

Investigación

## Producciones espaciales de movimientos sociales urbanos: Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida

SPATIAL PRODUCTIONS OF SOCIAL URBAN MOVEMENTS: THE CASE OF  
ASAMBLEA CIUDADANA NO A LA AUTOPISTA POR AVENIDA LA FLORIDA

*Hans Fernández Navarro*

*Geógrafo, Opción Sostenible Consultora, Santiago*  
*Email:hfdez.n@gmail.com*

### **Resumen**

Las asambleas ciudadanas son una forma de expresión territorial de movimientos sociales que responden a coyunturas políticas del momento. Su visibilización ha sido a través de demandas públicas y acciones como cicletadas, marchas, foros públicos, talleres e intervenciones políticas, que buscan movilizar la discusión de problemas territoriales. Esta investigación pretende describir la incidencia territorial de las asambleas desde la teoría de Producción del Espacio de Henri Lefebvre. Bajo una perspectiva cualitativa y participativa se investigó la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida durante el año 2013. Las conclusiones dieron cuenta que la producción espacial de la asamblea se contextualiza en un contexto histórico/espacial de movilización social, que canaliza la necesidad de participación política de la ciudadanía. Finalmente se observó que las retroalimentaciones representativas y prácticas entre grupos movilizados fomenta la articulación de concepciones y acciones sobre el territorio, logrando incluso configurar bloques políticos en puntos específicos de la ciudad.

*Palabras clave: ciudad, producción de espacio, asamblea ciudadana, ciudadanía, territorio.*

### **Abstract**

Citizens' assemblies are territorial expressions of social movements, as responses to current political situations. They become visible through demands and actions in the public space, such as cycling events, protests, public forums, workshops and political interventions, looking for an open discussion of territorial issues. This research aims to describe the assemblies' territorial impact, from the theory of the Production of Space of Henri Lefebvre. Under a qualitative and participative perspective, this research was focused in the Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida

La Florida, during 2013. We concluded that the spatial production of the assembly is contextualized in a historical/ spatial social movement, which channels the needs for political participation of the citizenship. Finally, it was observed that feedbacks between representations and practices among social movements encourage articulations of territorial thoughts and actions, even creating political blocks in certain points of the city.

*Keywords: city, production of space, citizen assembly, citizenship, territory.*

## Introducción

Las asambleas ciudadanas son una forma de expresión territorial de los movimientos sociales que responden a coyunturas políticas del momento (Pousadela, 2006). Estas asambleas se han hecho visibles a través de demandas y acciones colectivas que se relacionan con diversas problemáticas. Temas vinculados con vivienda, salud, educación, medio ambiente, transporte, seguridad, manejo de recursos naturales, energía, entre otros, son algunas de las dimensiones de la crisis política que modificaron las propias representaciones territoriales de los actores y que movilizaron el discurso hacia la práctica. Svampa (2008) cree que desde la transformación económica de los países latinoamericanos en las décadas de los 70 y 80, más las promesas incumplidas en la mejora de la calidad de vida, los movimientos sociales urbanos han ido desarrollando paulatinamente una dimensión más proactiva en cuanto a su participación política, logrando incluso articular alternativas o ideas de sociedad basadas en lenguajes de revaloración territorial en espacios afectados por la economía neoliberal y por las decisiones de Estado.

El proceso de aprendizaje de los movimientos sociales en torno a la demanda de derechos y paulatino empoderamiento de las decisiones que se toman en el territorio, es interpretado por Salazar (2012) como la noción más clara del poder, siendo las asambleas 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. Lo interesante de lo anterior, radica en que la proliferación de luchas sociales en diversos territorios parece tener una consecuencia de tipo dominó. 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. En este sentido, cada protesta o lucha por el reconocimiento de derechos se volvería contribuyente a la instauración de sinergias sociales transformadoras.

En esta investigación se cree necesario profundizar el conocimiento geográfico acerca de la producción espacial que generan las asambleas ciudadanas, considerando que hoy estas expresiones se han convertido en un agente protagonista en la configuración del territorio y de la ciudad, estableciendo criterios de lo que rechazan y, por contraste, de lo que proponen, ya sea por demandas a la autoridad política o acciones directas.

Algunos geógrafos como Harvey (1998; 2008; 2012), Slater (1992; 1997), Porto Gonçalves (2009), Ibarra (2009), Echeverría & Rincón (2000) y Oslender (2000; 2002), han tratado de comprender la ciudad a partir de los movimientos sociales urbanos y su dimensión territorial, aunque colocando el argumento central en las repercusiones sociales que acarrear las estructuraciones neoliberales. Sin embargo, en gene-

ral los estudios sobre urbanismo han prescindido del protagonismo desde los actores en la producción de espacio en la ciudad, relevado por sobre todo la estructura económica. Los movimientos políticos y posibilidades de acción territorial, que son parte de cualidades innatas de los ciudadanos y su creatividad en la configuración de la ciudad, han sido ignoradas por gran parte de los teóricos. En este sentido Capel (2010) acusa que la dinámica urbana de los últimos dos siglos también es resultado de numerosos factores, tales como la actuación de las clases medias y populares. Reforzando lo anterior, Porto Gonçalves

(2001) cree que el período de crisis social y económica que ha presentado la ciudad en los últimos años, promovería la reorganización territorial que vivió la sociedad en el Renacimiento, en el Siglo de las Luces y en la consolidación de Revolución Industrial. En otras palabras, estaríamos aproximándonos a un período de refundación de sentido de las prácticas espaciales, fenómeno al cual la geografía no estaría prestando atención, por lo que centrar los esfuerzos en comprender la relación que están forjando las asambleas ciudadanas en la producción del espacio de la ciudad es particularmente relevante.

## La ciudad: espacio heterogéneo y fragmentado

Eliseo Reclús (2010)<sup>1</sup> enunciaba la configuración de las ciudades como el resultado de puntos de encuentro social y económico, dando a entender que tal construcción obedecía a las más diversas motivaciones, pensamientos, ideas, creatividades, emociones y expresiones humanas, siendo las personas dueños del nacimiento, crecimiento, transformación o final de las ciudades. De tal 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. Por su parte Max Weber (1987) 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*. 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. La ciudad por tanto sería vista como un espacio de mercado y estimulante del consumo, pero que a

su vez empujaría la apropiación práctica del espacio desde los más diversos actores.

La ciudad se puede observar desde múltiples ángulos, pero se debe encontrar un punto de equilibrio que permita dilucidar la trama compleja que contiene tanto en sus puntos sociales, políticos, culturales y económicos. Si bien la ciudad se presenta como un lugar de aglomeración y comercio también se presenta como espacio de libertades, imaginarios y derechos (Borja, 2003). En este sentido Harvey (2012) añade que la ciudad es el ícono histórico y espacial del imaginario político de las personas, siendo por sobre todo el lugar del deseo utópico de autoafirmación. La ciudad respondería así a la construcción compleja e histórica que se ha realizado a base de imaginarios y utopías que sólo se percibirían materialmente en temporalidades diferentes, como una especie de mosaico heterogéneo a gran escala en períodos considerables, donde su modificación continua responde a los más diversos contextos y prácticas.

1 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.

Hoy la ciudad se presenta como un fenómeno de crecimiento desmesurado. Harvey (2008) observa este proceso de urbanización y construcción de ciudades como el móvil utilizado para subsanar las crisis intrínsecas de la economía neoliberal. Así, por medio de la reubicación de capital y la creación de nuevos mercados, los grupos económicos pueden anclar y hacer circular sus excedentes monetarios.

Pero si por un lado la ciudad es producto es una construcción colectiva, dinámica y tensa, es también por otro lado objeto de la reubicación constante del capital. ¿Qué impacto tiene esto en la vida de los ciudadanos? ¿Qué representaciones y prácticas se ven modificadas en este conflicto?

## La Ciudad y la Producción del Espacio de Lefebvre

Lefebvre, buscando generar una teoría unitaria y multidisciplinar que aborde la dinámica urbana en su dimensión material y social, indica que el concepto de *producción* es un poco más complejo de lo que se venía elaborando hasta el momento, incluso haciendo el ejercicio de desdoblarse su sentido para entender el concepto. "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" (1981:219). Bajo esta lógica el espacio es en el contexto del neoliberalismo un producto que es posible de usar, consumir, instrumentalizar, pero que sin embargo está influyendo en cada una de estas acciones, por lo que se le atribuye un rol activo en la producción de prácticas y representaciones sociales.

La Producción del Espacio acuñado por Lefebvre distingue tres categorías de análisis compuesta por las prácticas espaciales (espacio percibido), las representaciones del espacio (espacio concebido) y los espacios de representación (espacio vivido). Cada uno de estos conceptos se caracteriza por presentar dinámicas espaciales propias pero yuxtapuestas con las demás. El primero hace referencia al espacio de la experiencia cotidiana y material, dando cuenta de la producción como de la reproducción social. La representación del espacio, se vincula con la instru-

mentalización espacial que hacen científicos, técnicos y urbanistas. Aquí yace la ordenación, fragmentación y restricción. Finalmente, la tercera categoría aborda los espacios de la imaginación y lo simbólico de los habitantes, que en este caso es la posibilidad de nuevas realidades en la ciudad.

Para entender la ciudad como un *espacio producido* socialmente, antes hay que aclarar qué se desprende del concepto de espacio. Una definición que permite un amplio entendimiento y movilidad de ideas es la que nos brinda Milton Santos, quien 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" (2000:54). La definición permite pensar la ciudad como un espacio heterogéneo y complejo, con conflictos de poder y contradicciones propias de la multiplicidad de representaciones y prácticas. Además, al tener un carácter sistémico (pero no por eso ensimismado) permite establecer el diálogo entre el espacio pensado por Lefebvre; los objetos, las prácticas y la representación de los actores.

Si la urbanización materializa la absorción de excedentes globales de capital a una escala geográfica cada vez más amplia y siempre en espacios donde se busca fomentar una y otra vez la ganancia

(Harvey, 2008), se gatillarían y reformularían nuevas representaciones y prácticas que de alguna u otra forma afectarían a los actores y por ende al colectivo. Por lo mismo se debe contemplar en el análisis de la producción de la ciudad como espacio geográfico sus dos dimensiones: lo social y lo físico, como un mixto, un híbrido (Santos, 2000). Para efectos de esta investigación, tales garantías conceptuales evitan la excesiva materialización o *capitalización* del espacio, dejando márgenes sociales que son participes activos en la construcción y reformulación continua de su producción. Reforzando con los postulados de Lefebvre, se entiende que “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” (1978:67). Para aprehender el concepto de espacio producido socialmente se debe apreciar que cada una de las representaciones y prácticas dependen de contextos territoriales y temporales particulares. En la dialéctica conflictiva se observa como necesario entablar situaciones de apropiación configurando prácticas de resistencia ante relaciones de dominación (Oslender, 2002), movilizandolos a los actores *a producir espacios* de manera organizada.

## La ciudadanía

La ciudadanía es el concepto clave que posiciona al habitante de la ciudad como un actor activo en la producción y transformación espacial. Borja (2003) aclara que la ciudadanía es una conquista cotidiana, pues la vida social urbana exige conquistar constantemente nuevos derechos o concretizar los que se poseen formalmente, imponiéndose por acción a las prácticas excluyentes y opresivas. La configuración del ciudadano como estatus social se debe al reconocimiento de derechos que se relacionan con la participación libre en ámbitos económicos como civiles, afectando de manera radical la concepción de la ciudad y de territorio. Para Marshall (1998) esta lógica de ciudadanía es el resultado de una civilización que avanza gracias al capitalismo, pues los derechos individuales garantizan el derecho a la propiedad privada y al desenvolvimiento económico.

Marshall evade el componente de clases ya que lo considera como un tema de *segundo plano*. Sin embargo, en el contexto actual no se puede evadir la condición social y desigual de los ciudadanos que van más allá de las fisuras legislativas del “estar todos bajo la misma ley”. Los cambios en el contenido y en-

tendimiento de la ciudadanía han ido transformándose en los distintos períodos de la humanidad. El concepto hoy se encuentra en un punto tenso y de inflexión debido a las demandas de reconocimiento ya sean dirigidas hacia al Estado o hacia la misma sociedad.

La ciudadanía además de ser un conjunto de derechos individuales es un agente cultural (Garretón, 2006) que se expande con y como el urbanismo, transmitiendo mensajes a partir de las mismas prácticas y representaciones que impone la misma ciudad. La experiencia de una ciudad compleja, heterogénea, dinámica y violenta, pero también solidaria y organizada. Este fenómeno ha brindado conocimientos y lógicas de demanda de reconocimientos múltiples, que a su vez son claves para poder participar en la sociedad. Aunque diversas asambleas ciudadanas se encuentren ejerciendo su voz política, el Estado y los gobiernos no procesan ni responden a las demandas, antes por el contrario, las rechazan, las omiten y hasta las criminalizan (Salazar & Miller, 2006). Este escenario es serio y preocupante, ya que la ciudadanía nace a partir de la movilización y ac-

ción frente a un poder dominante, buscando reconocer diferencias sustentadas en derechos.

Preocupa la forma en cómo se están perfilando las asambleas ciudadanas en cada uno de los territorios, ya que las lecturas y respuestas que pueda tener el

Estado y sus expresiones van erosionando desde los márgenes al sistema político actual, alterando las formas de ejercicio del poder (Reguillo, 1995), lo que puede generar respuestas violentas desde la institucionalidad.

## Área de estudio

La comuna de La Florida según estimaciones del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) tiene para el año 2012 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 Comuna cuenta con una superficie total de 70,8 Kms<sup>2</sup>, colindando 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 obligado para 1.000.000 de personas provenientes de las comunas de Pirque, San José de Maipo, La Pintana y Puente Alto.

Durante el gobierno de Ricardo Lagos Escobar se presentaron una serie de obras públicas de carácter urbano. Una de las infraestructuras consideradas fue la construcción de la Autopista Costanera Central, obra vial que, según Lagos, pretende situar a Chile dentro del plan de autopistas urbanas de estándares internacionales. Posteriormente con Michelle Bachelet en la presidencia, se dió el carácter de interés público al proyecto el año 2010. Según los ex mandatarios y la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, las intervenciones tienen como objetivo controlar el mercado automotriz y “descon-

gestionar Santiago”<sup>2</sup> ante la creciente adquisición de vehículos particulares. La Autopista Costanera Central contempla 23,2 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. La concesión inicial contempla construir en superficie y en subterráneo dos calzadas (superior e inferior) con 3 pistas cada una.

El problema radica en que la extensión preliminar y el diseño del proyecto no ha sido discutido con los habitantes de los territorios por donde se pretende construir la autopista, aunque la construcción implique una serie de intervenciones y expropiaciones.

La investigación se desarrolló en Avenida La Florida (Figura 1), arteria de 6 kilómetros de longitud que cruza por toda la comuna, empezando desde el límite de La Florida con la comuna de Macul y Peñalolén, para terminar en la dirección sur en la frontera con Puente Alto.

2 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) [Consultado el 14 de abril de 2013].

## Metodología

Los criterios de selección estuvieron centrados en los actores que conformaron en un principio la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Av. La Florida y en los participantes que se han ido integrando con el tiempo. Tras establecer los primeros nexos con algunos dirigentes de la asamblea se procedió a generar contactos con el resto de los miembros. Así se lograron cinco entrevistados (tres dirigentes precursores de la asamblea y dos participantes regulares).

Se desarrollaron entrevistas semiestructuradas que fueron complementadas paralelamente con la recopilación y análisis del material documental generado por la asamblea, ya sean informativos, afiches, propagandas, textos digitales y material audiovisual. Posteriormente para la síntesis y espacialización de la información se empleó la técnica de cartografía participativa con la imagen de Av. La Florida con cada uno de los entrevistados. El mapa resultante

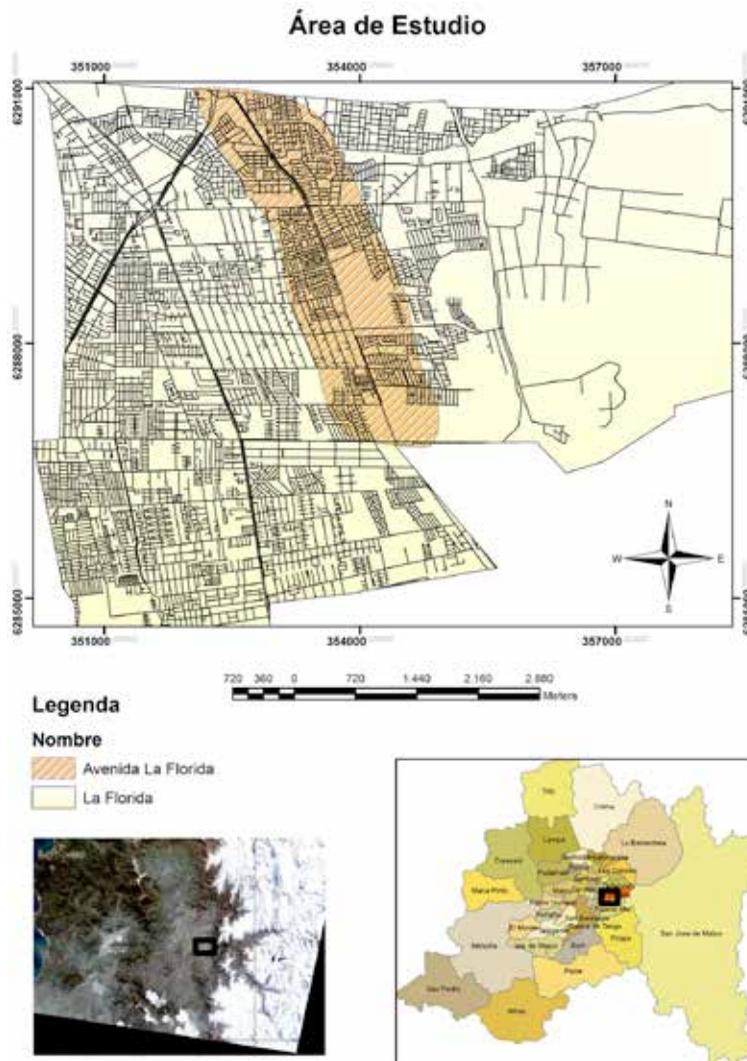


Figura 1: Área de estudio Avenida La Florida, comuna de La Florida.  
Fuente: Elaboración propia.

permitió graficar los territorios aliados, enemigos o neutrales a las representaciones y prácticas de la asamblea, además de contrastar los comentarios individuales de los participantes en la cartografía. También se rescataron acotaciones vinculadas a elementos o dinámicas relevantes a la producción del espacio. Cabe destacar que las actividades organizadas por la asamblea (cicletadas, marchas, foros públicos y talleres) fueron corroboradas en terreno y registradas a partir de observación participante durante todo el año 2013, año en que se desplegó la presente investigación.

## Resultados

Los entrevistados recuerdan que la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida se originó el año 2011 después que autoridades como Diputados de la República más personal de la Dirección de Obras de La Municipalidad de La Florida y técnicos del Ministerio de Obras Públicas, presentaron el proyecto de Autopista Concesionada Costanera Central a los vecinos de la comuna en una escuela adyacente a la avenida en cuestión. La información provocó inquietud, indignación y reacción por parte de un segmento de la población asistente. En ese momento, dirigentes históricos de la comuna junto a algunos ciudadanos, que después en las entrevistas dieron cuenta de tener experiencias en dirigencias políticas y estudiantiles, plantearon la necesidad de organizarse y detener el proyecto. Se podría interpretar que desde aquel período se inició el conflicto entre las representaciones y proyecciones en el uso del espacio por parte de actores.

En este contexto la revisión documental da cuenta desde la primera declaratoria titulada "*No queremos una nueva herida en nuestros barrios*", de una representación negativa vinculada a autopistas urbanas en sectores de La Florida y en las comunas vecinas.

Finalmente, se establecieron representaciones y prácticas vinculadas al ejercicio del poder a partir de entrevistas que fueron trabajadas con Análisis Crítico del Discurso. Por su parte el material documental fue examinado con Análisis de Contenido. La cartografía permitió interpretar y complementar las técnicas anteriores, de tal forma que las conclusiones en torno a la producción de espacio fueron corroboradas y fortalecidas con la última técnica. La triangulación de estos datos sirvió para generar una interpretación compleja de la producción de espacio de la asamblea que no sólo se debe a una pesquisa desde su exterior, sino también desde sus integrantes.

En el documento se hace hincapié en las degradaciones territoriales que afectaron las prácticas cotidianas de los habitantes y que incidieron en la pérdida de calidad de vida por parte de la población local. Cabe destacar que los firmantes de la declaratoria son personas naturales, comités de adelanto, representantes de colectivos culturales, juntas de vecinos, estudiantes, profesionales y concejales de La Florida. Una gama variada de actores o agrupaciones que se unen en una asamblea naciente que, aprovechando la instancia de rechazo al proyecto de la autopista, también dan cuenta de su representación espacial a la autoridad y a las instituciones vinculadas al proyecto.

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, profundizan-

do la segregación y la contaminación de bastas zonas de nuestra ciudad (Fragmento Declaratoria N°1, 28 julio de 2011).

Se entiende también desde la primera declaración un cuestionamiento al rol de la autoridad, fundamentado principalmente en el conocimiento y representación que se práctica en el territorio. En esta misma línea se discute en el documento cómo la autoridad comunal puede desconocer o invisibilizar factores históricos o cuestiones de propiedad vitales para los habitantes de La Florida.

Las entrevistas por su parte dan cuenta de una puesta en valor de ciertas prácticas históricas en la comuna que han garantizado la actual calidad de vida de los ciudadanos. Principalmente las prácticas de lucha por la vivienda, las áreas verdes, equipamiento y servicios que se ven amenazadas por un vacío de poder, desconocimiento histórico del territorio y falta de responsabilidad en torno a la proyección comunal en términos de bienestar. También en las entrevistas se reconoce que algunos dirigentes de la asamblea son directamente afectados por el trazo inicial de la autopista.

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).

Los entrevistados recuerdan que a cuatro meses de su conformación, la asamblea solicita al alcalde de la comuna a través de una carta formal con más de 150 firmas, una audiencia pública en una de las Juntas Vecinales de La Florida. La idea fue tratar abiertamente el tema en terreno con los mismos habitantes del espacio que podría ser eventualmente afectado. Los entrevistados recuerdan que al no obtener los

resultados esperados se ven obligados a un avance a la acción casi dos meses después de la invitación al alcalde. Tal 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 a la construcción de la autopista. Las consignas utilizadas son "*No Queremos una Nueva Herida en Nuestros Barrios*", "*No a la Autopista Concesionada por Avenida La Florida*" y "*Transporte Público de Calidad*". Desde aquel día se promueven una serie de prácticas colectivas a lo largo de Avenida La Florida que apuntan a interpelar a la autoridad comunal en cuanto a la construcción de la autopista.

El 2 de junio del año 2012 la acción de la Asamblea se inicia 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 práctica. La bicicleta empieza a vislumbrarse como un transporte alternativo sin impacto vial negativo y como una posibilidad real de ser utilizado por toda la comunidad. La bicicleta según los dirigentes y los documentos de la asamblea, es concebida como un medio de traslado que *permite construir otra ciudad*. El uso de la bicicleta se complementa y potencia con la acción de ocupar el espacio público, objetivo declarado textualmente en las propagandas y entrevistas. Lo anterior se comprende no como una práctica inocente sino como una postura de política clara en la construcción del espacio.

Mi problema aquí es que se transgrede La Florida y que el espacio público se privatice en ese sentido tan drásticamente (...) Que el espacio de todo será 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 (Org\_ACLF.2.42).

Tras la revisión documental y el registro en terreno de las actividades se reconoce un giro hacia la formalidad de la asamblea el año 2012. Precisamente es en la invitación al Foro con los candidatos a alcal-

de de la comuna donde se busca mostrar una participación formal y oficial frente a los habitantes de la comuna y sus autoridades. El diálogo con los candidatos se fundamenta en el sentido de una política realmente representativa y pensada en torno a las necesidades 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 esta territorial. Por lo anterior, el posicionamiento político del conflicto de la autopista, de alguna u otra manera buscó hacer confluir a partidos políticos de oposición y organizaciones sociales locales.

Ese mismo año, las charlas, foros con autoridades políticas e intervenciones informativas en el espacio público, dan cabida a la aparición de otras causas comunales, como lo es por ejemplo la amenaza que revisten las inmobiliarias al bosque nativo de la Pre-cordillera “El Panul”, el problema de los allegados o pobladores sin casa y el problema de ruidos molestos que afectan a los vecinos del Estadio Municipal. La demanda inicial de la asamblea se abrió a una discusión mayor y a un bagaje de propuestas que se relacionan con la idea de una ciudad a escala humana y con una vinculación efectiva y democrática con la institucionalidad política. Las prácticas políticas se expanden al igual que las representaciones espaciales por las cuales movilizarse. Asimismo, el grupo que partió cuestionando la representación territorial de la autoridad política, ya utiliza logo propio y organiza actividades en conjunto con otros actores comunales generando y promoviendo prácticas y representaciones en el espacio público (Figura 2).

Con casi tres años de existencia y con un involucramiento casi permanente con otros dirigentes tanto comunales como regionales, más una continua práctica de actividades en el espacio público como en sedes vecinales, la asamblea concluye por sí misma y fruto del debate con otros actores, que el problema no se define por temáticas puntuales sino que abarca a toda la ciudad. Aquella conclusión se

produce después de evidenciar que todas las causas de agrupaciones sociales o los problemas urbanos que se vincularon con la asamblea, se originaban por malas políticas públicas en términos de planificación urbana. Considerando el intercambio de experiencias, los integrantes de la asamblea concluyeron que cualquier problema que presentara la ciudad, si no se trata políticamente, podría ser eventualmente “solucionado” trasladándolo a otro lugar.

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 (Org\_ ACLF.1.18).



Figura 2: propaganda N° 11  
Convocatoria marcha comunal, 4 de julio de 2013.  
Fuente: Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Av. La Florida.

Para dar a conocer lo que significa la complejidad de la ciudad a los habitantes del territorio, tanto por sus regulaciones y normativas como en la diversidad de actores que tiene incidencia en la construcción de la comuna, la asamblea decidió enfocar su práctica en la educación de la ciudadanía, orientando sus representaciones y acciones futuras a desarrollar talleres de planificación y participación urbana en distintos barrios de la comuna (Figura 3). Desde entonces podemos notar que los discursos y las actividades de la organización toman una orientación académica, técnica y pedagógica hacia la población, buscando promover acciones orientadas a la toma de decisiones responsables en cuanto a lo que se haga en el territorio.

Por la participación en actividades, discursos, foros y talleres, se logran acercamientos que permiten representar a ciertos barrios o juntas de vecinos como aliadas, o en su defecto, como neutrales o sin interés. Esto permite focalizar representaciones, acciones y alianzas con mayor eficiencia, consolidando un conglomerado político reconocible en el espacio. Una de las cosas que se catastran con la actividad de cartografía participativa (Figura 4), ya sea por el relato de los participantes como por la clasificación de espacios que hacen de la comuna en función del objetivo de la asamblea, es la vinculación práctica

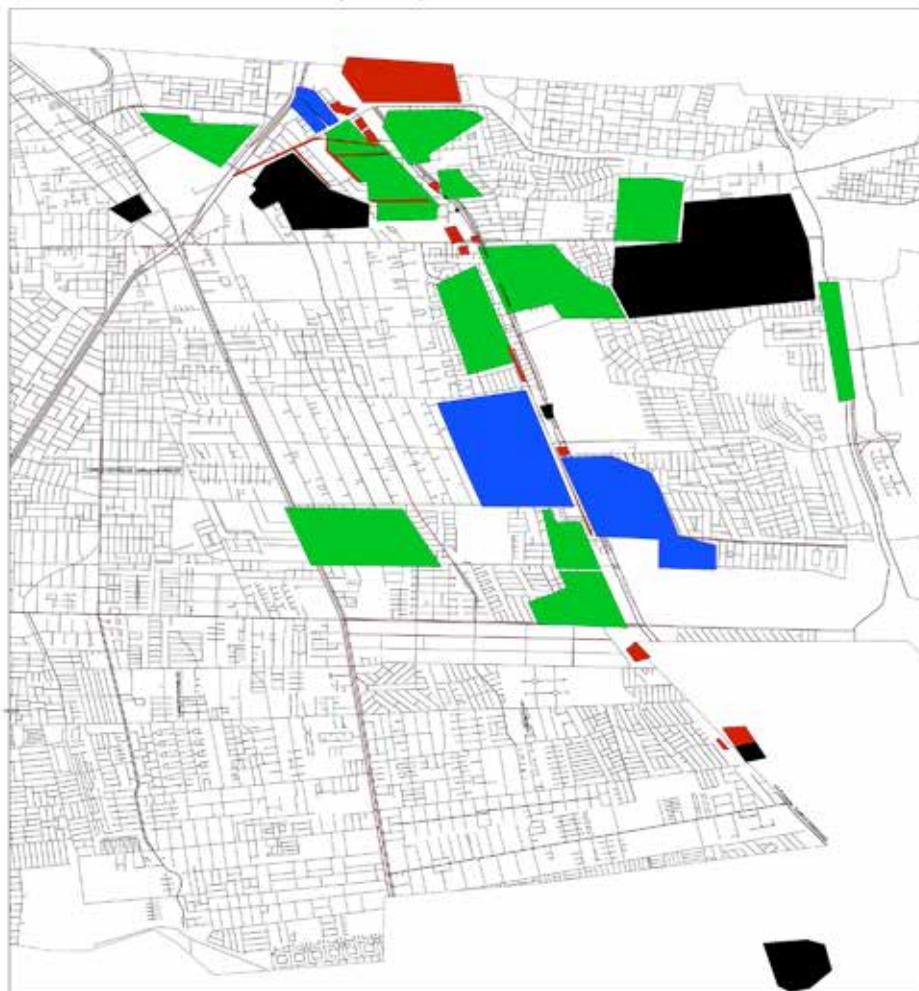
con ciertas dirigencias barriales de La Florida u otros movimientos sociales.

La cartografía participativa dio cuenta de espacios representativos del interés colectivo y del uso habitual por parte de la población. Esto, aclaran los participantes, no significaría que no existan intereses individuales, sino que los espacios que se relevan en la imagen son los que presentan una historia colectiva. Tales espacios se encuentran representados en propagandas, comunicados y declaraciones, siendo indicados a partir de sus características funcionales y simbólicas que garantizan la práctica cotidiana de los habitantes vecinos al eje de Avenida La Florida. Espacios como los propios barrios de los entrevistados, las Juntas de Vecinos adherentes a la asamblea, la feria libre, el Centro de Salud Familiar, los liceos adyacentes a la avenida, el pequeño comercio local y servicios en general, el bandejón central con áreas verdes; las floristas y el ex municipio son concebidos como de interés para la asamblea y susceptibles a desaparecer por la eventual construcción de la autopista. En el caso de las floristas, se esgrime su importancia por la permanencia histórica que han tenido en el lugar, además de la alianza estratégica que se mantiene con ellas, ya que según los integrantes de la asamblea, son un actor considerado clave con una opinión de importancia debido al respeto que tie-

Figura 3: propaganda N° 10  
Invitación a encuentro de organizaciones  
sociales comunales, 25 de mayo de 2013.  
Fuente: Asamblea Ciudadana No a la  
Autopista por Av. La Florida.



### 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



Figura 4:  
Resultados  
Cartografía  
Participativa  
en torno al eje Avenida  
La Florida, comuna  
de La Florida.  
Fuente: Elaboración  
propia.

nen entre la ciudadanía. En el caso del edificio del ex municipio, la puesta en valor yace en la posibilidad de imaginarlo a futuro como un centro cultural para la comuna.

La confección de la cartografía logró graficar el resultado del trabajo de la Asamblea con los dirigentes comunales. Varias de las comunidades o juntas de vecinos adherentes a la causa se han sumado después que integrantes de la Asamblea Ciudadana realizaran trabajos con la directiva barrial correspondiente. Las vinculaciones realizadas con diversas organizaciones sociales y la Unión Comunal de La Florida han sido de suma importancia para establecer lazos de adherencia, representaciones comunes y de acciones colectivas en contra de proyectos urbanos que tengan impacto negativo en la población local.

Los espacios concebidos por sus representaciones contrarias a la causa del No a la Autopista corresponden al poder político e institucional de la comuna. Si bien los participantes tienen una representación negativa de la municipalidad, es puntualmente el alcalde con quien no mantienen buena relación. Según los entrevistados, 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.

Otros espacios de representación negativa configurada por los integrantes de la Asamblea, 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 como enemigos a espacios como el *Mall* (no ubicado en La Florida sino en la comuna vecina de Puente Alto), moteles, 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. Las vulcanizaciones generaron diferencias entre los entrevistados, ya que al ser conside-

rado como pequeños comerciantes locales, algunos señalaron que lo más probable es que sean erradicados del lugar al igual que los demás. Mientras que el argumento contrario señaló que este tipo de rubro no tiene mala convivencia con autopistas urbanas. La concepción acerca de la postura del cementerio en cuanto a la construcción de la autopista sufre la misma confusión. Reconociendo la adaptación de los cementerios a las carreteras y autopistas, se duda acerca del grado de afectación que tendría. Si bien algunos entrevistados 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 y donde se encuentran las tradicionales floristas.

Una de las características que nos permite interpretar de manera global la producción espacial que hace la asamblea, es que sus operaciones de información, acción y difusión de representaciones se realizan en lugares públicos, concurridos y cotidianos en la práctica de actores que eventualmente serán afectados por la construcción de la autopista. De hecho, la primera actividad de la organización como tal, fue la entrega de información en lugares como la feria libre de Avenida La Florida. La práctica política del espacio público se volvió constante y a la vez se transformó en una invitación hacia la población para que lo conciba de la misma manera. El espacio público cotidianamente usado es entendido como lugar de debate y de participación. Bajo esa misma lógica se utiliza y promueven espacios que están sujetos a la administración de organizaciones comunitarias funcionales, ya que se entiende por parte de los dirigentes de la asamblea que las sedes o juntas vecinales deberían organizar y coordinar jornadas de reflexión/acción en torno a la vida de la comunidad en el territorio.

Lo anterior se enmarcaría en la ejecución de un ejercicio de soberanía y práctica constitutiva de te-

territorio haciendo uso de los elementos disponibles en él, no con un criterio técnico-administrativo, sino en el sentido pragmático en la generación de poder político. 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, son siempre llevados a cabo en juntas de vecinos adherentes a lo largo del territorio adyacente a Avenida La Florida, pero orientando siempre la discusión otro tipo de administración de la comuna y de la ciudad.

## Discusión

La producción espacial de la asamblea ciudadana se contextualiza en un proceso de problematización en la construcción del territorio. Al mismo tiempo cabe destacar que la asamblea permite forjar una instancia de discusión y participación en cuanto a las representaciones y prácticas que producen el espacio local. Esto en contraposición de las decisiones e imposiciones que se puedan accionar actores extralocales y del poder político institucional.

Otros de los factores importantes que se relaciona con la producción espacial de la asamblea, es la orientación política que resulta de los actores que la componen, en su gran mayoría dirigentes o representantes de distintas agrupaciones o juntas de vecinos de la comuna. Por esto mismo se catastra una práctica politizadora constante que se vierte críticamente en el espacio público y en centros de reunión comunitaria dentro del territorio.

Durante el transcurso de sus actividades la asamblea tuvo la necesidad realizar vinculaciones con otras organizaciones –en un comienzo locales y posteriormente regionales– que demandan transformaciones similares en las representaciones del espacio

El fortalecimiento mutuo de causas urbanas por medio del apoyo argumentativo y accionario se observa como una práctica aprendida por la asamblea, intentando poner en acción y difusión el conocimiento adquirido. Por otro lado se percibe una revalorización de la dirigencia comunal con estas prácticas, ya que dotar de argumentos técnicos y conocimientos específicos a otros dirigentes o representantes comunales se observa como un rol clave en la propagación de una visión crítica y política acerca de lo que es el territorio y la ciudad.

urbano por parte de autoridad técnica y política. Cabe reflexionar en torno a una eventual coordinación de este tipo de organizaciones no sólo a escala local, sino que también a escala regional y las posibles respuestas que se puedan dar desde el Estado o algún tipo de gobierno.

Un punto importante de destacar es el rol que toman y pueden tomar las instituciones generadoras y promotoras de pensamiento. Se cree necesario por parte de los integrantes de la Asamblea, extender los conocimientos técnicos y disciplinares de las instituciones a otras esferas de la sociedad. Cada aporte técnico o disciplinar brindado por instituciones académicas a la asamblea permitieron que ciudadanos puedan cuestionar con propiedad y en el mismo lenguaje técnico-científico al personal municipal, ministerial o empresarial.

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 en su totalidad, logró posicionar a un nuevo actor político de relevancia en la comuna. El establecimiento de lazos políticos y la transversalización de

una representación espacial que apela a la vuelta de lo público, a la participación política y a la configuración democrática del territorio, han revalorado ciertas prácticas y espacios que sirven para organizar, coordinar e informar al resto de los actores. Esto es lo

que ocurre específicamente con las sedes juntas de vecinos, que desde un principio fueron vistas como elementos territoriales disponibles para la planificación de actividades y de discusión.

## Agradecimientos

Se agradece a los integrantes de la Asamblea Ciudadana No a la Autopista por Avenida La Florida, en especial a Berta, Cristian y Nicolás.

## Bibliografía

- Aranguren, C. (2011). Ciudad-Educación-Ciudadanía. Mérida-Venezuela: Revista de Teoría y Didáctica de las Ciencias Sociales. 17: 93-102.
- Barrera Lobatón, S. (2009). Reflexiones sobre Sistemas de Información Geográfica Participativos (SIGP) y cartografía social. Bogotá: Cuadernos de Geografía. Universidad Nacional de Colombia. Revista Colombiana de Geografía. 18: 9-23.
- Borja, J. (2002). La ciudad y la nueva ciudadanía. Barcelona: En La Factoría. Revista Social. 17.
- . (2003). La ciudad conquistada. Madrid: Alianza.
- . (2004). Los derechos en la globalización y el derecho a la ciudad, Fundación Alternativas. URL: [http://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) [Consultado el 25 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. Vol. XIV, nº 331 (7). Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, Barcelona. URL: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-7.htm> [Consultado el 22 de mayo de 2013].
- Echeverría, M. & Rincón, A. (2000) Ciudad de territorialidades. Polémicas de Medellín. Medellín: Serie de Investigaciones – Centro de Estudios del Hábitat Popular CEHAP de la Universidad Nacional de Colombia. 22.
- FIDA. (2009). Buenas prácticas en cartografía participativa. Marco Estratégico del FIDA 2007-2010. Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola, Roma.
- Flick, U. (2004). Introducción a la investigación cualitativa. Morata, Madrid.
- Foucault, M. (1992). El orden del discurso. Traducción de Alberto González. Troyano Tusquets Editores, Buenos Aires.
- Garretón, M. (2006) Sociedad civil y ciudadanía en la problemática latinoamericana actual, en Cheresky, Isidoro (Comp.) Ciudadanía, sociedad civil y participación política. Miño y Dávila, Buenos Aires: 145-159.
- Harvey, D. (1998). La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Amorrortu, Buenos Aires.
- . (2004). El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. Socialist Register, Traducido por Ruth Felder. URL: <http://biblioteca.clacso.edu.ar//ar/libros/social/harvey.pdf> [Consultado el 30 de abril de 2013].
- . (2008). La libertad de la ciudad. Antípoda. 7: 15-29.
- . (2012). Rebel Cities: From the right to the city to the urban revolution. Verso, London.
- 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, Westview Press. Boulder (Colorado): 51-61.
- Ibarra, M. (2012). Espacio: elemento central en los movimientos sociales por megaproyectos. Desacatos. 39: 141-158.
- Lefebvre, H. (1978). Le droit à la ville. Paris 1968. Versión española El derecho a la ciudad. Prólogo de Mario Gaviria. Traducción de J. González-Pueyo. Península, Barcelona.

- . (1981) *La production de l'espace*. Anthropos, París.
- 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. Rio de Janeiro: Bertrand.
- Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona.
- Marshall, T. H. (1998). *Ciudadanía y clase social*. Series en Ciencias Sociales; 91. Aliana, Madrid.
- Miller, N. & Salazar, R. (2006). Los caminos hacia la emancipación. *Theomai*. 14:157-165. URL: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12401413> [Consultado el 28 de marzo de 2013].
- Munarriz, B. (1992). *Técnicas y métodos en investigación cualitativa. Metodología educativa I. Jornadas de Metodología de Investigación Educativa*. Abalde, P.E. y Muñoz, C.M. Universidad da Coruña, La Coruña: 101-116.
- Oslender, U. (2000). Espacializando resistencia: perspectivas de "espacio" y "lugar" en las investigaciones de movimientos sociales. En Restrepo, E. y Uribe, M. V. (eds.) *Antropologías transeúntes*. ICANH, Bogotá.
- . (2002). Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una "espacialidad de resistencia". *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Vol. VI, nº 115. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, Barcelona. URL: [Http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-115.htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-115.htm) [Consultado el 15 de mayo de 2013].
- Porto Gonçalves, C. (1993). *Geografía política e desenvolvimento*. Associaçao Dos Geografos Brasileiros. Terra Livre, Sao Paulo.
- . (2001). Geo-grafías. Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad. Siglo XXI, México D.F.
- . (2009). De saberes y de territorios: diversidad y emancipación a partir de la experiencia latino-americana. *Polis*. 22: 121-136.
- Pousadela, I. (2006). *Que se vayan todos. Enigmas de la representación política*. Colección Claves para Todos. Capital Intelectual, Buenos Aires.
- Reclús, E. (2010 [1895]). La evolución de las ciudades. *Boletín CF+S*. 45: 121-130. URL: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n45/aerec.es.html> [Consultado el 20 de mayo de 2013].
- Reguillo, R. (1995). *Pensar la ciudad desde la comunicación*. Galindo, Jesús y Luna, Carlos (coords.) *Campo académico de la comunicación: hacia una reconstrucción reflexiva*. ITESO-CONACULTA, Guadalajara: 109-132.
- Ricoeur, P. (2006). *Del texto a la acción*. Series en Obras de filosofía. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.
- Ruiz, J. (2007). *Metodología de la investigación cualitativa*. Serie Ciencias Sociales. 15. Universidad de Deusto, Bilbao.
- Salazar, G. (2012). *Movimientos sociales en Chile*. Santiago, Uqbar.
- Santis, H. & Gangas, M. (2001). La observación como fuente del conocimiento geográfico. *Revista de Geografía Norte*. 28: 113 - 122.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio*. Series en Ariel. Geografía. Ariel, Barcelona.
- Santos, M. (2004). *Por otra globalización*. Series en Agenda Iberoamericana. Convenio Andrés Bello, Bogotá.
- Slater, D. (1992). *Poder y Resistencia en la Periferia*. Replanteando algunos temas críticos para los años 90. Nueva Sociedad, Caracas: 35-46.
- . (1997). Terrenos de poder/movimientos de resistencia: re-pensando el orden y las fronteras de la política en tiempos de globalización. *Revista Foro*. 32: 53-71.
- Svampa, M. (2008). *Cambio de época. Poder político y movimientos sociales*. Siglo Veintiuno, Buenos Aires.
- . (2010). *Movimientos Sociales, matrices socio-políticas y nuevos escenarios en América Latina*. En *One World Perspectives, Working Papers*. 1. Universitat Kassel, Kassel.
- . (2014). *Movimientos Sociales Y Nuevas Prácticas Políticas En Argentina*. Las Organizaciones Piqueteras. *Nómadas*. 20: 112-126. URL: <http://www.Redalyc.Org/Articulo.Oa?id=105117734011> [Consultado el 03 de mayo de 2013].
- 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: 131-150.
- Weber, M. (1987). *La ciudad*. Series en Genealogía del poder. 14. La Piqueta, Madrid.

Fecha de recepción: 20 abril del 2014

Fecha de aceptación: 30 de junio del 2014