

El corredor imaginado de Quinta Normal: un conflicto de Modernidad (2006-2016)*

Tania Zúñiga Olgúin**

RESUMEN:

Desde el año 2006 en la comuna de Quinta Normal se ha venido gestando un movimiento social que responde a la instauración de un corredor para el Transantiago que llevaría a la expropiación de cientos de casas. Identificamos quiénes son los actores sociales que se involucran en la situación y esclareciendo sus posturas vemos cómo se relacionan entre sí. De cada parte percibimos un complejo Imaginario Territorial con respecto a lo que quieren proyectar sobre este lugar, por lo que mostramos la complejidad en un diálogo que aún no termina para la configuración de este territorio de la ciudad. Es de esta manera que la concepción de Modernidad que cada actor social tiene es diferente y conlleva al cuestionamiento de qué se quiere y por qué se quiere un proyecto de futuro que pretende unir discursos y vidas en la actualidad.

Palabras clave: Imaginario territorial – Quinta Normal – Conflicto territorial – Modernidad – Planeamiento urbano.

ABSTRACT:

Since 2006 in the district of Quinta Normal a social movement has been gestating that responds to the establishment of a corridor for the Transantiago that would lead to the expropriation of hundreds of houses. We identify who are the social actors that are involved in the situation and clarifying their positions we see how they relate to each other. From each part we perceive a complex Territorial Imaginary with respect to what they want to project on this place, so we show the complexity in a dialogue that has not yet finished for the configuration of this territory of the city. It is in this way that the conception of Modernity that each social actor has is different and leads to the questioning of what is wanted and why you want a future project that aims to unite discourses and lives today.

Keywords: Territorial Imaginary - Quinta Normal - Territorial Conflict - Modernity - Urban planning.

**Este artículo es fruto de una investigación universitaria en el marco de la cátedra de Geografía Histórica en la Universidad de Chile. Se realizó en conjunto con Bastián Robledo Rizzo, también estudiante de la licenciatura.*

***Estudiante Licenciatura en historia, Universidad de Chile. Contacto: tazo@live.cl*

Aproximación al problema

Nuestro principal objetivo es relacionar cómo el imaginario territorial de la comunidad se enfrenta con la territorialidad que se quiere aplicar por agentes externos, a través de una propuesta histórica que vendría de los años 60, pasando por un periodo de dictadura donde hay registro de un nuevo proceso de higienización en la ciudad y posteriormente la aplicación del sistema de transporte Transantiago. Es así como identificaremos quiénes son los actores sociales que participaron en el proceso de planificación del corredor, sus imaginarios territoriales que inciden en dicho proceso y la relación entre los diversos imaginarios sociales a través de sus diferencias en pos de la construcción del corredor. Es aquí donde entenderemos la modernidad por "... sus energías, percepciones y ansiedades características emanadas de los impulsos y las tensiones de la vida económica moderna: de su incesante e insaciable presión en favor del crecimiento y el progreso; su expansión de los deseos humanos más allá de los límites locales, nacionales y morales (...) la infinita metamorfosis y carácter volátil de todos sus valores en la vorágine del mercado mundial; su despiadada destrucción de todo y todos los que no pueden utilizar..." (Marshall, 1989:119), dándonos cuenta de que si la modernidad la vemos como un espacio social donde se desarrolla el conflicto, la modernización o las modernizaciones, son posturas ideológicas con respecto a cómo se debe construir ese territorio. De manera que los imaginarios territoriales se configuran en este contexto.

Entendiendo que "Un territorio es una porción de la superficie terrestre delimitada, con mayor y menor precisión, a diferentes escalas, por y a partir de relaciones de poder" (Benedetti, 2011:47), es como nos planteamos el desarrollo de fuerzas que se contrastan en la comunidad a favor o en contra del corredor. Creemos que este "con mayor o menor precisión" es lo que detona de alguna manera el conflicto en este caso. También pensamos que con respecto al modo de análisis que aplicamos a los actores sociales, se enmarcan en el concepto de imaginario territorial ya que, la imaginación "está permeada de ciertos valores individuales y colectivos. En este sentido, busca alimentar un proyecto disciplinar propio, que (...) se interesa por contribuir a defender intereses universales y humanitarios. La defensa de estos intereses no deja de poseer cierto contenido político." (Zusman,

2013:60). Por lo que es a través de cómo podemos identificar una postura política de las partes como podemos llegar a encontrarnos con las sensibilidades que nacen del conflicto.

Historia del conflicto

La comuna de Quinta Normal fue fundada por el entonces presidente de la república Ramón Barros Luco en el año 1915 con el nombre de Yungay, tiene unos 13 kilómetros de superficie y una cantidad de habitantes que sobrepasa los cien mil. Su nombre proviene del Parque Quinta Normal de Agricultores, siendo una zona de chacras. La estructura de barrio la adquiere

antes de mediados del siglo XX, siendo dividida en manzanas, calles y posteriormente avenidas que la conectan y anexan a la creciente ciudad de Santiago. Actualmente limita al norte con la comuna de Renca, al sur con Estación Central, al este con Santiago, al oeste con Lo Prado y Cerro Navia.

En la década de los años 60, se planteó la construcción de un Anillo Intermedio para la ciudad de Santiago, el cual facilitaría el desplazamiento por la misma. Éste se trazó de la siguiente manera:

En la actualidad, el único que aún no se construye es el tramo que va desde el fin del corredor Las Rejas Norte limitando con la comuna de Quinta Normal hasta el Puente Los Suspiros (indicado en la imagen como el tramo 2-5 de 4,5 kilómetros).

En un principio el proyecto de construcción de este corredor constaba de 34 metros de ancho, tras lo cual los vecinos asentados luego de la década de 1960 fueron informados y construyeron sus casas o locales comerciales al margen de dicha norma. Pero para el año 2006 la continuación del proyecto impulsado por el establecimiento de un nuevo sistema de transporte como lo es el Transantiago llevó a las autoridades a cambiar los lineamientos iniciales. Ahora se planea que el corredor abarque 40 metros de ancho con lo cual se verían afectadas 1200 casas aproximadamente tras la expropiación de sus territorios²⁹. Los vecinos tras enterarse de manera informal

29 Rojas, Dalia (2006). Vecinos de Quinta Normal protestan por expro-

del cambio, ya que ninguna autoridad les notificó, se comenzaron a organizar en la Coordinadora Contra la Expropiación.

Los vecinos crearon un Blog en internet para difundir sus actividades y asambleas, las que primero fueron locales a través de las juntas de vecinos, primero la de Quinta Normal, luego Lo Prado, y así fueron sumando hasta organizarse en seis comités que contenían a estas juntas de vecinos. Tras la conformación de estos comités se recurrió a la centralización en la Coordinadora Contra la Expropiación. De manera que, con marchas, protestas, rayados en las paredes, banderas negras en las casas y diversas actividades los vecinos fueron manifestando su disconformidad con las decisiones que se estaban tomando.

Tras el movimiento social, la municipalidad de Quinta Normal se mostró neutral ante los vecinos. De manera que pobladores, hijos profesionales de pobladores y algunos miembros del municipio comenzaron a elaborar contra-propuestas para la no-implementación del corredor tal como se los planteaban. Luego las autoridades propusieron un nuevo proyecto que reduciría a 34 metros el corredor y plantearon una propuesta de Par Vial (1), a la cual los vecinos respondieron con otra propuesta (2).

El año 2014 un nuevo gobierno dio la posibilidad de conversar, frenando formalmente este tramo del proyecto y escuchando la propuesta de los vecinos. Actualmente la forma de este corredor está en discusión, en donde aún se enfrentan los imaginarios de territorio tanto de vecinos como del poder representado en sus instituciones.

Esclarecimiento metodológico

Al tratarse de una problemática que integra diversas visiones y que los discursos nos son fundamentales para entender el conflicto, se intentó ocupar la mayor cantidad de recursos en un sentido amplio, para lograr entender las diferentes posturas. Las fuentes utilizadas abarcan desde noticias de prensa, archivos municipales, encuestas, entrevistas, planos

y fotografías. En primer lugar recurrimos a los registros de prensa, el periódico comunal “Quinta Normal” 2014, diario “La Nación” 2006, Radio “Cooperativa” 2013, Blog Spot “No a la Expropiación” 2006, ya que de esta manera entenderemos la noción mediática del conflicto.

Por otro lado, la necesidad de acudir directamente a los actores del conflicto, por ello es que recurrimos a la entrevista de dos importantes voces, fueron Luis Díaz, concejal de la comuna de Quinta Normal y Héctor López, vicepresidente de la Coordinadora no a la expropiación. Las entrevistas fueron semi-estructuradas, por lo que nuestro enfoque era también que ellos nos contaran cosas que no sabíamos sobre el conflicto, de manera que comprendemos la entrevista como una herramienta de investigación que permite construir desde la memoria de un sujeto hechos de trascendencia histórica (Oxman, 1990). La elección de estas dos personas se dio porque consideramos que al ser ambos dirigentes y estar al alero de las autoridades tendrían una visión muy cercana al tratamiento del conflicto desde lo político.

Otra fuente a la que recurrimos son los documentos municipales en el “CEPLAC” (Centro de Planificación Comunal) los cuales en un inicio fueron negados por ser “materia sensible para la comunidad” y solo pudimos llegar a ellos con ayuda. Estos planos, proyectos y mapas fueron utilizados para clarificar el imaginario territorial del SERVIU (Servicio de Vivienda y Urbanismo) y Transantiago.

Por último, tenemos las encuestas, esta metodología de aproximación a los sujetos se incorpora luego de visitar el territorio y observar la dinámica de movimiento de las micros en el corredor. Estas fueron realizadas en los recorridos del Transantiago que actualmente circulan por donde se haría el corredor, con cinco preguntas quisimos averiguar si la gente estaba informada o no sobre el proyecto y qué pensaban de él; así mismo buscamos indagar en el Imaginario Territorial de quienes “habitan de paso” el sector. Esta herramienta metodológica nos fue particularmente útil al buscar la opinión de los transeúntes en el “Transantiago”.

piación de sus viviendas. [en línea] La Nación en internet, 19 julio 2006 <<http://www.lanacion.cl/vecinos-de-quinta-normal-protestan-por-expropiacion-de-sus-viviendas/noticias/2006-07-18/204814.html>> [consulta: 18 agosto 2016]

Resultados y discusión

Tras los planteamientos anteriores es como en múltiples visitas al territorio del conflicto (la municipalidad, la junta de vecinos, las calles y los recorridos que hicimos en micro) fuimos construyendo los actores sociales y sus dinámicas en el territorio, qué lugar ocupaban, tanto física como sensorialmente dentro de ese espacio. Por lo que planteamos la existencia de tres actores sociales que deberían mediar el conflicto, los dos primeros, pobladores e institucionalidad, previamente reconocidos y que trabajan actualmente imaginando este corredor, y un tercer actor social del que ni en entrevistas, ni en prensa fue mencionado: los transeúntes y “habitantes en movimiento” de este territorio, es por ello que los proponemos como un nuevo actor a considerar en este planeamiento urbano.

Los pobladores son identificados como aquellos actores sociales que manifiestan una oposición a dicho proyecto, de manera que recogimos insu-
56 mos web que avalan una primera mirada a lo que fueron sus movimientos para plantearse frente a la situación. Los afectados directamente no son todos los habitantes de la comuna de Quinta Normal, son principalmente los vecinos circundantes a las zonas de conflicto, los que mediante la acción de diversas Juntas de Vecinos forman los Comité, que posteriormente pasan a conformar la Coordinadora Contra la Expropiación. Nos señala en la entrevista Héctor López, ex dirigente de dicha asociación:

“En ese entonces yo, Presidente de la junta de vecinos n° 6, nos llegó rápidamente a oídos e hicimos las consultas pertinentes, entonces fuimos al municipio y pedimos un certificado de expropiación, en el certificado decía que venían 40 metros, veinte para acá y veinte para allá, entonces inmediatamente lo que hicimos fue constituir el primer comité de no a la expropiación de junta de vecinos de Quinta Normal, inmediatamente los vecinos de Lo Prado, como a ellos también les correspondía, se aplegaron a nuestra situación, por lo tanto así comienza el comité, y así nos contactamos con los vecinos de Sergio Valdovinos a Salvador Gutiérrez, así mismo se constituyó otro comité entre J. Pérez y Mapocho, segundo comité. Inmediatamente solicitamos, aparte que aquí a la gente no le gusta mucho movilizarse, entonces

solicitamos aquí al local Los traperos de Magos, que es una organización sin fines de lucro, y ahí se constituyó la Coordinadora contra la expropiación, lo que significaba que abarcaba varios comités (...) En total habían unos 6 comités contra la expropiación.”³⁰

El imaginario territorial de los pobladores es producto de una historia personal y familiar, que genera un sentimiento de arraigo y pertenencia, esta referencia es muy clara, además que nos deja ver un antecedente clave, la comunidad no concibe la construcción de un corredor si es que esto significa sepultar sus recuerdos y sentimientos que se entrelazan directamente con sus viviendas. Esto es evidente al leer el siguiente comentario de una vecina a través del blog de la Coordinadora Contra la Expropiación:

“Formalizo mi molestia contra el Transantiago. Me parece perfecto que se busque mejorar el transporte público, para mejorar la calidad de vida de todos los chilenos, pero a mí y a cientos de familias nos hará añicos la vida que tenemos por más de 30 años, pues expropiarán casas y fuentes de trabajo a lo largo de la avenida José Joaquín Pérez, Cerro Navia y Quinta Normal. El Estado nos indemnizará, pero el valor de las indemnizaciones no representa el valor real de la propiedad. Además, al ser poblaciones antiguas ya no hay donde cambiarse, con lo que perderemos el barrio, la convivencia con los vecinos, la propia historia. He tratado de hacer uso de mis derechos constitucionales, pero las autoridades están muy ocupadas. En Transantiago me han pasado de un teléfono a otro en busca de la persona ‘que sabía de eso’, que nunca aparece”³¹.

Dicho imaginario es compartido por la gran mayoría de los vecinos que entienden la construcción del corredor como el fin de su pasado, sin embargo, también existen vecinos que estaban a favor de este proyecto “Algunos si, pocos, generalmente herederos que arriendan la casa, u otros que les quitan pocos metros y preferían la plata que el antejardín.”³²

30 López, H. [2016]. Entrevista. Santiago.

31 Juana Lara, 2006. [<http://noalalexpropiacion.blogspot.cl/>]. Consulta 15 -07- 2016

32 López, H. [2016]. Entrevista. Santiago.

También a través de la prensa se evidencia un segundo actor social, el institucional. Ya que “En el 2006 los vecinos de Quinta Normal se movilizan a partir de las proyecciones del SERVIU y del Municipio de expropiar terrenos para obras de vías rápidas para el Transantiago y de la construcción de un anillo intermedio.”³³, y luego comprobamos que cinco años más tarde, dicen que “En el 2011, dadas las actuales condiciones del Transantiago, todo indica que el proyecto conocido como ‘Anillo Interior’, ha visto aumentada su necesidad de construcción para el gobierno (...) un plan de inversiones de \$281.000 millones a destinar para la construcción de 67 kilómetros de vías exclusivas para el Transantiago en el período 2011-2015. Entre ellos se encuentra la construcción de 5,8 Km. de corredores correspondientes a la actual Av. Las Rejas Norte.”³⁴. Por lo que entendemos que a través del tiempo se ha mantenido la fuerza de este actor social institucional y que no sería una unidad en sí misma, sino que estaría conformado por, al menos, tres entes visibles: Gobierno de Chile (SERVIU), Transantiago y municipalidad de Quinta Normal. Ambas partes, tanto pobladores como la institucionalidad disputan el territorio conformado de este corredor. A través de nuestras entrevistas, Luis Díaz, actual concejal de la comuna, nos dice que “cuando se planteó el problema en el 2006 estaba el alcalde Manuel Fernández, la municipalidad en un principio se ajustaba a lo que implantaba el gobierno, pero después de todo el movimiento social y los vecinos en las calles, la municipalidad como que empezó a tomar una posición neutra”³⁵, esto en un contexto de elecciones y cambios políticos, también nos cuenta que luego la municipalidad se fue acercando cada vez más a la gente, pero sin tomar partido en contra de las autoridades, “porque este proyecto siempre vino desde arriba” afirma Luis Díaz para explicarnos que en realidad, la municipalidad nunca formó parte del proyecto, sino que la iniciativa siempre fue del SERVIU, lo que nos llama la atención, porque se contradice con lo que nos muestra la prensa.

El imaginario territorial de las instituciones se visualiza en el proyecto de ingeniería “Habilitación Corredor de Transporte Público Anillo Intermedio, Tramos 2 y 3”, que apunta a optimizar la capacidad

actual del eje que conforman Las Rejas Norte y Av. Sergio Valdovinos, desde el punto de vista de mejorar las facilidades del transporte público de la manera más armónica posible. Lo anterior, trae como consecuencia una contribución en la mejora de la calidad de vida de los residentes y usuarios del sistema, al disminuir los tiempos que usualmente demandan los viajes que en su diario vivir se ven obligados de llevar a cabo para el desenvolvimiento de sus actividades³⁶, esta característica está presente en la gran mayoría de sus proyectos urbanísticos. El objetivo es mejorar el tránsito, el cual se ve legitimado por el bienestar de la comunidad, sin embargo, jamás se le pregunto a los vecinos si querían o no dicha construcción.

Desde un inicio la municipalidad tuvo una postura muy confusa con respecto al proyecto, su alcalde del año 2006 Manuel Fernández habría ocultado la información de la expropiación de 40 metros tanto al consejo municipal como a la comunidad, sin embargo, posterior a este hecho la municipalidad no participó activamente en la discusión de los vecinos con SERVIU. “Recién el 2011 cuando el gobierno no se correspondía con la coalición política del alcalde este fue cediendo el apoyo a los vecinos en la discusión, lo que se explica también por el eminente periodo de elecciones de ese entonces”³⁷, con estos antecedentes podemos vislumbrar que su imaginario territorial es también cambiante según la coyuntura política o la visión personal de sus miembros, por ejemplo Luis Díaz dice que “Muchos si tenemos opinión sobre el conflicto de los vecinos, yo personalmente creo que lo mejor es la implementación del corredor, pues no podemos negarnos al desarrollo de la ciudad, sin embargo creo que los vecinos deben ser escuchados y que le den lo justo por sus casas”³⁸, agrega además, “la nueva alcaldesa, aunque hija del anterior, ha defendido siempre la participación de los vecinos”³⁹ esta afirmación la confirma Héctor López.

Un tercer actor social lo identificamos al visitar el lugar y recorrerlo en el tramo de la micro, se trata de los usuarios del Transantiago, quienes a tra-

33 <http://mapadeconflictos.sitiosur.cl/view.php?pid=18>

34 *Ibíd.*

35 Díaz, L. [2016]. Entrevista. Santiago.

36 Ingeniería y Construcción RyH Ltda. 2013. Habilitación CTP Anillo Intermedio, Tramos 2 y 3: etapa C Rev. B, “Informe digital”, Santiago.

37 Díaz, L. [2016]. Entrevista. Santiago.

38 *Ibíd.*

39 *Ibíd.*

vés de una encuesta⁴⁰ nos confirmaron la necesidad de ser esta voz que previamente no se había tomado en la planificación de dicho corredor, ni de parte de las autoridades, ni de parte de los pobladores. Por lo que decidimos incluirlos en nuestro análisis como la posibilidad de un nuevo factor que pueda dar una nueva visión del problema. Creemos que su postura está aún más dividida que la de los mismos “actores sociales” que están involucrados en la construcción actual de este corredor.

En el marco de nuestra investigación las salidas a terreno fueron trascendentales, pues nos acercaron a los vecinos y al territorio en sí mismo. Primero, quisimos averiguar la frecuencia con que habitaban el Transantiago, y por consiguiente, el futuro corredor, así mismo su nivel de conformidad con respecto al servicio. Segundo, quisimos acercarlos a la realidad del conflicto. Al encuestar nos dimos cuenta de que a pesar de que las personas conocían muy bien por donde transitaban, la mayoría no poseía conocimiento de la construcción del corredor. En la siguiente respuesta los Transeúntes nos dejaron en claro que para ellos ensanchar las calles no era una solución de conectividad, pues aquello no era el problema, argumentando que la deficiencia era la frecuencia de los buses. Por último, una vez nosotros entregamos los datos del proyecto y la expropiación, los usuarios en su gran mayoría se opusieron a la idea de construir el corredor pues creen que el servicio puede mejorar su calidad cambiando otros aspectos. Esto es lo que nos señala que los transeúntes entienden el territorio como un lugar de paso y conectividad, por lo mismo el cambio de este espacio si les importa y afecta, mostrándose conformes con las calles actuales, son críticos del actual sistema de transporte y su mantención, teniendo también una gran solidarización con los vecinos del sector y sus viviendas.

También identificamos a quienes están en contra del corredor como la comunidad de vecinos (a través de la Coordinadora Contra la Expropiación),

40 Contenido encuestas: 1.- ¿Transita diariamente y en qué horario?/ 2.- Del 1 al 10, califique la calidad del recorrido. ¿Qué es lo mejor y peor?/ 3.- ¿Está enterado/a del corredor y del movimiento en Las Rejas? Sí / No/ 4.- ¿Cree que es necesario ampliar la calle para instaurar un corredor y así mejorar el tráfico? Sí / No / 5.- (Se le informa a la persona de qué consistiría dicho corredor), ¿Sigue creyendo que vale la pena?



⁴¹en parte la Municipalidad y los usuarios del Transantiago; y a quienes están a favor del corredor como la empresa del Transantiago y el SERVIU (de manera itinerante también la municipalidad).

Las expropiaciones son un tema recurrente en la geografía histórica de Chile, y tal como hemos señalado, también de la comuna de Quinta Normal. El imaginario geográfico de los pobladores se sustenta por un carácter emocional, por un lado, al albergar todos sus recuerdos y la memoria de sus vidas, y de carácter capital, ya que en muchos casos es su mismo

41 Para la consulta de la encuesta completa consultar a los autores. La encuesta consistió en preguntar directamente a los transeúntes, luego de la respuesta 4 se les explicó la historia del conflicto por el corredor y se evidenció un cambio de postura en la respuesta 5.

trabajo el que está en juego. Por otro lado, cuando entrevistamos a los usuarios del Transantiago, se evidencia que la cantidad de personas que cambia de idea al referirse a una expropiación es sustancial para lograr entender que, en general, la población mantiene un imaginario territorial vivencial en cuanto a sus casas y su barrio, las personas encuestadas se identifican con la posible expropiación al referirse a su trasfondo emocional. También la municipalidad, como a través de la prensa señalada podemos ver, apoya a los vecinos en la medida en que el proyecto de construcción de un corredor se de en conjunto, es decir, que el ideal de la municipalidad estaría fundado en establecer acuerdos, que no tiene una visión propia del territorio, o que al tenerla no toma posición por estar en el centro de dos polos. Tanto el SERVIU como el Transantiago apelan a que serán indemnizadas las personas expropiadas, pero no se hacen cargo de la carga emocional ni de la pérdida del barrio, por lo que su imaginario territorial va en función de un futuro y con la excusa de que este cambio sería por un bien común.

Es así como esto se relaciona con la progresiva modernización de Quinta normal, si nos atenemos a los resultados, los vecinos no están de acuerdo con impulsar el corredor porque para la mayoría de ellos su vida personal es más fuerte que la conciencia de apoyo a la ciudad. Una postura media la toman los usuarios del Transantiago, que al preferir mejoras en las calles paulatinamente van señalando fallas en el sistema más que en el territorio, por lo que modernización va en cuanto a su espacio de movilidad que es la micro, no el territorio. La municipalidad, según lo que nos contó Luis Díaz, está a favor de esta modernización como la quiere el SERVIU o el Transantiago, pero al verse cooptados por la acción vecinal, la visión de futuro para la comuna también se estanca. La modernidad para las instituciones que dicen propugnar, va en pos de algo más grande como la conectividad de una ciudad. De manera que también nos dimos cuenta de que “El carácter relacional de la exclusión social también puede observarse a partir de la influencia de la movilidad cotidiana urbana en el surgimiento de nuevas formas de sociabilidad caracterizadas por una co-presencialidad intermitente.” (Jirón, 2010:37), es así como remitimos al primer mapa del corredor, allí se evidencia que los sectores altos de la capital están excluidos de dicho Anillo Intermedio.

Para llevar a cabo un proyecto de “modernización comunal” se deben tomar en cuenta todos los imaginarios de este territorio, porque es así cuando hablamos de modernidades. En las ciudades la capacidad vial de los transportes es un indicador de modernización, es “Allí donde el arquitecto –e incluso el experto en planeamiento-, han previsto todo, desde el punto de vista material, se filtran factores sociales que van a modificar vitalmente todos los cálculos.” (Randle, 1996:230), entonces si decimos que en los años 60 esto ya podría haber tenido discrepancias, es como creemos que con mayor razón las tiene en estos momentos. Es así como el hecho de la paralización de este corredor gracias a la movilización de los pobladores nos habla de un territorio en dinamismo y que los planes de hace 50 años no coinciden con lo que la gente quiere en la actualidad.

A modo de cierre

Sorprende que desde sus inicios la comuna se sustenta a partir de la apropiación de su propio territorio, si primero fue la actividad primaria con el cultivo de la tierra, hoy lo es con la actividad terciaria de vendedores y fabricantes artesanos o semi industriales, que ven en sus territorios la vivienda y el sustento de la mano. Por esta razón creemos tan grave el problema de la expropiación, porque si bien se les pagaría el costo de sus casas, nadie les pagaría el costo de su taller o su peluquería que durante años levantaron.

Construir modernidad conjuntamente, eso es lo que se propuso el 2014 y es lo que debería aspirar todo espacio heterogéneo y dinámico, sólo que como parte de nuestras reflexiones y resultado de esta investigación, es necesario incluir a todos los actores sociales, ya sean los transeúntes, los choferes del Transantiago, los taxistas, los asistentes o clientes de locales en la zona, etc. Por ello nos gustaría manifestar que este trabajo tiene proyección para ser profundizado en otro momento o por otras personas. De esta manera, con el presente resultado, se ve reflejada en la elaboración de un insumo que sirva a pobladores, municipio o de material compilatorio aportando elementos teóricos a la historia del trazado territorial de este corredor.

Bibliografía

- Berman, Marshall (1989). Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. Buenos Aires, Argentina: Siglo veintiuno argentina editores s.a.

- Jirón, Paola et. al (2010). “Exclusión y desigualdad social: retrato desde la movilidad cotidiana” en Revista Invi, n°68, 15-57.

- Oxman, Claudia (1990). La entrevista en ciencias Sociales. Buenos Aires, Argentina: Editorial Universidad de Buenos Aires.

- Randle, P. H (1996). Geografía Histórica y planeamiento. Buenos Aires: editorial Eudeba.

- Souto, Patricia (2011). Territorio, lugar, paisaje: prácticas y conceptos básicos en geografía. Benedetti, Alejandro. Capítulo 1: Territorio: concepto integrador de la geografía contemporánea (pp. 11-82). Universidad de Buenos Aires: editorial de la facultad de filosofía y letras.

- Zusman, Perla (2013). “La geografía histórica, la imaginación y los imaginarios geográficos” en Revista de Geografía Norte Grande, 54: 51-66.

Fuentes

- Entrevista a Luis Díaz.

- Entrevista a Héctor López.

- Encuestas realizadas en el transporte público.

- SEREMI, DTP (Directorio de Transporte Público Metropolitano), 2015, Proyecto de Movilidad Anillo Intermedio, “PPT”, Santiago.

-Ingeniería y Construcción RyH Ltda. 2013. Habilitación CTP Anillo Intermedio, Tramos 2 y 3: etapa C Rev. B, “Informe digital”, Santiago.

- Rojas, Dalia (2006). Vecinos de Quinta Normal protestan por expropiación de sus viviendas. [en línea] La Nación en internet, 19 julio 2006 <<http://www.lanacion.cl/vecinos-de-quinta-normal-protestan-por-expropiacion-de-sus-viviendas/noticias/2006-07-18/204814.html>> [consulta: 18 agosto 2016]

- Sin autor/a (2014). Exitosas gestiones: se paraliza el Proyecto Anillo Intermedio. [En línea]. <<http://www.quintanormal.cl/exitosas-gestiones-se-paraliza-el-proyecto-anillo-intermedio/>> [consulta: 20 agosto 2016]