa sensación de barrio. Te van a separar de tus vecinos y eso es lo que no me gusta. Siento que no mejora nada. No creo que sea la solución para disminuir los tacos, yo siento que la solución va por otro lado. Entonces no me pareció una medida inteligente. También hay mucha pérdida de lo que es el comercio local. Perder sectores de áreas verdes. Si bien aquí no hay mucho pero más al interior por Avenida La Florida, igual hay bandejones que sí son importantes con cosas de áreas verdes. Porque ya estamos cansados con la</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigenta concibe que la irrupción de una autopista en su barrio afectará la calidad de vida y no solucionará problema</li> <li>• Entrevistada da cuenta del conocimiento que tiene de otras experiencias negativas por irrupción de autopistas</li> </ul>
--	---	---

	<p>experiencia de Américo Vespucio de que mataron una cantidad de árboles ahí y ahora una ve y hay puro cemento, y los poco y nada de árboles que pusieron, nadie se hace cargo. Uno va a reclamar <i>–no, que la municipalidad</i>, la municipalidad te manda a la concesionaria y los árboles se están muriendo ahí.</p>	
Part_ACLF.1.11	<p><b>H: Es un poco como la experiencia traumática que se vivió con la construcción del Metro. Que La Florida se dividió, pusieron barreras, lo hicieron por arriba...</b></p>	
Part_ACLF.1.12	<p>B: Claro. Y hemos visto ahora la realidad, ahora que participamos más, de la Villa O'Higgins de cómo quedó separada. Como gente que antes podía cruzar e ir al consultorio, a su colegio, ahora tiene que caminar metros, metros y metros para poder cruzar y simplemente se tuvieron que cambiar de colegio. Eso yo no lo quiero acá tampoco. Pienso que no nos merecemos eso. Estoy cansada de que nos planteen ese tipo de progreso cuando para mí no es progreso.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente cuestiona idea de progreso propagada por mercado</li> </ul>
Part_ACLF.1.13	<p><b>H: En término de participación ¿cómo ha estado participando usted o la junta de vecinos la cual representa?</b></p>	
Part_ACLF.1.14	<p>B: A ver. Nosotros empezamos a integrarnos a la Asamblea este año. Después de esa charla que te dije yo que habían hecho. Del contacto que tuve con ellos después de que salí presidenta de la junta de vecinos, me empecé a contactar</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada una vez presidenta de JJVV informa al conjunto de la villa y la villa vecina las implicancias de la</li> </ul>

	<p>con José y lo primero que le pedí es que viniera a hacer, en una asamblea, a informar a los vecinos de qué se trataba el proyecto. Entonces hicimos una asamblea en conjunto con la 24 para que nos facilitara su sede que es más amplia que esta. Ahí se hizo esto y ahí asistieron una cantidad bastante decente de vecinos digamos. Más de 30 vecinos asistieron. Se informó, los vecinos estaban bastante (...) y ahí yo empecé ya con bastante contacto con ellos. Les plantie de que veía la necesidad de que hicieran como nexos barriales. Es que ellos estaban súper metidos con otros sectores. Imagínate, José es del Fontanar y yo no lo conocía. Entonces le dije que me parecía muy buena idea ir como de educación por barrio, ir a todas las juntas de vecinos alrededor y tener un nexo. Porque si no nos unimos nosotros, no vamos a tener fuerza para después poder defender nuestra postura. Y empezaron a hacer esas asambleas y no me di ni cuenta cuando me empecé a integrar con ellos. Me empezaron a mandar correos y, ya. Me preguntaron si podía ayudarlos acá y sí podía. De repente que empezaban a imprimir...no sé, cosas súper simples. Imprimir afiches para promover actividad y como un compañero trabaja en una oficina, sacaba su afiche y así empezamos de a poco a poco y no nos dimos ni cuenta y ya estábamos involucrados en la asamblea.</p>	<p>autopista por voz de uno de los fundadores de la Asamblea</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente propone a organización empezar a establecer nexos barriales para ir ganando fuerza</li> <li>• Entrevistada se involucró en la asamblea de manera gradual a través de su trabajo</li> </ul>
--	---	--

Part_ACLF.1.15	<b>H: pero ¿ustedes en términos dirigenciales?</b>	
Part_ACLF.1.16	<p>B: Claro. O sea, yo primero empecé como ciudadana digamos. Porque yo no podía plantearlo como de junta de vecinos, sino que yo me interese como común y corriente. Y en esa asamblea que tuvimos con ellos, planteé a la asamblea que como junta de vecinos de acá tomáramos una postura frente a la autopista. Y toda la gente voto que no quiere autopistas en esa asamblea. Entonces ahí ya la tomamos como una bandera de lucha de la junta de vecinos, respaldados por la asamblea que votó en forma unánime que no quería autopista, por lo menos la gente presente. Después hicimos otra asamblea a petición de vecinos que no pudieron ir ese día. A esa asamblea fueron mucho menos pero también, esa gente en forma unánime, no quería autopista. Y después la gente empezó a ver porque empezamos a pegar informativos, los afiches, a repartir folletos en la feria y a trabajar en conjunto con José. Entonces la gente nos empezó a preguntar a preguntar y mucha gente no tenía idea del proyecto. Yo te diría que del 100% un 95% no tenía idea de la autopista, de que había ese proyecto por Avenida La Florida. Empecé a informar, y de toda la gente que le hablé en la feria, en las asambleas, creo que dos personas son las únicas que nos han dicho epítetos poco agradables, así como que <i>“siempre en contra del progreso”</i>,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada propuso como Pdta. de JJVV votar la opinión de la villa en torno a la autopista.</li>   <li>• Entrevistada empezó a trabajar en la Asamblea en</li> </ul>

	<p>“<i>comunistas de tanto...</i>” porque todos son comunistas así si te opones...Así que nos tratan mal, pero dos personas, todos apoyándonos, dándonos las gracias por informar</p>	<p>términos informativos con la comunidad</p>
Part_ACLF.1.17	<p><b>H: ¿pero aquí en el barrio dice usted? ¿En esta misma junta de vecinos o fue...?</b></p>	
Part_ACLF.1.18	<p>B: En esta junta de vecinos y de ahí nos fuimos a la Feria de Abastos y ahí va gente de todos lados. De Walker Martínez, de otros sectores y también, la gente agradecida de la información. Y ahí me empecé a involucrar, involucrar. Y tomamos como junta de vecinos, a raíz de las dos asambleas, donde las dos en forma unánime votaron que no querían autopista más la gente que se acerca a conversar acá en las horas de atención, tomamos como bandera de lucha como junta de vecinos el no a la Autopista por Avenida La Florida</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada recuerda que trabajo informativo fue en su villa y en sectores cercanos que fueran públicos o concurridos</li> </ul>
Part_ACLF.1.19	<p><b>H: ¿y ustedes se ven directamente perjudicados?</b></p>	
Part_ACLF.1.20	<p>B: Y además que nosotros estamos al lado. De hecho si expropiaran y de acuerdo a los proyectos, nosotros creo que no existiríamos como sede ni eso locales comerciales. Entonces también informamos a la gente de los locales comerciales. Los de los colectivos también estaban consientes. Los departamentos que están más expuestos también. Entonces hay conciencia, pero qué nos jugó en contra. Íbamos así, hacia arriba, hacia arriba, y el</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevista utiliza como argumento basal en su villa, la afectación directa de la autopista</li> <li>• Entrevistada observa que la</li> </ul>

	<p>señor Carter en una jugada estratégica saca, no sé si la viste en la entrada –sí- , esas tremendas gigantografías y pone “<i>No a la Autopista de la Discriminación</i>”. Entonces cuando tu empezaste a decirle a la gente que no a la autopista, entonces te dicen: “<i>no poh, si el alcalde ya dijo que no. Ya no va el proyecto</i>”. Entonces tuvimos que volver a explicarles a los poco y nada que después empezaron a venir, que no era así. Que el señor Carter no es que se oponga, él se opone al proyecto que plantea el MOP pero él está planteando su propio proyecto de autopista. Si el de él tiene menos pistas, igual es invasiva, igual es una autopista y no va a solucionar el problema que ellos están solucionando. Entonces la gente tiene ese desconocimiento. Y ahí nos jugó en contra. Fue tan en contra que nosotros se llamaba Asamblea No a La Autopista por Avenida La Florida, tuvimos que cambiarle el nombre para que la gente no siguiera confundiéndonos. Ahora le pusimos Asamblea La Florida sin Autopistas ¿cachai? Tuvimos que cambiar nuestro nombre para que la gente no nos confunda con Carter</p>	<p>intrusión de Carter en el tema quitó interés ciudadano</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada se desmarca de propuesta de Carter por considerarla engañosa</li> </ul>
Part_ACLF.1.21	<p><b>H: ah! Por eso. Algo me había comentado el Nico de que tuvieron que cambiar el nombre</b></p>	
Part_ACLF.1.22	<p>B: Claro, por eso. Porque la gente decía “<i>¿qué tanto le sean si el alcalde ya no quiere autopistas!</i>”. Entonces tu tenías que explicarle, “<i>Señora, eso no es así...</i>” y ahí</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada recuerda que, antes que Carter apareciera con</li> </ul>

	<p>perdimos como harto...yo te digo, íbamos así. De hecho hicimos un encuentro. Ahí están todas las cosas que hemos hecho. Esa asamblea del 25 de noviembre que fueron varias organizaciones sociales de aquí de La Florida. Ese día vino ene gente. De Peñalolén, de Providencia, La Reina. Representantes de organizaciones sociales. Ahí formamos cuatro comisiones, que eran: la de difusión a la cual pertenezco yo, estaba la de transporte que era la parte más técnica y que iban a tratar de plantear qué hacer acá. Otra de crear una red o coordinadora metropolitana, para crear una red de Santiago y no sólo de La Florida. Y el otro tenía que ver con transporte público y participación ciudadana. Entonces esas fueron las comisiones. Ahí vamos, súper bien. Yo te digo, habían hartos, se llenaba pero después se desinfló</p>	<p>carteles, se hizo reuniones con organizaciones locales y metropolitanas para converger y proyectar las causas</p>
Part_ACLF.1.23	<p><b>H: ¿y esas comisiones o redes dieron resultado?</b></p>	
Part_ACLF.1.24	<p>B: Mira, la de difusión es la que somos nosotros y es súper cuático y triste pero bueno. Ese día, el 25, estaban todos como...yo te diría que había varia gente, casi 100 personas, menos. Pero había mucha gente. Entonces nos juntamos los cuatro y dijimos los de difusión: <i>“tenemos que empezar a educar a la gente”</i>. De repente plantearon hacer plebiscito pero si nos sale en contra, porque si no educamos a la gente, no la informamos, nos puede</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cree que punta base para proyectar cambios es la educación de la población</li> <li>• Entrevistada recuerda que</li> </ul>

	<p>salir el tiro por la culata. Claro porque si les meten la idea del progreso. Entonces empezamos con eso, con los folletos a educar, a la feria. Bueno, los chiquillos habían hecho cicletadas, caminatas y todo eso. Un día nos juntamos y nos empezamos a reunir con la gente...ah! Y también empezamos con la comisión de los comerciantes, que era una comisión que estaba encargada solamente de ver cómo los comerciantes estaban afectados. Participó ahí hasta el dueño del gimnasio de Walker Martínez. Él participó en las primeras reuniones pero hay gente que no le gustan mucho las reuniones entonces como que se aburre. Y también yo sentí que se desinfló cuando Carter pegó esos carteles. De verdad que nos afectó hartito eso. Entonces mucha gente dijo <i>“ah, ya no viene”</i> y como que se conformó y dijo <i>“ah ya, no hay que pelear”</i> entonces nos quitó como fuerza esa estrategia de Carter. Después de eso empezamos a reunirnos por comisión, pero ¡éramos siempre los mismos! Somos el Nicolás, José, la María Teresa ¿Quién más viene? Yo te digo los que vienen siempre, siempre. El Cristián a veces. Él también a veces cuando puede por el tiempo. Mucha gente que por el trabajo no puede ir. Carmen también es la secretaria de la junta de vecinos y yo. Somos los que siempre estamos. Somos como ocho o nueve los que siempre</p>	<p>comisiones eran variadas y las personas que las componían eran quienes tenían manejo en el tema (ej. Comerciantes con comerciantes)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cree que después que Carter empezó a difundir propaganda en contra de la autopista, se desmovilizó la población</li> <li>• Dirigente lamenta que trabajo permanente quede centrado en los mismos</li> </ul>
--	---	--

	estamos yendo. De toda la gente que había al final quedamos nueve.	
Part_ACLF.1.25	<b>H: ¿y los vecinos de acá no se involucraron?</b>	
Part_ACLF.1.26	B: Al principio se involucraron como 2 vecinos después ya no vinieron más tampoco. Por eso te digo que hay gente que a lo mejor te va apoyar en hacer algún actividad, pero de tener esa disciplina de reunirse y de hacer cosas, cuesta. Y ¡quedamos nueve! Entonces de todas las comisiones, al final los nueve teníamos que estar en todas, menos las de los comerciantes. Pero bueno ¿al final quién lo va a armar? porque ninguno de nosotros tiene negocio pero por ahí alguien se iba a encargar. Entonces al final, de los nueve, la mayoría era de la comisión de difusión. Eran como dos o tres de otra entonces el resto éramos todos de difusión. Al final trabajamos todos todo porque no hay más gente y esa es la realidad. Yo te digo, después de ese encuentro habrán unas dos reuniones que vinieron unas 15, 20 personas, después se desinfló y seguimos los mismos 9 y esa es la gente que estamos siempre permanente en las reuniones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada admite que trabajo disciplinado de organización no es persistente por vecinos</li> </ul>
Part_ACLF.1.27	<b>H: y ¿cree que este entramado de organizaciones donde participa la asamblea ciudadana de La Florida ha dado frutos? En términos de movilizar conciencias, movilizar acciones, oponerse a políticas, etc. ¿o todavía no están en la parte de cosechar?</b>	

Part_ACLF.1.28	<p>B: Creo que no, que estamos en camino. Creo que todavía nos falta como...Igual a los chiquillos les digo porque ellos llevan mucho más tiempo, ellos eran como 3 o 4 entonces para ellos puede ser súper...no sé poh, un paso grande al incorporar más gente a lo mejor, no sé. Pero yo siento que nos falta y nos falta ordenarnos también. O sea, hay una parte de autocrítica, así como que de repente nos quedamos en la misma discusión siempre y al final no avanzamos nada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada no cree que entramado de organizaciones en La Florida haya dado resultados contundentes hasta ahora, por poco orden y falta de acción</li> </ul>
Part_ACLF.1.29	<p><b>H: ¿y en qué temas se entrampan?</b></p>	
Part_ACLF.1.30	<p>B: En qué hacer, en cómo hacerlo. Y otra cuestión son los recursos. Eso lamentablemente influye. Porque todo es autogestión no más. Por ejemplo ahí teníamos un papel que decía que tuvimos que hacer un bingo para juntar plata. Entonces eso de verdad...y hacemos el bingo y vamos nosotros mismos o nuestros amigos o familias nuestras, entonces en el fondo eres tú mismo el que está haciendo todo. Eso a mí me decepciona, pero por otro lado, en todos lados pasa lo mismo. Creo que en todas las organizaciones sociales o movimiento digamos, les está pasando exactamente lo mismo. La gente está ahí. Yo siempre digo, hasta que la gente no vea que le están haciendo un hoyo ahí no va a tomar conciencia. Entonces</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada visualiza que las discusiones del qué hacer, cómo hacerlo y el con qué recursos son las que no permiten avanzar</li> <li>• Entrevistada lamenta que autogestión de la organización sea producto del circulo de los mismos dirigentes</li> </ul>

	toma conciencia cuando ya es demasiado tarde.	de siempre
Part_ACLF.1.31	<b>H: Y en la misma línea de los frutos de la organización o de los cambios en el barrio ¿cree que le ha cambiado un poco el “chip” de los vecinos referente a la organización barrial frente al poder o a la autoridad?</b>	
Part_ACLF.1.32	B: Mira, yo tenía menos esperanza en la gente. Lamentablemente viene muy poca gente a la asamblea, pero de la gente que viene a la asamblea y que a veces es gente bien mayor, porque este sector la mayor parte de su población es gente de la tercera edad, me ha sorprendido la visión súper crítica que tienen frente a la autoridad y como que están cansados de que no se les tome en cuenta, que a ellos ya se les llegue con una determinación. Entonces me ha sorprendido que tengan bien clarita la película. Lo que sí, vino un día un caballero que siempre viene, me dijo: “ <i>yo estoy con ustedes. Yo quiero pelear y luchar pero no me dejarán</i> ” -¿Quién no le deja? ¿Su señora? – “ <i>Sí. Y me reta. Me reta hasta porque vengo a las reuniones</i> ” me daba risa “ <i>yo con usted estaría marchando en la calle</i> ” me decía el caballero ya de edad. Y lo otro, es que sí, es crítica la gente, tienen conciencia pero como que no se atreven hacer las cosas. Por otro lado, a la gente de tercera edad yo no sé cuánto pedirle pero igual sería un apoyo que fueran o dijeran no sé poh. Hemos hecho caminatas acá y por	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada se ha sorprendido con visión crítica de adultos mayores hacia la autoridad</li> <li>• Entrevistada comenta de que existe poca conciencia y compromiso ciudadano en las acciones de la Asamblea</li> <li>• Entrevistada</li> </ul>

	<p>último que se ganen afuerita con carteles y eso sería un apoyo. La otra vez habíamos quedado de acuerdo en poner en nuestras ventanas todos “no a la autopista” así como en protesta. Y eso salió de ellos mismos, de la gente de la asamblea. Hubo gente que lo hizo pero otras que no, entonces esos mismos gestos donde te descalifican o porque no vienen a las reuniones porque para ellos no hacemos nada, en el sentido de que como no hay nada de fiesta o paseo o completo, se aburren de que les estén hablando de estos temas. Para ellos esto no es un tema importante.</p>	<p>implícitamente crítica función clientelista de JJVV</p>
Part_ACLF.1.33	<b>H: Berta ¿esta villa cuántos años tiene?</b>	
Part_ACLF.1.34	B: 37 años más o menos.	
Part_ACLF.1.35	<b>H: Igual es más reciente que otras villas cercanas</b>	
Part_ACLF.1.36	<p>B: andamos por ahí. Es que se estaban construyendo como al mismo tiempo. Lo que pasa es que por allá se tomaron varios sectores y acá no. Por eso también es otro tipo de persona que tienen más claridad en muchas cosas. O sea, una vez hicimos una asamblea ahí, que participé como militante del movimiento de la autopista, en esa junta, y la gente es mucho más entendida que acá. Y gente mayor igual. Con muchos más argumentos y más radical igual en sus posturas, en la participación, en todo. Tienen mucho más arraigo que acá.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigenta hace distinción histórica entre se villa con la población de al frente que influyó en postura política de los habitantes</li> </ul>
Part_ACLF.1.37	<b>H: Berta, siguiendo esta misma línea de la</b>	

	<p>intervención paisajística que se hace en torno a Avenida La Florida ¿han hecho murales u otro tipo de intervenciones que tengan que ver, por ejemplo, colocar carteles en las ventanas, pegar afiches o algo que intervenga el paisaje con su mensaje?</p>	
Part_ACLF.1.38	B: ¿de nosotros como movimiento?	
Part_ACLF.1.39	H: Sí	
Part_ACLF.1.40	<p>B: Ahora tenemos 4 lienzos que nos regalaron. Uno está puesto en la Junta de Vecinos de Los Copihues que no se ve. Otro lo tiene puesto uno de los que también participaba antes y que ahora por problemas de salud se ha tenido que retirar un poco, él lo tiene puesto en su departamento de tercer piso, ese se ve. Y el otro, que tenemos que poner en esta junta de vecinos y que todavía no lo hemos instalado. Y hasta hace algunos días teníamos uno chiquitito ahí que decía No a la Autopista pero lo sacamos porque se borró ya con el Sol, porque estaba hecho con plumón no más y se borró. Pero yo siento que ahí estamos al debe, eso nos falta. Una cosa son los recursos, que de verdad sale caro hacer unos carteles que nos duren un poco más, pero también lo otro que nos ha faltado en esto... es ponernos las pilas. Nosotros también planteamos hacer stencils y pintar, pero nos quedamos en la idea y no lo concretamos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada reconoce poca intervención paisajística con el mensaje de la causa</li> <li>• Entrevistada señala que recursos monetarios y disposición solo de ideas no ha fomentado este ámbito de acción</li> </ul>

	Ahí siento que estamos fallando	
Part_ACLF.1.41	<b>H: ¿y han intentado conseguir recursos o materiales, por ejemplo con, la misma gente que empezó con esta idea como podría ser el Diputado Montes?</b>	
Part_ACLF.1.42	B: Lo que pasa es que el señor Montes se retiró más o menos del discurso. Yo no sé cuándo se cambió el chip porque incluso en esa asamblea del 25 él fue, porque se invitó a todas las autoridades. Fue él, pero habrá estado 5 a 10 minutos, más no estuvo. O sea fue como “ <i>fui y chao</i> ”. O sea, ni siquiera planteo una idea, nada. Fue como para que la gente diga: “ <i>fue y sí, sí estuvo</i> ”. Estuvo Camila Vallejo también en eso, cuando estaba como candidata. Ella ha tenido un rol más activo en eso, debo reconocerlo.	
Part_ACLF.1.43	<b>H: ¿de hacer el tema visible o público?</b>	
Part_ACLF.1.44	B: Sí. De hecho la otra vez en una entrevista, si no me equivoco en la Radio Biobío, planteó el tema, lo habló, para que lo escucharan los chiquillos nada más. Mario dijo “ <i>¿escuchaste la entrevista? planteó el tema de la autopista</i> ”. Por lo menos esa vez ella fue clara en su postura que se iba a oponer y que no estaba de acuerdo. Pero estuvo en algunas reuniones de la autopista, participó y después obviamente no participó, pero cuando se le invitó a todos los candidatos a diputados, también vinieron todos excepto los de la derecha. Fueron los únicos que no vinieron cuando se les invitó como Asamblea	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada destaca el apoyo que lograron de candidatos a diputados y alcalde</li> </ul>

	<p>Autopista para que dieran su punto de vista, fueron los únicos que no vinieron Hasbún y Ossandón. El resto todo participó y todos estaban en desacuerdo con la autopista. Ahora aquí quedaron la Camila y Hasbún, pero también nos dimos cuenta de que mucha influencia en la determinación no eran ellos. Entonces ahora estamos tratando de ver con los CORES para saber cuál es la postura de ellos. Tenemos el contacto con la niña ésta de la DC, ella se opone, pero el resto no los conozco. Eso estamos planificando para el próximo año, qué postura tienen los CORES frente a la autopista, hacer un debate con ellos o invitarlos a conversar con nosotros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada critica a candidatos de derecha por no asistir a actividades</li> <li>• Entrevistada concluye que verdaderos actores con influencia sobre el tema de las autopistas son los CORES</li> </ul>
Part_ACLF.1.45	<p><b>H: Si, esa es buena instancia porque ellos son los que deciden hacia donde se van las platas</b></p>	
Part_ACLF.1.46	<p>B: Claro, o sea en el fondo nos dimos cuenta de que era más relevante haber hecho algo con los CORES que con los diputados. Pero esos son los errores que uno va aprendiendo y que hemos fallado en algunas cosas</p>	
Part_ACLF.1.47	<p><b>H: Aparte, tener a la Camila Vallejo igual buena estrategia política, tiene peso discursivo</b></p>	
Part_ACLF.1.48	<p>B: si, tiene peso discursivo, eso sí. Por lo menos en ese aspecto debo reconocerlo. Otro que nos ha apoyado mucho, es el concejal David Peralta y este niño</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada reconoce valioso aporte de autoridades</li> </ul>

	<p>¿Rosales? Rosales también. Una vez estábamos en una de las asambleas y llegó el doctor Peralta a decirnos que Carter había aparecido con este nuevo proyecto de autopista de la nada. Y que él lo iba a plantear en el concejo y toda la cuestión. Así que nosotros esa misma noche, era un día martes, dijimos mañana vamos al concejo municipal a pedir explicaciones, así que invadimos un poco y ahí nos apoyó el doctor Peralta, Rosales y Arredondo. Ellos tres nos apoyaron. De hecho Arredondo nos dio minutos de sus palabras para que uno de nosotros interviniéramos y planteara a lo que íbamos. Así que ahí José leyó una carta que se había hecho</p>	<p>políticas comunales</p>
Part_ACLF.1.49	<b>H: ¿y estaba Carter ahí?</b>	
Part_ACLF.1.50	B: Sí	
Part_ACLF.1.51	<b>H: ¿Y qué les dijo?</b>	
Part_ACLF.1.52	<p>B: Lo menos que nos dijo fue que éramos unos vagos, que no representábamos a nadie porque la gente que trabajaba en La Florida estaba trabajando en esos momentos y no molestando ahí. Así nos trató. Y que éramos unos operarios políticos, etcétera. Y a Nicolás, los operarios de Carter, lo trataron de todo, onda así como “ya viene este...” imagínate. Esa fue la recepción que tuvimos del alcalde. Enemigo total. Y ahí aparece con su gigantografía más encima</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada recuerda tratos verbales agresivos de parte del alcalde cuando fueron a exponer tema de la autopista a concejo municipal</li> </ul>
Part_ACLF.1.53	<b>H: Berta ¿sabes en qué está el tema del proyecto de la autopista hoy día? ¿Qué ha</b>	

	<b>pasado con eso?</b>	
Part_ACLF.1.54	B: Mira, Nicolás ha mandado cartas y todo, y la única respuesta que hemos tenido es que, como que se detuvo el proyecto de la licitación, se suponía que este año, en el segundo semestre se iba a licitar. Se aplazó eso. Supuestamente para el 2014 – 2015. Se les ha pedido igual que se aclaré todo lo que serán las expropiaciones, los montos ¿Qué más? Los trazados y se ha negado esa información. Que no existe esa información. Ahora se está peleando con la Ley de Transparencia y estamos esperando respuesta de eso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada junto a Asamblea han solicitado información sobre autopista a instituciones pero por vicios legales se les ha negado</li> </ul>
Part_ACLF.1.55	<b>H: La otra vez estaba leyendo un artículo del Diario Financiero o Capital, no me acuerdo, y había una declaración de la Cámara Chilena de la Construcción que era en contra del Ministro de Obras Públicas, de por qué no le había “puesto las pilas” a este tipo de proyectos viales...</b>	
Part_ACLF.1.56	B: Nosotros creemos que es netamente que es por la cosa electoral, no es por conciencia ecológica, ni nada. O sea, nosotros estamos viendo que chutearon la cosa para el otro gobierno	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cree que aplazamiento de licitación responde solamente a estrategia electoral</li> </ul>
Part_ACLF.1.57	<b>H: Claro, y el tipo que se atreva a hacer este proyecto, va a perder políticamente con mucha gente</b>	
Part_ACLF.1.58	B: Ahora, seguramente lo van hacer en un periodo no electoral, así van a perder menos que haciéndolo en un periodo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cree que aplazamiento de licitación</li> </ul>

	electoral	responde solamente a estrategia electoral
Part_ACLF.1.59	<b>H: ¿y usted podría leer que ese aplazamiento podría haber sido una batalla que ganaron ustedes?</b>	
Part_ACLF.1.60	B: Bueno, en parte sí. Si ni un ciudadano se hubiese opuesto, les hubiera dado lo mismo hacerlo en periodo electoral o no. Pero no creo que tengamos el peso suficiente como para eso, creo que nos falta. Nos falta mucho todavía.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada asume parte de responsabilidad por aplazamiento de licitación de autopista</li> </ul>
Part_ACLF.1.61	<b>H: ¿entonces hay otra cosa operando ahí?</b>	
Part_ACLF.1.62	B: Sí, hay una cosa electora. Yo creo que no quisieron hacerse problema no más. Así de simple. Y de tirar el problema a otro lado no más. Y ahora habría que ver qué postura va a tener este otro proyecto. Porque este proyecto para ser honesto, comenzó con el gobierno de Bachelet. Entonces tenemos que ver qué pasa ahí.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cree que aplazamiento de licitación responde solamente a estrategia electoral</li> </ul>
Part_ACLF.1.63	<b>H: y ha notado por ejemplo, que las organizaciones sociales de La Florida como el Panul, La organización que está en contra de los ruidos en el estadio o los allegados ¿un cambio en el tipo de relación que ellos mantienen? Ya sea, ¿están más unidos? ¿Están más diferenciados? ¿Han convergido en ciertos temas? ¿O todavía no se llegan a esos puntos?</b>	
Part_ACLF.1.64	B: Cuando invitamos para esa asamblea a organizaciones de todo tipo, pero yo creo que nos falta hacer un encuentro y buscar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cree que falta más apoyo y</li> </ul>

	<p>puntos comunes, porque el sábado hubo una manifestación por el Panul, nosotros fuimos los dos, pero fuimos los dos como ciudadanos. Y ahí decía, que error el que cometimos porque debimos haber ido como Asamblea No a la Autopista. Debimos haber ido también a apoyarlos a ellos he ido también para que se notara que existimos, como sí habían otras organizaciones. Y con los pobladores, yo sí puedo conversar con la gente, conozco a Soto, hemos conversado y le ha interesado el tema pero por ejemplo no participamos. Él no ha ido a nuestras asambleas y nosotros tampoco a las de ellos. Entonces a lo mejor, siento que nos faltan esos vínculos. Con el Panul yo tengo muy buena onda con la Ani pero como representante de juntas de vecinos, nos hemos encontrado en otras cosas o en marchas, pero yo creo que nos falta ese lazo que nos una. Como organizaciones sociales tener más fuerza.</p>	<p>participación entre las organizaciones territoriales de La Florida</p>
Part_ACLF.1.65	<p><b>H: ¿entonces no se han fortalecido las organizaciones sociales de la comuna?</b></p>	
Part_ACLF.1.66	<p>B: No, yo siento que no. Creo que estamos fallamos aquí como organizaciones sociales. Porque como que tenemos un enemigo o unos pocos enemigos en común y estamos todos luchando por separado, y al final eso nos quita fuerza. Yo creo que ahí estamos fallando.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada no ve fortalecimiento de organizaciones sociales de la comuna por dispersión de fuerzas</li> </ul>
Part_ACLF.1.67	<p><b>H: Oiga, y en términos personales ¿qué es lo que más le teme a la construcción de la</b></p>	

	autopista? O ¿qué le da miedo que pase con la construcción de la autopista?	
Part_ACLF.1.68	<p>B: Más que miedo, primero siento que no va ser la solución para el problema que se plantea. Segundo que no es para la realidad de nosotros como vecinos. Aquí la gente no es la que mayormente es la que utiliza un vehículo particular, la mayoría aquí somos trabajadores y utilizamos el transporte público, por lo tanto para nosotros no es el beneficio directo, todo lo contrario. Segundo, me da, no temor, pero siento que se vulneran en cierta medida tus derechos. Que no se piensa en ti al planificar una ciudad. Tú no eres parte de la ciudad sino que eres un mero accidente a lo que ellos planifican y planifica gente que no vive acá, nunca te consultan. El hecho de que te separen de la gente de al frente...es como romper tu barrio. Como que te cambia todo tu esquema de vida, tu ritmo de vida. Nosotros ya estamos acostumbrados a un ritmo de vida. Segundo, yo he visto las otras experiencias que veo y que se convierten en basurales, nadie las mantiene, no existe el concepto de áreas verdes. Por lo que hemos investigado, no solamente aquí sino en otras partes del mundo, cuando esto ya no es rentable para la empresa lo deja botado y al final los vecinos tenemos que vivir eternamente con una mole de cemento y que se transforma netamente en basural. Yo creo eso este proyecto va ser, porque yo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cree que autopista no es en beneficio de la población local</li>   <li>• Entrevistada siente impotencia por la planificación deslocalizada de la ciudad</li>   <li>• Entrevistada teme que con una eventual construcción de autopista su barrio pierda calidad de</li> </ul>

	<p>lo veo a pequeña escala ahora en Vespucio. Yo soy súper...las áreas verdes para mí son importantísimas. No puedo concebir que todo sea cemento y no hay ningún concepto de área verde, ni un concepto, ni una óptica frente a eso, aquí en esta comuna o en los proyectos que hacen. Yo he ido a pelear a la Municipalidad por los árboles que están en Vespucio y me mandan a la concesionaria, voy a la concesionaria y me mandan a la Municipalidad, al final se tiran la pelota. Y se murieron todos esos árboles que estaban en Vespucio. Acá va a pasar lo mismo. Por otro parte, me duele...no me duele, me da rabia, me indigna el concepto de concesión que hay este país. En el concepto de que la empresa nunca va a perder. Es decir, si concesionaron por 100 vehículos y pasan 50, el Estado de Chile le va a pasar la diferencia y eso me indigna, me parece un abuso de poder enorme. Me indigna. Y eso se lo recalcamos siempre a la gente cuando hablamos de la autopista y damos un ejemplo súper local: <i>“se imagina si usted tiene su kiosquito o vende sopaipillas y usted hizo la concesión por 100 sopaipillas pero vende 20, perdió no más si no vendió las 80. En cambió acá ellos le aseguran que gane por 100’</i>. Eso a mí más que temor me indigna, me molesta que nos pasen a llevar de esa manera.</p>	<p>vida</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada muestra indignación por concepto de concesión vial que existe en Chile</li> </ul>
Part_ACLF.1.69	<p><b>H: Y los vecinos o los integrantes de la asamblea de este sector ¿le comunican a</b></p>	

	<b>usted cuáles son sus miedos o sus resquemores?</b>	
Part_ACLF.1.70	B: El mayor miedo que tiene la gente es de las expropiaciones. Si tú les hablas del concepto de ciudad y de eso, como que la gente no engancha, alguno sí con sentido de que van a tener que desplazar muchos más metros para poder cruzar la calle, pero el temor que más veo en la gente, que cuando tú les hablas de eso hacen “chic”, es el de las expropiaciones. Y sobre todo cuando hay gente que dice <i>“¡ah! Pero yo quiero que me expropien porque me van a dar dinero”</i> y tú les dices <i>“no poh, si no le van como usted cree...”</i> ah, entonces como que ahí reaccionan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada señala que mayor miedo de los vecinos se debe a las posibles expropiación</li> </ul>
Part_ACLF.1.71	<b>H: Claro ¿y qué va a comprar con esa plata? ¿Dónde?</b>	
Part_ACLF.1.72	B: Caro, y nosotros tenemos el privilegio de vivir en un sector que si bien son viviendas sociales, es súper tranquilo. Tenemos accesibilidad a todo. Tenemos metro, tenemos supermercado, todo. Es un privilegio donde nosotros vivimos para los recursos económicos que tenemos, y de eso la gente tiene conciencia. Entonces saben que con 20 millones, si es que les dan, dónde se van a ir a vivir con 20 millones. Ese es el temor principal que tiene la gente. Más allá de eso, si es que les dijeran <i>“les damos 100 millones”</i> , la gente vende y les da lo mismo lo que hagan acá. O sea, una vez me acuerdo que un vecino,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente valora calidad de vida que villa tiene en la actualidad</li> </ul>

	<p>cuando estábamos recién planteando lo de la autopista, su respuesta fue “<i>ah, pero que bueno poh. Y que pongan una muralla y no veo más a los rotos de al frente</i>”. Esa fue su respuesta. Tení gente de todo tipo. Hay otra gente que no poh, que no quiere perder a sus vecinos por ejemplo. Hay gente que tienen arraigo con sus vecinos, que han vivido, imagínate, casi 37 años en esta villa. La mayoría aquí son casi puros fundadores los que han vivido. Yo llegué a los 7 años, entonces nuestros papás han envejecido acá, entonces ellos es mucho más complicado el desarraigo, cosa que nadie valora de la gente –que te quiten la casa propia- Eso es lo otro. Toda esa gente que lucho por su casa, que les costó cuánto su casa propia y que ahora que están viejos ¿volver a empezar de cero? Es como...De eso como que hay poca conciencia en las autoridades</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada hace distinción entre los distintos puntos de vista de los vecinos en torno a la eventual expropiación y construcción de autopista</li> </ul>
Part_ACLF.1.73	<p><b>H: Berta y cuando aparece este caballero diciendo “bacán que nos coloquen una pared porque no veo más a los rotos de al frente” ¿qué argumentos utilizas o cómo convences a ese tipo de que por ahí no va la cosa?</b></p>	
Part_ACLF.1.74	<p>B: Lamentablemente él lo dijo así entre regañadientes, y tú le vas a contestar y se van. Y frente a eso...los argumentos que tú le puedes dar va a ocasionar una discusión que...yo le dije -“pero caballero, cómo...” -“no, no...” y se fue. Tiran la cuestión y se</p>	

	van.	
Part_ACLF.1.75	<b>H: ¿pero ese tipo de gente no tiene participación activa?</b>	
Part_ACLF.1.76	B: No, para nada. La gente que más es así es la que menos viene, la que menos participa. Por lo mismo contestan así, porque no están informados. Entonces son reacciones que lo hacen por estar desinformado.	
Part_ACLF.1.77	<b>H: ¿y hay estrategias para entrar ahí con argumentos o se dejan pasar no más?</b>	
Part_ACLF.1.78	B: Es que cuando veo argumentos de ese tipo, siento que no vale la pena entrar a pelear. Cuando el caballero me dijo eso yo le dije “- pero cómo dice eso usted, no se da cuenta de que vamos a tener una pared...” “-no, no...” entonces tu perdí el tiempo en argumentos	
Part_ACLF.1.79	<b>H: Berta ¿Cuáles crees tú que son los principales argumentos para resguardar Avenida La Florida como es hoy?</b>	
Part_ACLF.1.80	B: Ahí por ejemplo, tengo mis preguntas en cierta medida, porque ¿conservarla tal como está? Por lo menos en nuestra entrada, yo tampoco estoy de acuerdo. No por la autopista, sino que haciendo un proyecto serio como ciudad. Mayor énfasis en las áreas verdes, hace falta una ciclo ruta, tener una limpieza visual de lo que tú haces aquí. Tú ves aquí que la entrada de Avenida La Florida es sumamente sucia visualmente. No es como de Walker Martínez hacia allá que tú puedes ver un	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada da cuenta de que problema mayor es el proyecto de ciudad actual que no considera a sus habitantes ni a sus anhelos</li> </ul>

	<p>poco más el concepto de área verde. Hay bandejones con área verde. Si tú te fijas acá, son unos cuantos árboles que ni siquiera se mantienen. Estos árboles que están aquí jamás los vienen a regar, nosotros nos tenemos que conseguir mangueras para regarlos. No hay un cuidado de parte de municipalidad. Yo haría un proyecto incluyendo áreas verdes, ciclo rutas y, lo que nosotros estamos planteando para mejorar el desplazamiento sería, un metro subterráneo o un tranvía. Ese es el concepto que nosotros queremos pelear. Bueno, cuando le planteamos esto en el concejo al alcalde, porque según él nosotros no éramos con propuestas, en los carteles llevábamos “mejoras al transporte público”, “tren subterráneo” y “tranvía”, les gusto, si dijo <i>“ahí sí, a mí también me gustaría un tranvía porque no sólo en Las Condes, pero eso requiere muchos recursos”</i> Pero por qué no. Yo siempre cuando la gente me dice <i>“no, pero es que...”</i> pero por qué no, por qué nosotros no vamos a tener derecho a eso. Por qué no. Incluso hay un estudiante de la UTEM que estaba haciendo también su memoria y tenía como proyecto un tranvía por Avenida La Florida. Entonces por qué no, por qué no plantearse algo así, si puede ser factible. Así que es como eso el concepto en que estamos. Pero ahí nosotros también estamos fallando y es la tarea que tenemos el próximo año, que ya</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada da cuenta de que han llevado propuestas de ciudad a la autoridad pero los escasos recursos monetarios son excusa</li> </ul>
--	---	---

	<p>nos la pusimos, que es educarnos, tener una propuesta como movimiento, y ojo, una propuesta seria. Tenemos respaldo de gente que tiene los técnicos, entonces en eso ya estamos todos de acuerdo de que ya no podemos seguir en la demanda, en la denuncia, sino que tenemos que tener una propuesta seria a la comunidad y esa es la tarea para este próximo año. Si o si tenemos que ser capaces de presentarle a la gente una maqueta, tal como lo están presentando ellos, un proyecto serio. Entonces esa es nuestra tarea para el próximo año.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cuestiona idea de que en otros lados de la ciudad si se puedan hacer proyectos que en La Florida se niegan</li> <li>• Entrevistada ve como necesario la tecnificación de la demanda-propuesta que están haciendo</li> </ul>
Part_ACLF.1.81	<p><b>H: Berta, y en esa misma línea. La gente de la UTEM sacó un comunicado apoyando la causa de No a la Autopista por Avenida La Florida, también otras organizaciones como Casas de Macul, la gente de Peñalolén. ¿Cómo ves tú el involucramiento de esas instituciones o esas organizaciones con su causa?</b></p>	
Part_ACLF.1.82	<p>B: Nosotros tenemos harto respaldo del director de la Escuela de Tránsito, él nos ha apoyado pero harto, harto, harto. De hecho le enviamos le proyecto de Carter para que lo analizara, nos mandó todo el análisis</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada concibe el asesoramiento de técnicos u organizaciones</li> </ul>

	<p>técnico que después nosotros a los vecinos se lo hemos leído, se lo hemos comunicado en las diferentes asambleas que hemos hecho nosotros como juntas de vecinos y también como asamblea barrial, que es cuando nos juntamos como movimiento y vamos a un lugar. Siempre no ha apoyado mucho. Yo creo que con él podemos contar cien por ciento. Siempre tiene disponibilidad. Yo creo que sí, tenemos la disponibilidad de ellos. Incluso Mario, que es el que se contacta con la otra organización de Ciudad Viva, con las de Macul, también. Nos han ido asesorando porque en el fondo eso nos falta a nosotros, educarnos frente al tema y tener conocimiento técnico de lo contrario nos va a presentar un proyecto y no vamos a saber cómo atacarlo. Yo creo que ahí está la tarea. Por eso nos pusimos como meta el próximo año educarnos y prepararnos</p>	<p>especializadas como fundamental para debatir ciertos temas de ciudad</p>
Part_ACLF.1.83	<p><b>H: O sea ¿hay un análisis positivo en ese sentido?</b></p>	
Part_ACLF.1.84	<p>B: Sí. Yo ya me di cuenta de que tú no puedes seguir peleando sin conocimiento. Vas a tener que hablar de igual a igual con ellos, y la única forma es educándose. En un taller que participamos donde nos enseñaron el Plan Regulador y todo, pero como que la típica ¿qué haría usted? Pero como organizaciones sociales o ciudadanos que queremos participar, ya nos quedó chico, en el sentido, de que ya no nos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada ve como necesario la tecnificación de la demanda-propuesta que están haciendo</li> </ul>

podemos quedar como con el ideal de qué es lo que yo quiero. No. Yo debo tener el conocimiento técnico para saber que lo que yo voy a proponer tiene o no tiene fundamento, y si no tiene, cómo le encuentro el fundamento. Porque siempre hay es donde hemos perdido como movimiento, en el conocimiento técnico, porque viene un compadre que presenta todo un proyecto técnico y quedamos así como con el alegato de la idea, del idealismo. Yo encuentro que ya es hora de que tenemos que pelear con igualdad de conocimiento o con, a lo menos, un acercamiento de conocimiento para debatir alguna idea. Por ejemplo cuando presento el tipo de Dirección de Obras de Carter presentó toda una cuestión técnica y todo, y la gente que está ahí se maravilla y tu cómo le rebates eso si no tienes los argumentos. Entonces yo siento que como movimiento tenemos en todo aspecto, no solamente en eso, tenemos que la necesidad de educarnos. Y tú de hecho cuando vas aprendiendo, te das cuenta de que puedes dar dos argumentos y dejas sin pies su idea. Entonces ahí te das cuenta de que tú que ignorancia de nosotros es el poder de ellos. Entonces en la última reunión fue lo que nos dijimos, no podemos seguir siendo más ignorantes, tenemos que prepararnos. No podemos quedarnos en el cliché o en las demandas, tenemos que tener propuestas.

	Y además tenemos la suerte de tener gente que nos apoya, no podemos seguir perdiendo eso.	
Part_ACLF.1.85	<b>H: ¿Esa crees tú que sería la principal crítica a la organización?</b>	
Part_ACLF.1.86	B: Sí, porque yo siento que nos quedamos en eso. Ahí quedamos. Por ejemplo el Panul ¿por qué tiene mucho más peso que nosotros? Porque hay gente técnica que está en ese movimiento y que sabe mucho y le debate de igual a igual a las autoridades. Y aun así, imagínate, con mucho conocimiento igual les pasan a llevar pero ellos saben los resquicios, entonces pueden enfrentar eso con más argumento y eso es lo que nos falta. Hay una niña que es la Stefany, que es capísima en Geografía, entonces...y hay otros tipos que tienen conocimiento. Entonces ellos tienen un grupo humano preparado como para pelear. Yo siento que ahí nosotros estamos débiles. Y tenemos gente que sabe, tenemos que aprovecharla.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada compara los destinos argumentos técnico-disciplinares que tienen las distintas organizaciones en La Florida, por lo que destaca al Panul</li> </ul>
Part_ACLF.1.87	<b>H: ¿sabe usted quienes son los posibles beneficiarios de la autopista?</b>	
Part_ACLF.1.88	B: Aparte de la empresa privada, yo me imagino, al ver el transito aquí de quienes pueden ser, son gente de otros barrios que vienen de paseo al Cajón del Maipo, gente que vive en La Florida, de Tobalaba hacia allá, que es gente adinerada, es otra clase social que uno los ve bajar en autos que, obviamente aquí, no hay acceso para eso	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada cree que a quienes está dirigida la autopista es a población adinerada de La Florida o del cono oriente</li> </ul>

	<p>¿y el resto de nosotros? No creo. Porque el vecino de acá que tiene su autito, yo no creo que vaya a tener el capital para pagar cada vez que quiera ocupar la autopista para entrar a su casa y la gente, término medio trabajador, yo creo que van a buscar desvíos para no pagar la autopista. Por lo tanto para mí la autopista es simplemente beneficio para gente que pertenece a la clase alta de La Florida y gente que viene de Las Condes, Lo Barnechea y de otros sectores de paseo al Cajón. Esos son los beneficiarios que yo veo, no sé si estoy errada o no, pero esos son los beneficiarios que yo veo.</p>	
Part_ACLF.1.89	<p><b>H: Ese flujo de gente que viene desde el cono oriente existe ¿han pensado ustedes o han propuesto otro tipo de soluciones referente a esa circulación de gente?</b></p>	
Part_ACLF.1.90	<p>B: Bueno había un proyecto anteriormente que quería que se abriera por Tobalaba una vía, pero no sé qué tan factible será hacerlo y por otro lado tirarle un problema a otro no es una solución. Esas partes son las que te digo que estamos al debe nosotros al no ponernos a pensar qué pasa con esto, ahí es donde yo digo que nos falta la educación más técnica. Encuentro que ahí necesitamos asesoría</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada no ve como solución el poner la autopista en otro territorio</li> </ul>
Part_ACLF.1.91	<p><b>H: ¿y por qué cree usted que se pensó en Avenida La Florida y no en Tobalaba por ejemplo para el proyecto de la autopista?</b></p>	

<p>Part_ACLF.1.92</p>	<p>B: Lo que yo pienso, que a lo mejor no tiene nada que ver. Creo que somos el sector de Avenida La Florida más vulnerable y seguramente pensaron que no nos íbamos a oponer y que sería más fácil que instalárselo a la gente de Tobalaba que tiene mucho más recurso y mucho más peso que nosotros. Y Vicuña Mackenna ya no se puede. Pero si hay vías alternativas que pueden ser pistas potenciales, como son Colombia, México. Pero ahí tendría que ser un proyecto donde no se saturara ninguna calle sino que potenciar varias vías que hay dentro de la Florida. Incluso hay una calle que es Alonso de Ercilla que está cortada aquí y que podría ser perfectamente una calle que conecte con Walker Martínez y no saturar tanto Avenida La Florida. Si muchos se pasan por Walker Martínez más que nada, si aquí los tacos mayores son de Tobalaba y de Walker Martínez a Vicuña Mackenna. Acá hay unas horas peak pero no es todo el día, si tú te fijas ahora no hay ningún problema. Walker Martínez es un caos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevistada concibe un trato discriminatorio por parte de la autoridad solo por ser población con menos recursos</li>   <li>• Entrevistada maneja problema vehicular de La Florida</li> </ul>
-----------------------	--	---