



# ¿DÓNDE ESTÁ EL MAPOCHO RENQUINO?

Proyecto de recuperación del vínculo entre Renca y el río Mapocho después de la construcción de la autopista Costanera Norte

Planteamiento integral del problema de título

Estudiante: *Scarlette Torrealba Valladares*

Profesores: *Jorge Marsino*  
*María Inés Buzzoni*

2022.1

## CRÉDITOS



Universidad de Chile  
Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
*Planteamiento integral del problema de título*  
*Primer semestre 2022*

Estudiante  
**Scarlette Torrealba Valladares**

Profesores Guía  
**Jorge Marsino**  
**María Inés Buzzoni**

## ÍNDICE

CAPÍTULO I — Presentación .....	5
Preámbulo	6
Introducción	7
problema	8
CAPÍTULO II — marco teórico .....	11
Topofilia y topofobia	12
Memoria	15
Paisaje hídrico urbano	17
injusticia espacial	19
CAPÍTULO III — antecedentes .....	23
Río Mapocho	24
Autopista costanera norte	35
CAPÍTULO IV — Argumento proyectual.....	39
Comunidad Renquina: usuario	40
Argumento proyectual	43
CAPÍTULO V — lugar.....	45
Renca	46
Mapocho renquino	50
Emplazamiento	56
CAPÍTULO VI — Referentes.....	65
CAPÍTULO VII — Propuesta .....	71
parque mapocho renquino	72
Referencias bibliográficas	82
CAPÍTULO VIII — anexo.....	85
Puentes sobre el Río Mapocho Oriente-Poniente	88
Plano autopista costanera norte	92
Resultados encuesta online	94



# CAPÍTULO I — PRESENTACIÓN

*Preámbulo*

*Introducción*

*Problema*

## PREÁMBULO

*“Si tiene agua, te sientes bien.  
Pero si lo ves feo te sientes mal.  
El acceso al río [Mapocho] puede ser un refresco a la mirada.”*

*Martín*

Toda mi vida he vivido en Renca, peleándome con los prejuicios que despierta la marginalidad y los altos índices de pobreza de la comuna y transitando a diario entre el cerro isla más alto de la ciudad y el río Mapocho que la cruza completamente.

El Mapocho es un río con mala fama, aparentemente seco por momentos, sucio y en la comparación, siempre odiosa, con otros ríos de grandes urbes: carece de ese gran y apacible caudal, además de no tener la transparencia de otros. Sin embargo, no es posible pensar la vida de la ciudad de Santiago y de todos nosotros sin él. Nos debemos a él con la misma fuerza que se ha usado para controlar un torrente indomable.

Aparece de principio a fin en nuestra historia y con poco esfuerzo podríamos contar más de una

historia personal que lo tenga por protagonista o escenario.

En mi condición de renquina y más de 10km de ribera en la comuna las historias de acumulan. Sin embargo, muchos de quienes han vivido en Renca desde el 2005 en adelante no van a poder contar las mismas historias, puesto que a pesar de que Renca cuenta con el mayor tramo de río en toda la cuenca existe hoy una escisión provocada por la construcción de la autopista Costanera Norte justo entre la comunidad y el río Mapocho.

Las memorias y el imaginario urbano de tantas generaciones en torno al río y mis propios ojos nostálgicos de la infancia en su ribera me obliga repensar ese vínculo y a poner en cuestión porqué desconectar lo cercano para unir lejanías.



Figura 1. Fotografía Río Mapocho, Autopista Costanera Norte y Cerro Renca. Elaboración propia.

## INTRODUCCIÓN

Los hitos geográficos y urbanos se imprimen en la cotidianidad de las personas y desde ahí es que este proyecto se posiciona, entendiendo que la ciudad es al mismo tiempo un espacio físico, una construcción material, y una construcción social con una carga subjetiva que se traduce en la dotación de significado, memorias y emociones a la ciudad.

Un hito ineludible es el río Mapocho, que ha sido un protagonista en la historia de la ciudad, la configura y la alimenta con sus casi 100km de extensión. Sin embargo, ha sido sujeto o, tal vez, víctima, fuertemente de la acción antrópica. Su cauce encajonado da cuenta del intento constante de controlar su, a veces salvaje, torrente.

A su vez, la vivencia renquina, en el norponiente de la ciudad, se enmarca, a nivel geográfico, entre cerros Renca y Colorado por el lado norte y el río Mapocho por el lado sur. Por otro lado, a nivel urbano, Renca es cercada por una serie de autopistas de alta velocidad, La Costanera Norte por el sur, la Paramericana por el oriente y Vespucio Norte por el poniente. Podría decirse que la condición de separación está dada desde el origen en este lugar, cuyas fronteras son claras e insoslayables. Sin embargo, el paisaje urbano y la conexión de la comunidad con sus hitos geográficos es ciertamente muy diferente a su relación con una infraestructura como una autopista urbana.

No sólo en Renca, sino en diversos lugares de la capital es posible identificar espacios de degradación producto de la edificación de grandes obras de infraestructura que descuidan la mirada de ciudad necesaria para diseñar y construir. En la comuna de Renca el caso es desolador, pues la autopista urbana ha provocado un quiebre entre el río y la comunidad, al tiempo que es foco de abandono y ruidos molestos.

De este modo, el presente texto trata de ahondar críticamente en torno al valor del río Mapocho y su relación con la comunidad renquina, en tanto este es parte del imaginario de la comuna.

Este ejercicio académico se enfoca en la condición del río en el tramo de la comuna de Renca, la que ostenta el mayor porcentaje de río en toda la ciudad. Sin embargo, la instalación de la autopista Costanera Norte a inicios de los 2000 ha generado una situación de desconexión de ese largo tramo del río, por lo que es objeto de este trabajo hacerse cargo, en parte, de esa pérdida, de ese desencuentro, de esa toponegligencia.

Primero, se realiza un revisión teórica de los conceptos que sustenta la investigación, como son la topofilia y la topofobia, la memoria colectiva, las nociones de paisajes hídrico y cultural y, finalmente, la injusticia espacial.

En segundo lugar y teniendo en consideración los conceptos señalados se revisan los antecedentes del problema, es decir, el río Mapocho, sus características físico espaciales y también culturales y sus significaciones. Y la autopista Costanera Norte, sus características espaciales, las resistencias a su implantación y relación con el río Mapocho.

Luego, se expone a la comunidad renquina y el modo en que su memoria colectiva e identidad gira en torno a su territorio, las significaciones que tiene respecto al río Mapocho y la autopista, y también, sus deseos y necesidades a este respecto, que devienen en el argumento de este proyecto.

Posteriormente, se realiza un análisis del lugar, tanto a nivel comunal como del terreno propiamente tal para determinar las acciones que el proyecto tiene que considerar.

Además se incorporan referentes arquitectónicos que den cuenta de casos exitosos en ríos de carácter torrencial como es el Mapocho, el Parque urbano Kaukari en Copiapó y el Parque inundable intercomunal Víctor Jara en San Joaquín.

Finalmente se desglosa el proyecto en sí mismo, que considera modelo de gestión, programa, estrategias de diseño y partido general.

## PROBLEMA

El explosivo crecimiento de la ciudad y la falta de planificación adecuada han dado como resultado la situación que hoy ostenta la comuna de Renca, es decir, la construcción de infraestructura urbana que no ha sido pensada a escala barrial y humana, acentúa las desigualdades y obliga a la comunidad a mantenerse en una condición de desconexión con el resto de la ciudad y de escisión respecto del río Mapocho.

Ahora bien, no hay opiniones unívocas sobre el río Mapocho, muchas veces se le considera de manera negativa, como un foco de insalubridad o una frontera indeseable. Al tiempo que es posible oír voces que relevan aspectos positivos del río, como su valor ecológico y paisajístico. En cualquier

caso, el río forma parte de las memorias de cada habitante de la ciudad y es parte de este trabajo relevar los aspectos positivos y potencialidades de restablecer la conexión con el río.

Es posible apreciar una serie de ejemplos de aproximación a la ribera del Mapocho, principalmente en el lado sur. Extensos parques, instalaciones deportivas y culturales dan cuenta de que es posible tomar al río como un elemento positivo. No obstante, esto es hoy un imposible en su ribera norte, donde la desconexión con la comunidad ha generado una suerte de amnesia generacional. ¿Cuáles son las historias que contarán quienes tienen por vecina a una autopista en lugar de un río?

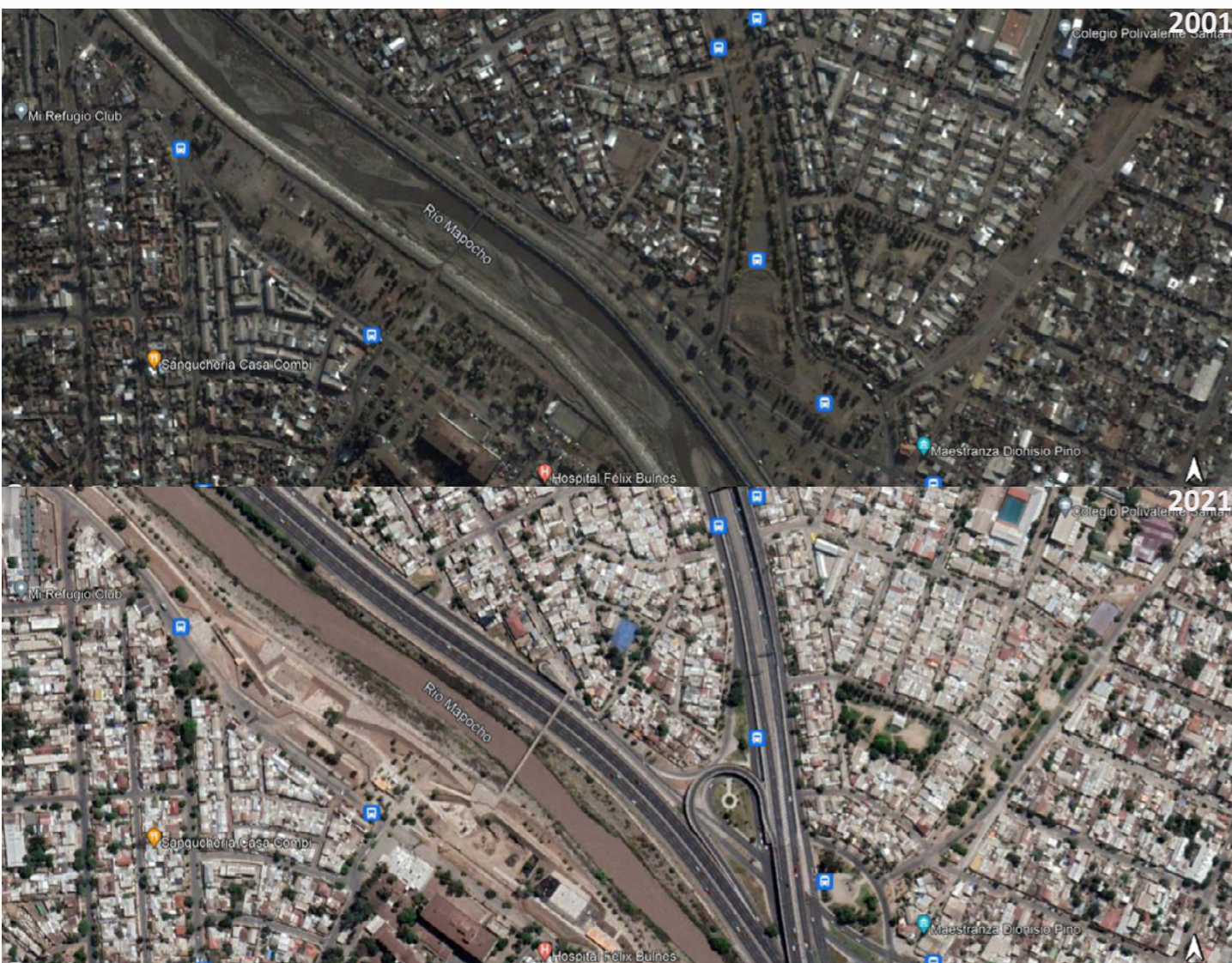


Figura 2. Intersección Apóstol Santiago con Costanera 2001 y 2021. Google Earth.



Figura 4. Cadáveres en el Río Mapocho (Arpillera bordada). Fuente: Museo de la Memoria y los Derechos Humanos.



Figura 3. "Niños encumbrando volantes" (Óleo sobre tela). Fuente: Cecilia Byrne, 2019.



## CAPÍTULO II — MARCO TEÓRICO

*Topofilia y topofobia*

*Memoria*

*Paisaje*

*Injusticia espacial*

## TOPOFILIA Y TOPOFOBIA

*“Nunca gozarás cabalmente del mundo  
sino hasta que el mar corra por tus venas,  
llevés al cielo por vestido  
y por corona, las estrellas”*

*Thomas Traherne (poeta)*

Referirse a la relación entre espacio físico y quienes lo habitan es complejo, existen innumerables visiones, tal vez las más extendidas son tres. Una, que considera que el espacio es únicamente un escenario en que se suceden las interacciones sociales. Otra, que asume el espacio como determinante del comportamiento de las personas. Y, una tercera mirada, que considera el espacio físico y quien lo habita como codependientes, visión que se aleja de determinismos, planteando que ni las personas determinan unívocamente el espacio en el que se desarrollan, ni los espacios delimitan completamente el comportamiento de las personas. Valera explica esta relación de la siguiente manera:

*“Con nuestros actos transformamos y dotamos de significado, de sentido al entorno mientras que éste contribuye de manera decisiva a definir quiénes somos, a ubicarnos no solo ambiental sino personal y socialmente y a establecer modalidades de relación con nuestro mundo perceptivo, funcional y simbólico”* (Valera, 1999: 2-3).

Existe un relación simbiótica entre el espacio habitado y el habitante, y por cierto muchos más actores y variables en la ecuación. Es posible afirmar que la percepción del espacio, es decir, la respuesta que se tenga a los estímulos externos y la actitud, o sea, la postura bañada culturalmente que se toma respecto del entorno, configuran en conjunto una visión del mundo. La que podría entenderse como un sistema de creencias estructuradas, personales, culturales y sociales.

A partir de dicha visión de mundo o cosmovisión es que se construye una vinculación afectiva con

el entorno, entre las personas y el lugar, denominada: topofilia. Esta implica la afectación, fugaz o permanente, que provoca el entorno produciendo, a su vez, lazos, de significados, memorias, aprendizajes y emociones entre las personas y los lugares que habitan. (Yi Fu Tuan, 2007).

Resulta útil adentrarse en este concepto para comprender los vínculos afectivos del ser humano con el entorno material, sin importante los grados de sutileza, agudeza o modo de expresión. Puesto que la respuesta al entorno puede abarcar cada uno de los sentidos y devenir que un lazo más profundo o no. Como ejemplo, la afectación puede ser mayoritariamente visual y estética como cuando la belleza de la naturaleza se revela de inesperadamente. Puede ser olfativa cuando la lluvia moja la tierra. O incluso puede ser una experiencia táctil, al sentir la tierra o el agua tibia de la playa en los pies.

Sin embargo, no se limita a la percepción puramente sensorial, sino que puede tener una forma más permanente y profunda, como “el sentir que uno tiene hacia un lugar porque es nuestro hogar, el asiento de nuestras memorias o el sitio donde nos ganamos la vida” (Yi Fu Tuan, 2007:130). Existe una relación afectiva que hace sentir a las personas parte de un espacio, que no tiene que ver con propiedades, sino con habitar, con el modo de estar en el mundo.

El geógrafo Yi Fu Tuan afirma que cuando la topofilia se acrecienta es posible asegurar que el lugar se ha convertido en un portador de acontecimientos de gran carga emocional, transformándolo en un símbolo. De manera que la topofilia trasciende la sensación puramente estética, involucra un proceso mayor que puede convocar experiencias, significados y acontecimientos, que permiten cultivar un afecto por lugares que se conocen bien.

Cabe resaltar que a pesar de nadie escapa a esta afectación, es posible percibir que en las sociedades como la nuestra predomina una notoria falta de comunicación y unión respetuosa, natural y de cuidado con el entorno que, al parecer, reinaba en culturas pasadas.

Un ejemplo notorio es la disrupción en entorno naturales ensuciándolos o incluso destruyéndolo, otro ejemplo cotidiano es la pulsión a vestir ropas viejas o menos apreciadas para sentirse libre de recostarse en la hierba junto a algún río, respirar hondamente la brisa y recibir el sol tibio en la piel.

Cuestión interesante es que cuanto más cerca están las personas de la naturaleza más la conocen y más necesidad tienen de cuidarla, tal es el caso de quienes trabajan la tierra, conocen sus ciclos y detalles que para otros no significarían nada. La topofilia de un agricultor o un campesino se acrecienta con la intimidad que supone la dependencia material, en definitiva la tierra es el reservorio de memorias y soporte de futuro. Cabe recoger los dichos de un granjero estadounidense:

*“Para mí, la tierra que poseo está siempre allí, esperándome; forma parte de mí, la siento dentro de mí. (...) La tierra rige mi vida y mi ánimo; si las cosechas van bien, me siento bien, y si hay problemas con los cultivos, soy yo quien tiene problemas.”* (citado por Yi Fu Tuan, 2007:135).

Cuestión similar se rescatan de las encuestas realizadas para el presente trabajo, uno de los encuestados de la comuna de Renca manifestó respecto a su relación con el río Mapocho: “Si tiene agua, te sientes bien. Pero si lo ves feo te sientes mal. El acceso al río [Mapocho] puede ser un refresco a la mirada.” (Encuesta online, 2022).

Como es bien sabido el Mapocho ha sido responsable de un sin número de desastres, cuestión que lleva, paradójicamente a pensar en el modo en que el apego al entorno puede surgir incluso luego de haber sufrido las inclemencias de la naturaleza, la resiliencia y la defensa de los territorios da cuenta de este fenómeno.

Asimismo el apego está dado por la familiaridad que se tiene con los espacios, no sólo a los espacios privados como el hogar sino también con el vecindario o la ciudad que se habita. Las expulsiones forzadas o las modificaciones del territorio, como la tala de un árbol añoso o la instalación de una gran infraestructura



vial, conlleva conlleva intensos dolores para las comunidades, significa un despojo de aquello que se conoce, de aquello que protege de las perplejidades del mundo exterior.

En este sentido, no es sólo la familiaridad con el entorno, sino también el conocimiento que se tiene de él, la conciencia de su pasado, de su valor. De modo que la topofilia no puede desarrollarse con territorios cuyas grandes dimensiones lo hacen inabarcable, el apego requiere un tamaño reducido a escala humana, a sus capacidades sensoriales e intelectuales. Una comunidad se identifica mejor con un área geográfica cuando esta constituye una unidad natural, no podría existir topofilia por un imperio entero (Yi Fu Tuan, 2007).

Evidentemente, no es unívocamente el entorno el que determina la topofilia, ni esta se desarrolla en todo lugar. El espacio físico es el dónde se reciben los estímulos sensoriales, pero son las personas las que de acuerdo a su cosmovisión toman diferentes actitudes frente a ellas.

De modo que en lugar de desarrollarse topofilia, puede ocurrir el caso inverso, verse vinculado a un lugar desde las sensaciones de malestar, temor e inseguridad con los espacios, es decir, topofobia.

La falta de familiaridad con un entorno aumenta el miedo: “la gente se siente incómoda con lo desconocido y por lo tanto sienten ansiedad hacia los encuentros con la diferencia” (Modly, 2009). Está afectación desagradable con el entorno tiene por consecuencia un habitar efímero por los lugares y por lo tanto carente de cuidados. Que deviene en una consecuencia ética y política, la toponegligencia, esto es, “una falta de compromiso y apego con cierto lugar de la ciudad, y como consecuencia no se experimenta

una relación responsable y de pertenencia con el lugar” (Medel et Montre, 2018:7).

Esto es relevante, pues en la medida que esta afectación aumenta, el modo en que se construye la ciudad se ve perturbado, se privilegian ganancias económicas, por sobre el desarrollo óptimo de los espacios. (Ibidem). Ejemplos de esto son la segregación que provoca la creación de ghettos de pobreza o marginalidad, la escasez de espacios públicos de calidad o la edificación en lugares de gran valor ecológico (autopistas en bordes de ríos o edificios de departamentos en dunas o humedales).

A partir de estos concepto es que resulta relevante mencionar un caso paradigmático de fuerte afectación como es la atracción que tienen las personas por los paisajes hídricos, su tamaño acotado y gran diversidad ecológica resulta especialmente estimulante: un río, sus pendientes, la flora, etc. El agua es un indispensable para el ser humano, es necesaria para la vida, para la limpieza, para los cultivos, para el ecosistema. Al tiempo que puede ser fuente de enfermedades, desastres naturales, tierras inestables, bordes infranqueables y animales peligrosos. El agua es la matriz y la topofilia es fuerte cuando ella es protagonista.

Finalmente, la relación entre las personas y el espacio es un fenómeno lleno de complejidades, permeado tanto por la biología humana que condiciona la percepción de estímulos, como por la cultura y el entorno, que determinan en mayor medida cuales son los sentidos a los que se les dará mayor protagonismo y a que estímulos se les dará una mayor valoración. Asimismo la actitud hacia el espacio se modifica en la medida en que aumenta el dominio sobre la naturaleza y el concepto de belleza y desarrollo cambia.



## MEMORIA

*“Una sociedad sin conciencia histórica – sin memoria – es un hacinamiento de soledades que sólo se disputan un espacio, por cuanto no les pertenece tiempo común alguno”*

*Humberto Giannini (filósofo)*

En términos simples la memoria puede entenderse como la capacidad de almacenar y traer al presente experiencias pasadas, al tiempo que constituye una base para la construcción de la identidad y acciones futuras.

Sin embargo, esta no se limita a una experiencia puramente individual, una comunidad de personas, ligadas a un espacio físico, temporal y culturalmente, construyen a su vez un conjunto de memorias e imaginarios personales, que de una forma u otra constituye un imaginario colectivo. Este imaginario colectivo se compone tanto de las individualidades como de acuerdos colectivos que devienen en un soporte ético y político que aglutina a una comunidad dotándola, por lo tanto, de una identidad colectiva asociada a su territorio y sus imaginarios, dando como resultado una memoria colectiva.

Halbwachs (2002:2) define la memoria colectiva como un:

*“proceso social de reconstrucción del pasado vivido y experimentado por un determinado grupo, comunidad o sociedad. Este pasado vivido es distinto a la historia (...) la memoria colectiva insiste en asegurar que el pasado permanece (...) la identidad de ese pasado permanece, así como sus proyectos”.*

Esto quiere decir que la memoria es el medio de consolidación para la comunidad sobre su identidad y su futuro en un mundo siempre cambiante. Cuestión que está siempre asociada a la cualidad comunicativa de la memoria, que se reconstruye a través de historias, efemérides, usos, costumbres, objetos y permanencia en los lugares donde se ha desarrollado la vida. Uno de los marcos de la memoria, además de

los temporales, son los marcos espaciales, que consisten en lugares, construcciones y objetos en que se han ido depositando las memorias de una comunidad por haber vivido en o con ellos, es así que una joya, una escuela, una plaza o un cerro evocan un recuerdo de una vida que fue vivida ahí. La ausencia, pérdida o destrucción de esos lugares dificulta la reconstrucción de la memoria, el pensamiento colectivo queda inconcluso (cita general).

El espacio es fundamental para la memoria colectiva, pues su permanencia y estabilidad

significa permanencia de recuerdos para la comunidad. De manera que incluso si un lugar de memoria es destruido, es posible afirmar “aquí estuvo”, pues persiste la huella, el emplazamiento.

Por otro lado, la memoria, al ser una actualización de un pasado, puede constituir una herramienta de reparación o reconstrucción de una herida o un pendiente común. La memoria colectiva es también una fuente de responsabilidad colectiva frente al manejo del pasado y su conciliación con el presente.



Figura 6. Memorial Puente Bulnes. Fuente: Elaboración propia.



Figura 5. Puerta 8 Estadio Nacional. Fuente: Fernando Navarro.

## PAISAJE HÍDRICO URBANO

*“La naturaleza, sentimentalizada y considerada como la antítesis de las ciudades, consistiera en hierba, aire fresco y algún que otro ingrediente más; y el resultado de este ridículo desprecio es la devastación de la naturaleza, preservada pública y formalmente como mascota”*

*Jane Jacobs (periodista)*

La aproximación humana a los espacios físicos, naturales o artificiales, está dada en la complejidad, es necesario atender a imaginarios sociales, intereses políticos o económicos, el devenir de la naturaleza, etc. De modo que el entendimiento del paisaje requiere del análisis de fenómenos perceptivos, constructivos, económicos y culturales, en tanto el paisaje no es el resultado natural del entorno o algo puramente dado, sino que es un proceso subjetivo mediado cultural y sensorialmente. Nogué (2007 citado por Castillo, 2014:7) define el paisaje como “el resultado de una transformación colectiva de la naturaleza y como proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado”.

A su vez, la interacción entre el ser humano y su espacio-tiempo determinado da cuenta de los saberes, valores y modos de vida de una comunidad. De modo que el paisaje cultural podría ser definido como una modificación que realizan las personas de su entorno “para configurarla, usarla, gestionarla y también disfrutarla de acuerdo con los patrones que dimanen de su propia cultura” (Álvarez, 2011 citado por Briones, 2021:16) en este sentido, es la cultura de un colectivo el cedazo por el cual se otorga valoración y significados a un espacio, por lo tanto, el paisaje cultural se entiende como el espacio habitado por las comunidades cotidianamente, que refleja tanto su pasado como su presente, cuya principal características es su dinamismo.

El primero de ellos se relaciona con la dependencia de las ciudades antiguas de aguas subterráneas poco profundas y cuerpos superficiales de agua para abastecimiento y satisfacer necesidades funcionales, los residuos y aguas lluvias

corren por las calles. Un segundo paradigma se desarrolla cuando las aguas superficiales resultan insuficientes y se desarrollan obras para la captación, conducción y almacenamiento de agua. Se inventan las alcantarillas.

El tercero surge en el siglo XX para hacer frente al manejo de aguas urbanas y servidas, se desarrolla el tratamiento de estas para evitar el desarrollo de enfermedades.

El cuarto se desarrolla a fines del siglo pasado para establecer el control de fuentes difusas de contaminación, y la red de distribución y conducción de aguas, como las escurrientías urbanas. Organizaciones internacionales buscan desarrollar iniciativas y protocolos para la protección y el manejo de aguas urbanas.

Y, finalmente, el quinto paradigma surge de la mano del Informe Brundtland para la ONU en 1987 y busca la sostenibilidad hídrica y ecológica de las ciudades y la resiliencia ante eventos extremos y catastróficos. (Castillo, 2014).

Dentro de este último paradigma se entiende la ciudad como todo orgánico y complejo en evolución y que su soporte natural debe ser tenido en cuenta en su desarrollo, toda vez que esta constituye un ecosistema y, por lo tanto, todas las especies y soportes están ecológicamente integradas unas con otras. A pesar de las resistencias en la implementación de acciones que guíen un desarrollo sostenible, es que parece necesario pensar que el paisaje hídrico urbano debe asentarse en este último paradigma.

El entendimiento del paisaje urbano como un no-paisaje o uno por sobre o aparte de lo natural ha devenido en un error fundamental, considerarlos separadamente y diseñar y construir de espaldas a esa naturaleza, en circunstancias que las ciudades no son sino parte del mundo natural y debiesen ser diseñadas en consecuencia.

Las ciudades son hábitats y ecosistemas urbanos dinámicos e interconectados, que constituyen un soporte profundo de memorias y culturas duradero. De modo que un sistema urbano se compone, por un lado, de la escena urbana,

definida como una estructura superficial y dinámica, en la que se despliega la diversidad de una comunidad; por otro, el paisaje antrópico, esto es, el entorno construido en el tiempo; y, finalmente, la estructura profunda, de índole geográfica y ecosistémica que permanece de un lugar en particular, dentro de esta una parte fundamentalmente los constituye el paisaje hídrico (waterscape).

Como es evidente la estructura profunda de un territorio es indispensable en el diseño de las ciudades, puesto que al tenerla en cuenta se puede conseguir paisajes urbanos resilientes y sostenibles. La arquitectura resultará, por tanto, más eficiente y sustentable en tanto tenga en cuenta el lugar en el que se emplaza, fundado en su estructura profunda, de la cual el paisaje hídrico forma parte, y además esta arquitectura se constituya como espacio con significado para las personas.



## INJUSTICIA ESPACIAL

*“Pero escucha  
Si tu no provienes de un barrio pobre de mi país  
es difícil que me entiendas  
Tu no sabrías nada de la vida que llevamos  
Ira es sin aliento  
es la locura  
es hacerse pedazos  
con apenas un segundo de felicidad”*

*Raul Zurita*

En los últimos años, Chile ha sido uno de los países en la región donde la pobreza ha disminuido más fuertemente. Sin embargo, es también uno de los países más desiguales de Latinoamérica. De acuerdo a cifras de la CEPAL y con sorpresa para nadie, en Chile existe una altísima concentración de la riqueza. Mientras el 50% más pobre posee sólo el 2,1% de la riqueza neta del país, el 1% más rico concentra el 26,5% de la riqueza. (ECLAC, 2019:58). Esta concentración de riqueza conlleva un desigual acceso a los servicios y oportunidades de todo tipo.

Todavía más, durante la dictadura cívico militar encabezada por Pinochet, el estado elimina el concepto de la vivienda como un derecho, convirtiéndola en un bien al que se accede por medio del mercado. En 1979, una nueva política urbana declara la tierra como un bien no escaso, dicha regulación significó un dramático incremento de viviendas informales. Adicionalmente, por medio de diversas acciones y políticas públicas se lleva a cabo una erradicación y relocalización sistemática de la población hacia áreas más empobrecidas de la ciudad, las que han tenido un efecto perificador que persiste hasta nuestros días. (Tapia, 2014)

Y, si bien la implementación de mecanismos para subsanar la exclusión que viven ciertos grupos diferenciados de la sociedad es un hecho, el modelo subsidiario se conserva intacto y por lo tanto sus consecuencias son aún visibles.

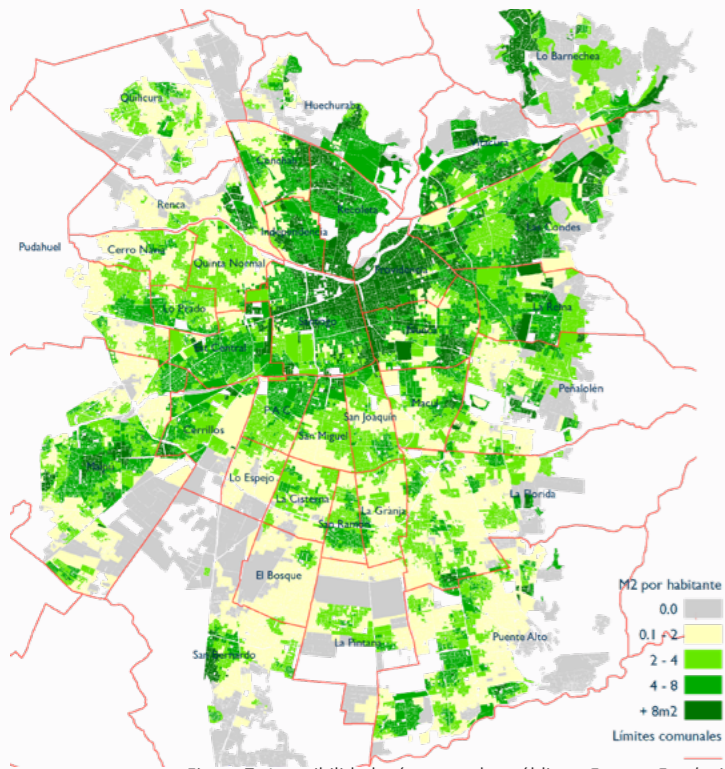


Figura 7. Accesibilidad a áreas verdes públicas. Fuente: Fundación vivienda, Juan Correa.

En palabras de Mascareño (2014:15) estas políticas consiguen una inclusión compensatoria.

“que apunta a restablecer la expectativa normativa de acceso universal a los rendimientos de sistemas funcionales o a la participación en determinadas contexturas de diferenciación (...) cuyo objetivo central es poner límites a la cadena de exclusiones que puede tener lugar producto de una sistemática estratificación en el acceso”.

De manera que se busca compensar las limitaciones de elección o acceso con ofertas de inclusión, en función de no aumentar la exclusión, pero no de favorecer sistemáticamente la inclusión o garantizar la satisfacción de derechos u oportunidades, en otras palabras, contención antes que promoción, cuyo problema derivado, dice Mascareño, es la “institucionalización de la desigualdad: hace aceptable que existan rangos de selectividad diversos para personas de distintas posiciones de la estratificación social” (2014:16). Por lo tanto, sólo algunas personas son susceptibles de ser incluidas en las políticas públicas que compensan una determinada carencia y otras no, a pesar de no poder satisfacer la misma.

Esta situación conduce al mantenimiento de la

desigualdad y a una inclusión en la exclusión, esto es, la inclusión en determinados contextos institucionales, pero en una situación subordinada respecto a otras personas en principio iguales. Esto, finalmente se configura en “una rutinización de una situación de desigualdad producida por las propias instituciones sociales en tanto mantienen formas de estratificación que hacen aparecer como naturales” (Mascareño, 2014:17). Ejemplo de esto es la retórica del mérito individual que surge de manera preponderante durante la dictadura, desestimando el desarrollo contextual que posibilita o inhibe las capacidades de inclusión. Para clarificar, la inclusión en la exclusión es considerada “pobreza” y bajo esta se encuentra la “indigencia”, es decir, estar en condiciones de subinclusión.

Cuestión interesante es que incluso ante la ausencia de condiciones mínimas para ejercer derechos fundamentales, se mantiene la necesidad de responder a un orden social que somete a las personas a todas las obligaciones establecidas socialmente.

Ante la limitación en el ejercicio de los derechos y la incapacidad del estado de generar instituciones suficientes para posibilitar la inclusión legal-procedimental, a menudo se generan formas de acceso a vías no institucionales de inclusión, como son las tomas de terrenos y asentamientos informales.

En el Chile actual persiste un modelo de sociedad neoliberal con complejas situaciones de exclusión por peligro, inclusión compensatoria, inclusión en la exclusión y subinclusión. Esta situación unida a la semántica de la participación como ejes transversales y orientadores de las políticas sociales, surgida en la postdictadura, pone en el centro del escrutinio de las políticas públicas a las personas excluidas del ejercicio de sus derechos, es decir, las políticas que buscan compensar la exclusión están mediadas por el mandato de la participación en un sentido, muchas veces, abusivo (Orellana, 2016). La política pública exige mantener y demostrar una situación de exclusión (pobreza o indigencia) y además un comportamiento ético y cultural que va en directa oposición al funcionamiento normativo y

a los valores culturales imperantes, el que tiende a la capitalización individual en todas sus áreas a través de la cultura del consumo. (Ibid.).

La sospecha constante hacia grupos marginados de la sociedad inhibe la implementación de proyectos de mejoramiento del espacio público, servicios o equipamientos, en la retórica de la falta de rentabilidad social y carencia de responsabilidad y cuidados que estos grupos tendrían.

Ahora bien, es posible afirmar que la implementación de proyectos de vivienda social y planificación urbana en los últimos 50 años han tenido un efecto perificador constante (Hidalgo, 2007), aunque con disímiles enfoques. Esta situación obliga a considerar la cuestión de la justicia espacial como parte importante del rol de las políticas públicas o los diversos proyectos en esta área.

Es posible entender la justicia espacial desde un enfoque distributivo, por un lado, “como el reparto equitativo en el espacio de los recursos socialmente valorados, así como también de las oportunidades o posibilidades de utilizarlos o no” (Soja 2014 citado por Salamanca et al., 2016:13) y, por otro lado, como una “problematización en torno al reparto de los costos del progreso” (Salamanca et al., 2016:13-14). De esta manera se realiza una lectura, una vez más, del espacio y la organización de este desde una perspectiva política y social.

Resulta pertinente considerar la perspectiva de Marcuse, quien distingue dos formas de injusticia espacial: una, referente al confinamiento involuntario y a la segregación social en el espacio, que puede caracterizarse a través de la falta de libertad que implican situaciones de violencia estructural (sociales, económicas y políticas), como el control y vigilancia policial o la construcción de un espacio otro, que inhibe la topofilia que entregaría satisfacción a quienes habitan el lugar. Y dos, referente a la asignación desigual de los recursos del espacio, que se traduce en las prácticas normativas y económicas en las distintas áreas de la ciudad. (Salamanca, 2016).

En este sentido, la justicia espacial implica reconocer prácticas de violencia en los contextos sociales y reconocer la vinculación existente con el modo en que se construyen y perpetúan desigualdades interseccionales por la acción del espacio y en el espacio.

De manera que reconocer que en Chile la desregulación en materia de planificación urbana y la misma implementación de esta ha tenido consecuencias en la calidad de vida de las personas y también en la configuración de su entorno urbano es un imperativo.

En relación a esto, consecuencias de la injusticia social provocada se materializan en:

*“la pérdida del ‘sentido de lugar’ de un gran sector de la población beneficiada [con la asignación de subsidios de vivienda], la generación de guetos urbanos periféricos estandarizados que caracterizan hoy en día el espacio urbano de la periferia pobre de Santiago: un espacio normalizado, carente de vitalidad y con bajos niveles de interacción social.”* (Hidalgo, 2007:58).

Como resultado de la construcción continua de viviendas populares en los bordes de la ciudad, a raíz de la supuesta escasez de suelo y la primacía del mercado, se encuentran el aumento de las distancias a las zonas de servicios, una dependencia funcional de las actividades de estudio y trabajo en áreas lejanas de la ciudad y el quiebre de la matriz de relaciones sociales primarias y secundarias (Ibid.) así como también una escasa o nula atención a la implementación de áreas verdes o recreacionales y, finalmente, el olvido permanente de la matriz geográfica que genera espacios de abandono o destrucción de corredores biológicos urbanos. De este modo, la expansión de la ciudad se traduce en un deterioro en otros ámbitos, estableciendo una relación entre la generación de focos de pobreza y las políticas públicas, tanto habitacionales como de planificación urbana, y por tanto, estas se constituyen como promotoras de injusticia espacial.



## CAPÍTULO III — ANTECEDENTES

*Río Mapcho*

*Autopista*

## RÍO MAPOCHO

*“Cuando todo se acabe  
quedarán tal vez estas piedras  
sobrevivirán a las marejadas,  
a los siglos y a los sueños  
como perdurarán a los poderosos,  
a los tercios de corazón  
y a los hombres que nos humillan  
estos poemas de amor a todas las cosas”*

*Raúl Zurita (poeta)*

Uno de esos personajes protagónicos en la ciudad es el río Mapocho, sin el cual hoy no podríamos contar la historia de Santiago y tampoco la de quienes vivimos aquí pues da forma y soporte a la ciudad. Cuyo cauce ha albergado más que agua y sedimentos, ha arrastrado piedras, caminos, algunos hogares y e incluso a nuestros muertos. Ha sido fuente de inspiración y soporte de obras de arte. Ha sido la sucia cloaca de la ciudad al tiempo que el hogar de muchos “nadies” que improvisadamente han armado sus techos. Ha sido el lugar de peleas infantiles de una ribera a otra y competencia de osados canoistas. Ha sido testigo y protagonista de la historia, de tantas historias.

Es el principal curso de agua de la capital en la Región metropolitana con una extensión que corre de oriente a poniente y alcanza más de 100 km de largo y posee una cuenca de 4.230 km<sup>2</sup>, cruzando 16 comunas (Lo Barnechea, Vitacura, Las Condes, Providencia, Recoleta, Independencia, Santiago, Renca, Quinta Normal, Cerro Navia, Pudahuel, Maipú, Padre Hurtado, Peñaflo, Talagante y El Monte) (Ver figura 4).

El Mapocho nace alimentado por los deshielos cordilleranos de la unión de los ríos San Francisco y Molina en Lo Barnechea, corriendo torrentosa debido a una fuerte pendiente y siendo acompañado de un paisaje agreste hasta insertarse en la ciudad en la plaza San Enrique, en la comuna de Lo Barnechea, a una altitud de 900msnm. Luego, se une con el canal San Carlos

en Providencia (620 msnm), que lo enturbia dándole ese color amarronado por el que lo conocemos desde siempre, cuyo aporte eleva el caudal a un promedio de 13m<sup>3</sup>/s en su paso por el medio de la ciudad, que fluctúa ostensiblemente dependiendo del clima. Así corre, en su lecho bien cercado, por el medio de la ciudad en el que tercios sauces y espinos se hacen lugar junto a los focos de basurales que más de alguno arrojó sin más. Posteriormente, cambiando el cajón hormigonado por gigantesco bolones de piedra en la periferia santiaguina, algunos en su lecho se inventaron viviendas amparados en paredes improvisadas y la escasez de agua, acompañados de helechos, flores y pequeños animales, su pendiente se vuelve menos empinada y la velocidad de sus aguas se aquietan y ya en Pudahuel se le reconocen meandros y una condición rururbana general. El estero Lampa hace su aporte a unos 470 msnm. Y el último aporte hídrico lo recibe del Zanjón de la aguada en Maipú donde alcanza un caudal de 30 m<sup>3</sup>/s (500 msnm). Ya en las afueras de la capital, en El monte a unos 250msnm se une con el río Maipo. Este nuevo río que surge es el que finalmente desemboca atiborrado de sedimentos, semillas, minerales y cuanto hay en el mar, al estuario de San Antonio, un humedal rico en vegetación y

animales. (Matte, 2008 y Sepúlveda, 2021)

Es por su gran variación de pendiente en tan corta distancia y la gran hoya hídrica de la parte alta del Mapocho que se explica que su flujo sea torrencial y de marcada turbulencia, sin permitir meandros serpenteantes en su paso por la ciudad.

Si se considera únicamente el tramo del río Mapocho dentro de la ciudad de Santiago se encuentra un uso de suelo para la cuenca y el área circundante (200m) mayoritariamente destinada a “áreas urbanas e industriales” con 66.760ha que corresponde al 58,1% del total. Un segundo uso relevante es el destinado a “terrenos agrícolas” con un 17,8% (20.482 ha) y un 12,8% (13.019 ha) para uso de “praderas y matorrales”. (MOP citado por Sepúlveda, 2021). Si bien el uso predominante es urbano, resulta útil mencionar que los otros 3 grandes usos se ubican claramente de la siguiente manera: suelos agrícolas en comunas del poniente (Renca y Cerro Navia); áreas destinadas a bosques o parques en Recoleta, Providencia, Vitacura y Lo Barnechea; y, finalmente, el suelo destinado a praderas y matorrales se ubica en la alta montaña (Lo Barnechea). Si bien es cierto que la mayor parte

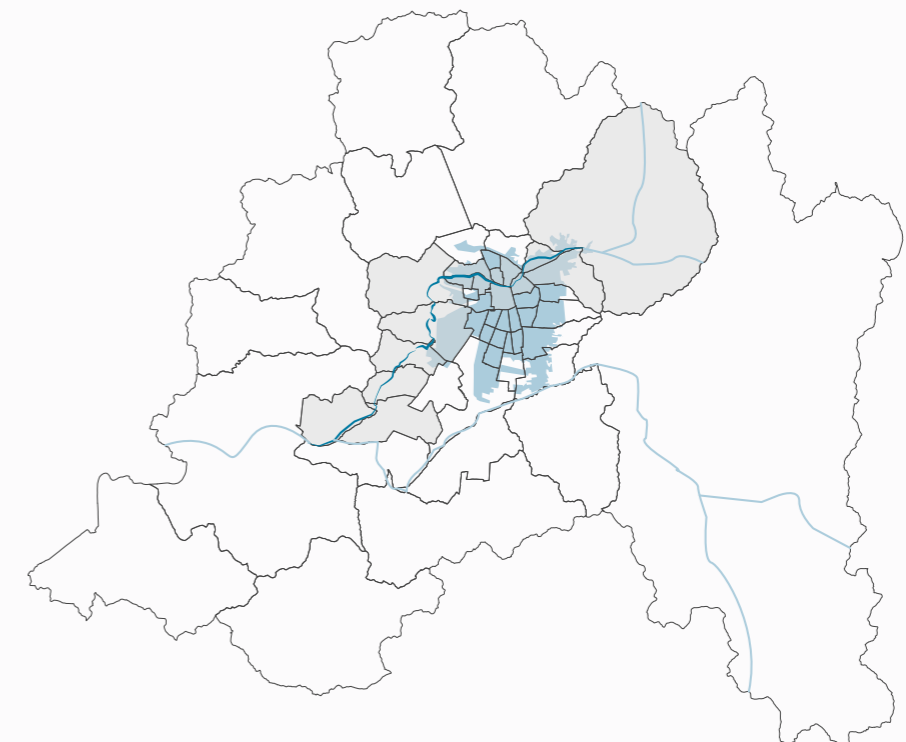


Figura 8. Río Mapocho en la región Metropolitana por 16 comunas y zona urbana. Fuente: Elaboración propia.

del río Mapocho está inserta en el área urbana, esto no significa una total desaparición de los ecosistemas que este sostiene, puesto que como ya se ha mencionado la ciudad es parte de la matriz natural (estructura profunda). Es por ello que a lo largo del Mapocho es posible encontrar la presencia de vegetación de tipo: bosque esclerófilo mediterráneo andino (quillay, litre), bosque espinoso mediterráneo interior (espino, tamarugo) y andino (chilca) y matorral bajo de altitud (Chiquiraga o hierba blanca).

A su vez, la fauna también está presente, es posible encontrar anfibios como el sapo arriero, el sapo de rulo, el sapo espinoso, el sapo común y la rana chilena. También lagartos como el lagarto chileno, la lagartija oscura, la lagartija lenmiscata y las culebras de cola larga y cola corta. Las aves son quizás las más notorias habitantes del río, desde lo alto de la cordillera hasta su unión con el Maipo se pueden encontrar cóndores, aguiluchos de cola roja, halcones peregrinos, loros choroy, gaviotas, garzas, gorriones, cachuditos, zorzales, diferentes patos, queltehues y un largo etcétera. Dentro de los mamíferos, que escasamente podrían llegar a verse en el área urbana, se hallan el puma, el quilque, el zorro chilla, el coipo y la vizcacha. Por último, en cuanto a las especies de peces que habitan sus aguas es posible encontrar bagrecito, pejerrey de río, lamprea de la bolsa y chilena, la trucha negra y la trucha del país.



Figura 10. Quillay. Fuente: iNaturalist.



Figura 11. litre. Fuente: iNaturalist.



Figura 12. Chiquiraga. Fuente: Chilebosque.



Figura 13. Chilca. Fuente: Chiflora.



Figura 14. sapo arriero. Fuente: Flora y fauna Lo Barnechea



Figura 15. Rana chilena. Fuente: iNaturalist.



Figura 16. Lagarto llorón. Fuente: iNaturalist.



Figura 17. Culebra de cola larga. Fuente: iNaturalist.

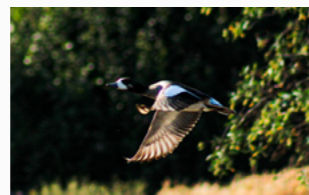


Figura 18. Pato real. Fuente: Ladera sur.



Figura 19. Trile. Fuente: Ladera sur.



Figura 20. Zorro chilla. Fuente: iNaturalist.



Figura 21. Vizcacha. Fuente: iNaturalist.



Figura 22. Bagrecito. Fuente: Ladera Sur.



Figura 23. Pejerrey de río. Fuente: Subpesca.

## Puentes del Mapocho

Un río como el Mapocho, con tantos desbordes e inundaciones a su haber, es al mismo tiempo un corredor que une cordillera y mar, y una gran división en la ciudad. Los primeros intentos por superar esa notable frontera y establecer una conexión permanente se dieron en 1669, cuando se inicia la construcción del conocido “Puente de Palo”, que uniría La Chimba, lado norte, con la ciudad (Matte, 2008:75), que no sólo se utilizaría peatonalmente sino que contemplaba el tránsito de carretas para el transporte de productos. Este puente permaneció en el lugar hasta que una fuerte avenida del río lo destruyó en 1748. Al año siguiente se construye frente a Recoleta el Puente de horconada hacia La Chimba. El Puente Viejo, el segundo viaducto de madera, constituyó un paseo imperdible para la burguesía santiaguina, destruido por otra fuerte salida del río en 1877.

El más famoso de los puentes es el de Cal y Canto (ver figura 21), considerada en su momento como una de las mejores y más hermosas obras hidráulicas de la región. Sin duda le otorgó al río una nueva impronta y una jerarquía urbana a Santiago, convirtiéndose en la postal capitalina. Un hecho a considerar es el aporte transversal de la población a su construcción.

A mediados del siglo XIX, se inaugura el puente “Ovalle”, hoy Independencia y un puente destinado al ferrocarril. Luego de que los puentes de Palo y Cal y canto se cayeran se construyó apresuradamente el puente que reemplazaría el de Palo, pero tuvo una vida breve (ver figura 20).

Luego, le siguió la época de los puentes metálicos, algunos de los cuales perviven hasta hoy y ostentan la calidad de monumentos históricos. En 1890, se erigieron los puentes Purísima, Mackenna y 21 de Mayo y en 1892, los puentes de Pio Nono, La Paz (sector Yungay), Manuel Rodríguez y Cañadilla.

Posteriormente, a partir del siglo XX se inicia la época de las estructuras de hormigón armado. El primero de ellos en 1930 fue el puente del Arzobispo, al que le seguirían una serie de



Figura 24. Puente en lugar del antiguo puente de palo hacia 1870. Fuente: enterreno.



Figura 25. Puente de Cal y Canto. Fuente: Biblioteca Nacional Digital de Chile.



Figura 26. Caída de tres arcos de Puente Cal y Canto. Fuente: Biblioteca Nacional Digital de Chile.

ellos hasta nuestros días. Como los puentes San Enrique, Barnechea, Lo Curro, Los Saldes, Recoleta, La Paz y un gran número de estructuras que acompañan a la red vial de las autopistas capitalinas.

En la actualidad se pueden contar hasta 56 puentes que cruzan el Mapocho desde Padre Hurtado hasta Lo Barnechea. De los mencionados anteriormente se conservan 4 puentes metálicos que desde 1997 son considerados monumentos históricos, estos son:

El puente Vicente Huidobro que enfrenta a la Fuente Alemana, ubicada en el Parque Forestal. La estructura fue originalmente destinada al Puente Pío Nono, en 1984 fue trasladada a su ubicación actual. Una situación especialmente interesante es que en él funciona el Teatro del Puente, constituyendo un ejemplo de que un puente no es únicamente un lugar de paso. Además de este los dos puentes que enfrentan la calle Purísima también forman parte de este grupo, su uso es principalmente vehicular y mantienen unas estrechas aceras que permiten la circulación peatonal. Y, el último de estos cuatro es el puente que enfrenta a la calle 21 de Mayo, cuyo nombre oficial era Puente del Ferrocarril Urbano, pues pertenecía a este y en algún momento de su historia estuvo destinado a guardar los carros de los trenes, lo que le dio el nombre por el que hoy es reconocido: puente de Los Carros. Durante un tiempo estuvo destinado a la instalación de vendedores de frutas y verduras, configurando otro ejemplo de uso diverso de un puente, pero hoy se encuentra cerrado. (ver figura 24)

Resulta interesante mencionar que del total de puentes actualmente sobre el Mapocho, 12 de ellos son estructuras exclusivamente vehiculares que conectan las autopistas, algunas de ellas son salidas o entradas desde calles de la ciudad y otras conectan a su vez con nuevas autopistas, de manera que resultan ser lugares de paso de alta velocidad, gran contaminación acústica y de poco atractivo visual o paisajístico. Cabe mencionar que estas se hallan en el área pericentral de la ciudad, de Renca al poniente y de Las Condes al oriente.



Figura 27. Puente del Arzobispo 1930. Fuente: Fotos históricas Chile.



Figura 30. Puente Racamalac o de Los enamorados en 2000. Fuente: plataforma urbana.



Figura 28. Puente los carros incios siglo XX, hoy es monumento nacional. Fuente: En terreno.



Figura 31. Puente Vicente Huidobro o Teatro del puente- Fuente: Teatro del puente.



Figura 29. Puente La máquina 1863. Fuente: Alejandro Cauchois foto intermedialidad.



Figura 32. Puente Pedro de Valdivia, esculturas en él. Fuente: Mapio.

En contraste con los 9 puentes peatonales, de los cuales tres son pasarelas sobre autopistas urbanas (Renca), dos de ellos son puentes de hormigón rectos (Lo Barnechea), otro es una ex vía férrea y conecta, por la ribera norte, el costado de una termoeléctrica y un sitio eriazado con un basural y tomas de terreno con viviendas ligeras autoconstruidas, por la ribera sur y 2 permanecen cerrados. Ninguno de los cuales ofrece una experiencia de paseo o disfrute más allá de ser útiles para cruzar de un lado a otro. Sin embargo, uno de los 9 puentes peatonales constituye un caso especial, el Puente peatonal curvo que se ubica junto al café literario en el parque Balmaceda, construido en 1950, recibe diversos nombres, puente Condell, Racamalac, de Los candados o de Los enamorados, estos últimos debido a la práctica de algunas parejas de enamorados que decidían sellar su amor colgando un candado en el puente y arrojando la llave al río Mapocho. Práctica que muestra un especial aprecio por el lugar y también lo es que en cada nuevo día es posible ver a personas paseando en el puente, tomando fotografía y disfrutando de las amplias vistas y hermosos atardeceres capitalinos. (ver figura 26)

Una excepción es puente La Máquina, cuyo uso es exclusivamente ferroviario (ver figura 25), todo el resto de los puentes son vehiculares. Sin embargo, es posible cruzar a pie por ellos, aunque no todos cuentan con una acera apropiada y segura para hacerlo. Casos relevantes que constituyen puentes con espacio amplio para la circulación peatonal son Padre Hurtado o Bandera, La Paz, Recoleta, Los Abastos, Pio Nono, La concepción y Centenario. Otro caso interesante es el puente del Arzobispo, que cuenta con espacio para locales y circulación peatonal al poniente y un mirador al oriente. A su vez, dos puentes que hacen las veces de límites del parque de la esculturas son el Puente Pedro de Valdivia y el Padre Letelier, ambos poseen un espacio para circulación peatonal techada que mira hacia afuera del parque y esculturas en el lado que mira hacia adentro del parque. Por último, algunos de estos puentes poseen plantas ornamentales, algunas delimitan el espacio peatonal del vehicular, estos son los puentes Suecia, Los leones y La Dehesa.



## Paisaje del Mapocho: Hídrico y cultural

El análisis del río Mapocho, si bien debe dar cuenta de hechos concretos, como son sus intervenciones, metros cúbicos de agua, grandes avenidas, etc. También debe contener una mirada que dé cuenta de aquellas emociones y significados que despierta el paisaje cultural e hídrico. El Mapocho es un actor, un fundador, un lugar repleto de momentos, memorias e historias colectivas, muchas veces un condicionador de la ciudad, en que se superponen el espacio físico de la naturaleza con las vivencias y prácticas de la comunidad.

Resulta interesante el ejemplo que recoge la arquitecta Felsenhardt cuando menciona que aún cuando las aguas del Mapocho son turbias y cafés, por alguna razón, tanto niños como adultos continúan pintando las aguas del río de color azul, “como si en la mente existiera un Mapocho imaginado y soñado como un bien universal”. (Felsenhardt, 2008:105)

El Mapocho es un paisaje que actúa sobre cada uno de los sentidos de las personas. Es posible oír el correr de las aguas, los sedimentos arrastrados y, si el caudal es mayor, las rocas golpearse unas con otras. También sentir la brisa en una tarde otoño y tocar las frías aguas. El olor fresco puede ser un rescate de un caluroso día de verano o la pestilencia de los basurales en el centro de ciudad puede provocarnos un fuerte rechazo. El río abre las vistas de la ciudad, acerca ambas cordilleras y nos recuerda la escala tan pequeña que es el ser humano. Pero hay más que cinco sentidos, todo este espectáculo es una invitación a comprender globalmente el paisaje del Mapocho, este evoluciona y se modifica a lo largo de las estaciones del año, cambia década a década, con cada lluvia o con cada deshielo, una nueva intervención en su cauce puede provocar una disminución de su caudal o un desborde como el ocurrido en 2016, por ejemplo.

Es necesario dar cuenta de la percepción que tienen los habitantes respecto al río puesto que en esta relación se juega también el bienestar y el cuidado. Dotándolo de la condición de lugar,

es decir, no únicamente el espacio físico, sino también la experiencia del habitar, que da cuenta de un imaginario en torno al río y comportamiento afín. Percepciones o imaginarios que se mueven entre la imagen bucólica de un Mapocho prístino y otra antrópica y tecnologizada.

No cabe duda que un torrente urbano no puede menos que poseer una historia absolutamente entrelazada con la necesidad humana de modificar continuamente su entorno, dando lugar a diversas expresiones culturales. Bien es sabido que los primeros habitantes consideraron al Mapocho como sustento vital y espiritual que formaba parte de su identidad, por lo que su modificación mantendrían un respeto irrestricto, el uso de sus aguas para cultivo sería una de sus intervenciones. Sin embargo, con el correr del tiempo y el desarrollo técnico y cultural, las intervenciones han aumentado y cambiado su enfoque, muchas veces olvidando esa identidad fundamental del ser humano de ser parte de la naturaleza misma.

Dentro de esa construcción propiamente humana, en el pasado se construyeron estructuras no solo para controlar los potenciales desbordes del río, sino también para disfrutarlo, es interesante el hecho de que los tajamares sirvieran a su vez como paseos ciudadanos que aprovechar las amplias vistas.

A su vez, los puentes que posibilitan la unión de ambas riberas, son un elemento ineludible del Mapocho. Dan cuenta del ancho de la cuenca, permiten abrirse al escenario del río desde sí mismo.

El Mapocho establece la conexión primigenia entre la macroescala geográfica y la escala urbana con lo que cotidianamente parece sólo un humilde hilo de agua. La relación entre la comunidad y el río puede definir acciones de cuidado y bienestar respecto a su paisaje. El río podría convertirse en el eje articulador de la ciudad, consolidando espacios de encuentro cultural y social en una ciudad tan fragmentada

y segregada como Santiago.

Es posible afirmar que en algunos trechos el Mapocho logra consolidarse como un espacio público de calidad, convocante de encuentros sociales y disfrute popular, lo que podría dar luces respecto a la posibilidad de solucionar otros trechos más desafortunados.

En otro sentido, es posible concluir que el paisaje convoca múltiples factores y requiere una aproximación holística, pues las personas están en el territorio y el territorio está en las personas, esto se configura relaciones de topofilia e identidad. De manera que para configurar una significación y repercusión positiva en el imaginario santiaguino es necesario comprender la naturaleza mapochina, aceptar su carácter torrencial, respetar sus riberas y por cierto,

tomar en cuenta a las comunidades adyacentes sin importar sus niveles socioeconómicos.

Diversas obras de infraestructura han resultado ser una negación de los componentes del paisaje hídrico de Santiago, han pasado sobre su condición de elemento fundacional y lo han convertido en paisajes incógnitos e invisibles, paisajes de desolación que están ahí sin estar, que si bien hoy no son lo que las memorias colectivas mantienen, permanecen (Castillo, 2014).

Esto se debe, por un lado, a la implantación en el territorio de un manera disgregada, privilegiando la planificación funcionalista y al mercado como determinantes de espacios segregados de acuerdo al nivel socioeconómico perdiendo significado y arraigo, cuestión que ocurre tanto en la escena urbana como en el paisaje hídrico.



Figura 35. Mapocho en Talgante, 2022. Fuente: *Mapocho vivo*.



Figura 34. Mapocho en Talgante, 2022. Fuente: *Mapocho vivo*.

## imaginarios de un río

*“Río típico araucano,  
chico, beligerante y solapado,  
dispuesto a atacar cuando se siente fuerte”*

*Joaquín Edwards Bellota (Cronista)*

El torrente urbano que da sustento a la ciudad de Santiago puede ser cautivador o generar animadversión, en sus riberas se ha asentado un patrimonio cultural invaluable y resulta necesario adentrarse en la intrincada relación que ha existido entre los habitantes y el río, que ha tenido momentos de gloriosa armonía y otros de rechazo.

El agua es el elemento vital por excelencia, es el soporte necesario para satisfacer toda necesidad más básica, al tiempo que constituye un pilar para actividades económicas, recreativas e incluso paisajísticas. Hoy la situación a nivel global respecto al agua es cuanto menos delicada, por lo que recientemente se han vuelto aún más relevantes discursos y acciones en torno a la protección del agua tanto como un recurso indispensable, como un patrimonio en sí mismo, esto es, “como un elemento vital que dota de identidad colectiva a las comunidades que lo acogen, incorporan, hacen uso y transmiten como legado a las siguientes generaciones.” (Sepúlveda, 2021:8).

De esta manera, la relación entre la comunidad con un curso hídrico es estrecha y codependiente, está llena de sentimientos y emociones, que influyen en el comportamiento de las personas, puesto que la degradación o el mejoramiento de los cursos de agua, tienen directa repercusión en la calidad de los paisajes y, por consecuencia, en el reflejo del imaginario de la comunidad en torno a su propio territorio.

En este sentido, al ser el agua el sostén del paisaje, un río urbano es en gran medida el determinante del carácter de la ciudad que ha fundado. Variados ejemplos podemos hallar en

el mundo y en el país, tales como Valdivia y el río Calle calle, Concepción y el río Biobío, Copiapó y su homónimo y, por cierto, Santiago y el río Mapocho.

Siendo este último en el cual se centra este trabajo, cuya principal característica es su condición de torrente andino, el que en gran medida ha sido un determinante en la relación que las personas mantienen con él. Un río ingobernable, rebelde, alegre e impredecible, por momentos inarmónico e incluso escuálido, sin la templanza de un lago bien contenido ha recibido un trato duro y a veces grosero por parte de las personas. El Mapocho es un torrente incomprendido.

Este particular río, alimentado tanto de deshielos como por lluvias, recibe su especial fuerza por su pendiente que hace de su cauce un veloz y potente flujo de oriente a poniente, un río de carácter torrencioso con ausencia de meandros, como también lo son el Maipo y el Rapel, completamente distinto de un río “de llanura” con amplios meandros, como el Valdivia, el Bueno o el Sena. Esta característica pendiente es la que imposibilita el asentamiento de los sedimentos que enturbian sus aguas, cuestión que le ha significado una reputación de río sucio, incluso hoy cuando sus aguas ya han dejado de mezclarse con aguas servidas y contaminadas. No sólo eso, esa misma pendiente es la que muchas veces ha permitido aumentar su potencial de daños cuando crece su volumen rápidamente. [Adjuntar imagen de desborde]

Han sido evidentes los intentos por controlar su impredecible comportamiento, tanto que se ha puesto al río más barreras que conexiones, en el subconsciente colectivo el río se ha vuelto un

otro en su propia ciudad. Entre las más notorias obras de contención se encuentran los Tajamares del Mapocho (1678) y la canalización en 1892 (Biblioteca Nacional de Chile, 2016) los que se convirtieron en un concurrido paseo público para Santiago.

Una pugna interminable parece fundada más en el malentendido que en la realidad de un río despiadado. Su otrora respeto ancestral como fuente de vida y espiritualidad (Cornejo, 2008) parecía recuperarse al limpiarse sus aguas de la pestilencia que la propia ciudad lanzaba a sus aguas. Sin embargo, este paisaje cambiante y dinámico es recibido de manera ambivalente, es ese río de caudal fundante y dador de vida y alimento a la ciudad, al mismo tiempo que es esa amenaza de mal aspecto que en cualquier momento aumenta su caudal y ataca. Esta incompreensión deviene en muchas veces dar la espalda al río, y convertirlo en un paisaje de abandono.

“Hay un problema que nace de la realidad territorial y geográfica de los ríos torrenciales, y es que parecen ser un paisaje en abandono. Esa verdad es difícil o imposible de revertir, acabando estos espacios en potenciales lugares de proyectos “tecnológicos”, tales como vías de alta velocidad, tendidos eléctricos o de aguas servidas [...] cuya condición espacial aísla y bloquea cualquier posibilidad de relación con los habitantes”

(Felsenhardt, 2008: 113).

Sin embargo, el torrente andino es también un oportunidad para los ecosistemas naturales en la ciudad, no sólo por su aporte a nutrir tierras agrícolas, sino por ser soporte de flora, pequeños animales e insectos, este proceso natural se superpone con las acciones antrópicas en el río, dando como resultado una modelación tanto del paisaje como de la cultura humana.

De manera que es palpable la inconsistencia en las intervenciones y relaciones con el río, tal como menciona la arquitecta existen intervenciones que coartan toda posibilidad de relación con el río, pero también hay intervenciones que se



Figura 37. Tajamares del Mapocho 1855. Fuente: Giovatto Molinelli (Archivo visual de Santiago).



Figura 36. Bañistas en río Mapocho año 1960. Fuente: Fotos históricas de Chile.



Figura 38. Kayak Mapocho río abajo 2018. Fuente: T13.



Figura 40. Personas viviendo en el río Mapocho. Fuente: *Elaboración propia.*



Figura 39. Desborde del río Mapocho 2016. Fuente: *T13.*



Figura 41. Obra del Colectivo Causa. Fuente: *El mostrador.*

aproximan de manera positiva, como son diversos parques en sus riberas, algunos inundables, áreas verdes próximas, comercios e incluso un teatro que hacen florecer la vida urbana en torno al río.

Un hecho interesante en el paisaje que constituye el Mapocho es que el correr de su torrente es también un recorrido por la estratificación socioeconómica de la ciudad. En lo alto de la cordillera, la clase acomodada disfruta de la nieve acompañada de las aguas cristalinas de los esteros San Francisco y Yerba Loca. Posteriormente, las aguas corren por el barrio alto, donde se aprecian riberas con elegantes restaurantes y bien conservados parques. Luego, más abajo el torrente se convierte en un gris cauce, donde la ciudad parece acelerarse y hacer vida sobre el río, pero sin el río. Algunos parques acompañan su recorrido, el Balmaceda, el Forestal, Los reyes, el De la familia, todos por la ribera sur, por la ribera norte la Autopista Costanera norte ha dejado de ser soterrada y se presenta en los barrios bajos de Independencia y Renca, entre ellos y el río. Más abajo las aguas se ralentizan, se ensancha el lecho y las gigantescas rocas se hacen lugar, las clases bajas de la ciudad, aquellos empobrecidos reciben un río de riberas sucias y descuidadas.



## AUTOPISTA COSTANERA NORTE

El predominio actual del automóvil ha hecho indispensable contar con infraestructura adecuada para su uso, una de las más notables son las autopistas, vías vehiculares de alta velocidad sin paradas. Necesitan estar separadas del resto de la ciudad debido a las altas velocidades, esto impide compartir la vía con otros medios de transporte como las bicicletas o carretas y obviamente imposibilita la caminata. Al tiempo que requiere infraestructura como grandes señaléticas, barreras de contención, continuas entradas, salidas y enlaces para conectar con otras autopistas y con el resto de las calles de menor velocidad. Además requieren de algunas pasarelas para conectar espacios que ellas mismas han cortado.

La ciudad de esta manera es percibida desde los autos, por ello se aprecia una oportunidad en la implementación de infraestructura acorde, como es la instalación de estaciones de servicio, no sólo para surtir combustibles, sino también para alimentarse, girar dinero y descansar, asimismo está la construcción de estructuras publicitarias aledañas a las vías, que poco tienen que ver con los lugares donde se instalan, sino que están pensadas para quienes van de paso por la autopista.

Su condición de espacio transicional lo convierte en un no lugar, escasamente alguien podría experimentar algún grado de topofilia. Estas autopistas “devorarán el espacio público y rompen la continuidad de la ciudad” (Coronado & Garmendia, 2008:46), resultan ser ruidosas por el continuo tráfico, el rugido de las motocicletas y las sirenas policíacas. La escala humana no tienen cabida, su único espacio de participación en la autopista es el uso de pasarelas para cruzarlas.

Con todo, son para la sociedad actual indispensables y se han consolidado como una nueva tipología vial, que se ha adaptado a la ciudad para mejorar ciertas características como permeabilidad transversal, alta densidad de accesos y algunas medidas de mitigación en el entorno urbano. (Coronado & Garmendia,

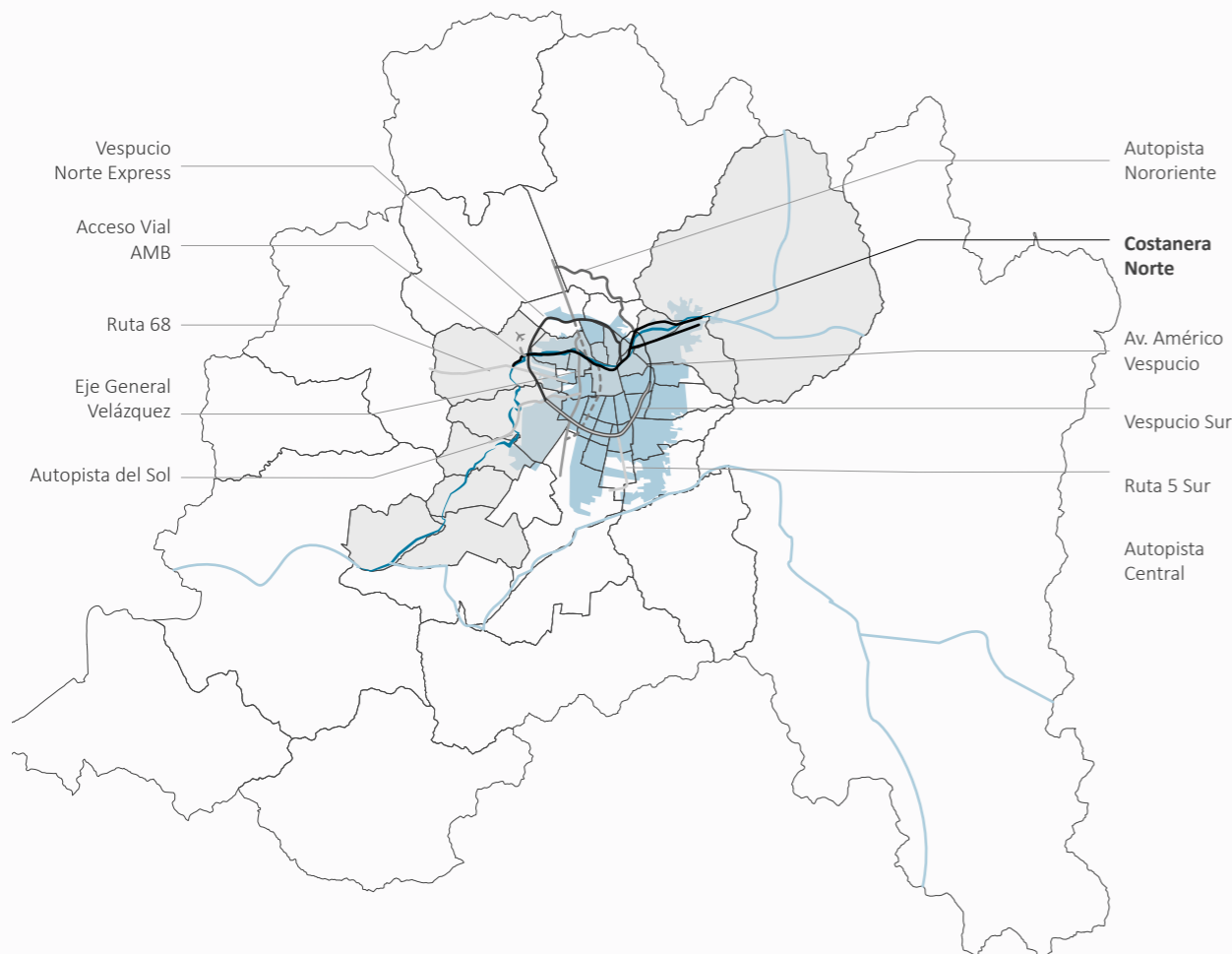


Figura 42. Autopistas en Región Metropolitana. Fuente: *Elaboración propia*.

2008). En la ciudad de Santiago se cuentan varias insertas dentro de la misma, con uso constante y también grandes periodos de congestión, una especialmente interesante para este trabajo es la Autopista urbana Costanera Norte.

La Costanera Norte forma parte del Programa de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP), impulsada por el Ministro de la cartera Carlos Hurtado y su sucesor Ricardo Lagos, y es responsable de la construcción, operación y explotación de la llamada "Concesión Sistema Oriente-Poniente" cuya constitución legal data del 9 junio del año 2000 (Allard, 2005 y Costanera Norte, 2004).

El proyecto de Concesión Internacional Sistema Oriente – Poniente (Costanera Norte de aquí en adelante) fue un controversial y largo proceso entre licitaciones y protestas tanto ciudadanas como del mundo académico debido a su envergadura y controvertida implantación a un costado de la ribera del río Mapocho. (Allard,

2005).

En términos concretos la Costanera Norte se constituye en dos ejes viales en Santiago pasando por 11 comunas. Esta posee dos calzadas expresas de tres pistas cada una, diseñada para velocidades entre 80 km/h en túneles y 100 km/h en vía descubierta. (Ver anexo Plano de Autopista Costanera Norte).

Uno, Eje Oriente-Poniente, con una longitud de 35,26 kilómetros, recorre la ciudad de oriente a poniente impactando fuertemente al río Mapocho y sus barrios adyacentes. Este tramo comienza en el Puente La Dehesa en la Comuna de Lo Barnechea y finaliza en la intersección con la Ruta 68 (vía que une Santiago y Valparaíso). Este eje se ubica junto al río Mapocho salvo en el tramo comprendido entre Torres de Tajarar y Vivaceta, que lo hace en forma de túnel bajo el cauce del mismo río. (Costanera Norte, 2004).

Y dos, Eje Kennedy, con una longitud de 7,4

kilómetros, que divide las comunas de Las Condes y Vitacura y se extiende entre calle Estoril y el puente Lo Saldes.

Con motivo de su construcción se requirieron nuevos puentes que posibilitaran la conexión, principalmente vehicular, que interrumpía la autopista: San Francisco (Comuna de Lo Barnechea), Tabancura (Comuna de Vitacura), Los Leones, Suecia, Nueva de Lyon, Pedro de Valdivia, La Concepción y Huelén (Comuna de Providencia), Del Abasto y La Paz (Comuna de Santiago), Petersen y Ventisquero (Comuna de Renca). (Costanera Norte, 2004).

Resulta indispensable considerar que una autopista urbana no es puramente una cuestión de ingeniería vial, sino también refiere al modo de construir ciudad (Allard, 2005 y Coronado & Garmendia, 2008). Este tipo de proyectos impacta fuertemente las áreas de implantación, los efectos más visibles son la creación de barreras, destrucción de barrios y áreas verdes, sumado a otras externalidades negativas.

En este sentido como medidas de mitigación el proyecto también ha incluido la construcción de áreas verdes 35.000m<sup>2</sup> en Providencia y en el sector poniente alrededor de 400.000 m<sup>2</sup>. Además de la construcción y/o reparación de las defensas fluviales del río Mapocho desde el Puente San Enrique hasta Américo Vespucio.

En palabras de la memoria del año 2004 de la Costanera Norte manifiesta que realizaron todas las obras "sin generar mayores complicaciones a los habitantes del sector, [...] la construcción de colectores de aguas lluvia aliviaron las inundaciones del periodo invernal. [...] la construcción de nuevos espacios de recreación, juegos, multicanchas y áreas verdes, obras que una vez habilitadas favorecerán el desarrollo de nuevos polos urbanos y comerciales, mejorando enormemente la calidad de vida de los habitantes." (Costanera Norte, 2004:28). Actualmente, resulta irónico leer tales aseveraciones cuando los habitantes de sectores cercanos a las autopistas refieren grandes complicaciones y los espacios públicos cercanos a ellas lejos de mejorar su calidad de vida la empeoran como consecuencia

de la contaminación acústica, segregación y deterioro del paisaje urbano.

Por otro lado, la promesa de "descongestionar importantes calles y avenidas de la ciudad, colaborando con los planes de contingencia preparados por Carabineros y ofreciendo un tránsito expedito y seguro." (Ibid.:36) No se ha cumplido y a diario es posible ver importante congestión vehicular en la Costanera Norte.

La Costanera Norte encarna una visión de ciudad en extensión, que mantiene al automóvil como protagonista y es funcional para la ciudad altamente segregada que es Santiago, con habitantes que trabajan lejos de sus hogares y también dispuestos a viajar al otro lado de la ciudad para pasar la tarde en un centro comercial. Sin embargo, esto amenaza las posibilidades de una ciudad compacta, sustentable, caminable e integrada. (Allard, 2005).

Por último, la inserción de la autopista urbana en la ribera y el lecho del río Mapocho ha significado una fuerte afectación del paisaje hídrico de la ciudad. Si bien se ha contenido posible inundaciones gracias a la construcción de la autopista, aún es incierta su el comportamiento del río Mapocho con la infraestructura vial y otras modificación ante un evento de precipitación extrema. (Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2013). A su vez, la autopista constituye no sólo una barrera física entre el río y el resto de la ciudad, es también una barrera en la construcción de topofilia y rescate de las memorias que se ubican en él.



Figura 43. Protesta contra la construcción de la Costanera Norte. Fuente: *Cepchile*.

The background of the page is a stylized map. A thick, dark blue line outlines a large, irregularly shaped area that occupies the left and central portions of the frame. The area inside this boundary is a light, pale blue color. The rest of the page is filled with a textured, orange-toned pattern that resembles a topographic map or a satellite image with a color filter. The text is positioned in the lower right quadrant of the page, overlaid on the orange background.

**CAPÍTULO IV — ARGUMENTO  
PROYECTUAL**





Figura 48. Cuasimodo en Renca. Fuente: Renca en fotografías.



Figura 49. Cueva de don Emilio en Cerro de Renca, habitat del Cabeza de Chancho (leyenda local). Fuente: David Vásquez.

una influencia positiva en la comuna. Lo que se fundamenta en la caracterización de la vía expresa por su beneficio a la accesibilidad y conectividad. Sin embargo, las principales significaciones la señalan como una gran fuente de contaminación acústica e inseguridad además de constituir una división con el resto de la ciudad. A su vez, lo que menos caracteriza a la autopista según las personas es ser fuente de atractivo paisajístico.

### Deseos y necesidades de las personas

Al ser consultadas por los cruces entre Renca y las comunas del sur, Cerro Navia y Quinta Normal, cerca de un 80% refirió que dichos cruces no son seguros, ni apropiados. Aún más, manifestaron que para serlo se requería de más iluminación y limpieza, que sean más numerosos, abiertos, grandes y señalizados. Afirmaron también que es necesaria mayor vitalidad en los cruces para no estar solas, es decir, que haya más “presencia”,

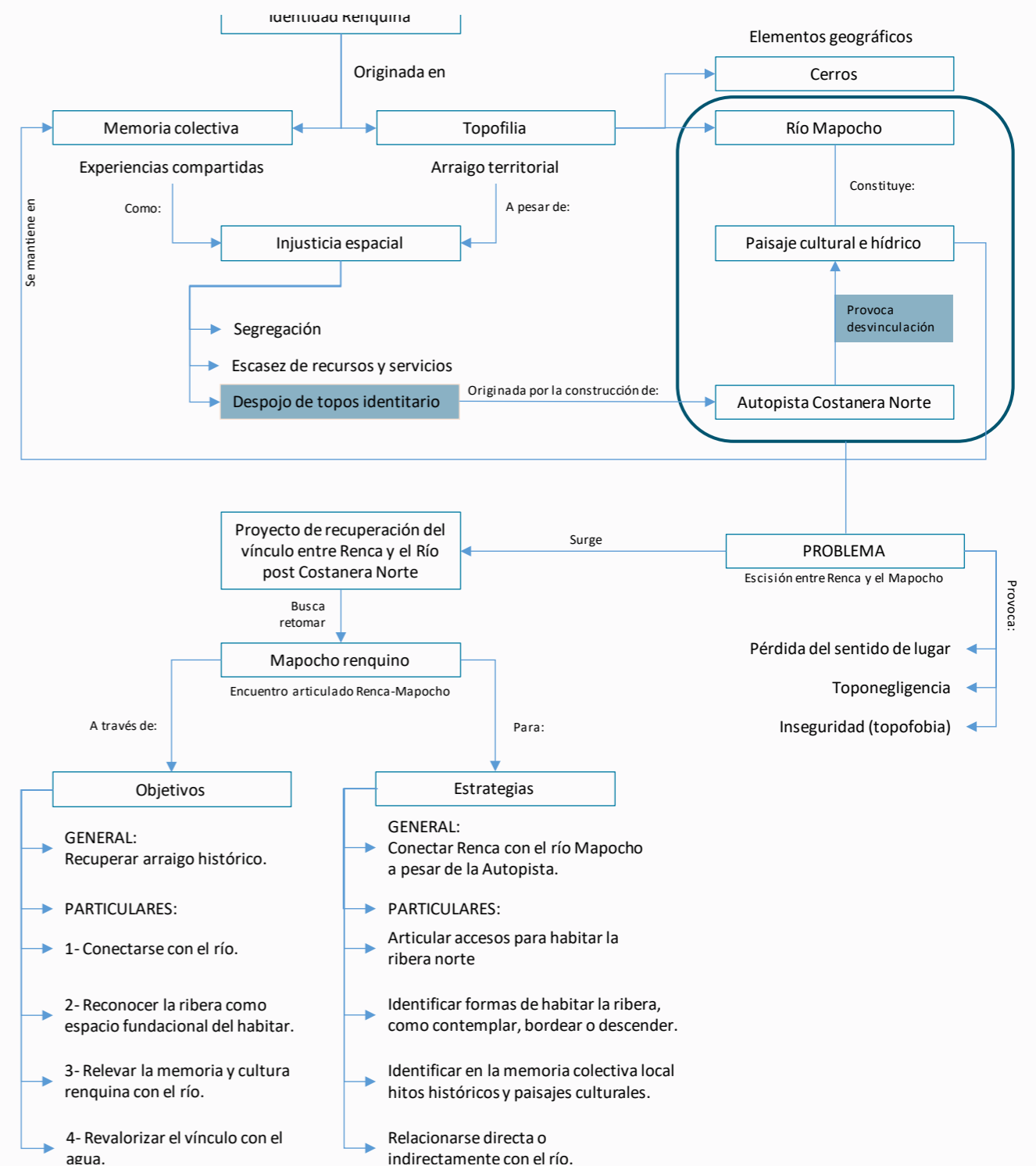
“vida social” y “actividades”, además que sean más “modernos” y “bien diseñados”, que tengan preferencia para peatones y ciclistas, pues “en la actualidad sólo es un lugar desde [el que] una quiere salir pronto” (Encuesta online, 2022).

Respecto a los medios de movilidad utilizados para cruzar desde o hacia Renca, más de 60% manifestó hacerlo frecuentemente o siempre en transporte público o vehículo particular, apenas lo hacen espóricamente a pie o en bicicleta. Lo que podría explicarse por las malas condiciones que los cruces poseen para admitir este tipo de movilidad, según lo descrito en sus palabras. A su vez, cuando se les pregunta sobre el cruce que prefieren para recorrer a pie o en bicicleta, más un 30% menciona que usa frecuentemente o siempre los puentes para automóviles y sólo un 15% refiere utilizar con la misma frecuencia las pasarelas peatonales (ver figuras 97 y 98).

Ante la pregunta sobre si sería beneficioso para Renca y las personas en particular volver a conectar la comuna con el río Mapocho, un 67% afirmó que lo sería debido principalmente a la necesidad de conectar con el paisaje natural, su potencial recreacional y la apreciación estética del río. Así como la percepción de que Renca está desconectada y la revinculación con el río significaría una mayor integración con el resto de la ciudad. Y finalmente, también resulta relevante rescatar las motivaciones relacionadas con recuperar actividades del pasado y que “el río es parte de la identidad de la comuna”

La comunidad posee importantes convicción respecto a la relación entre Renca y el río Mapocho, esta es un límite natural armónico con que se tiene un fuerte conexión histórica, tanto por su pasado amenazante cuando se desbordaba como por anterior presencial coartada hoy por la autopista. Un pesimista afirma: “se perdió el río para Renca” y otra: “es súper triste pensar que el río está ahí y no lo vemos. Ojalá se recuperara pero no creo que pase jamás”.

## ARGUMENTO PROYECTUAL



A map showing a town layout with a blue boundary line. The map features various colored zones: light blue for water bodies, orange for urban areas, and light grey for other structures. A network of roads is visible across the town. The title 'CAPÍTULO V — LUGAR' is centered on the right side of the map.

# CAPÍTULO V — LUGAR

*Renca*

*Mapocho Renquino*

*Emplazamiento*



## RENCA

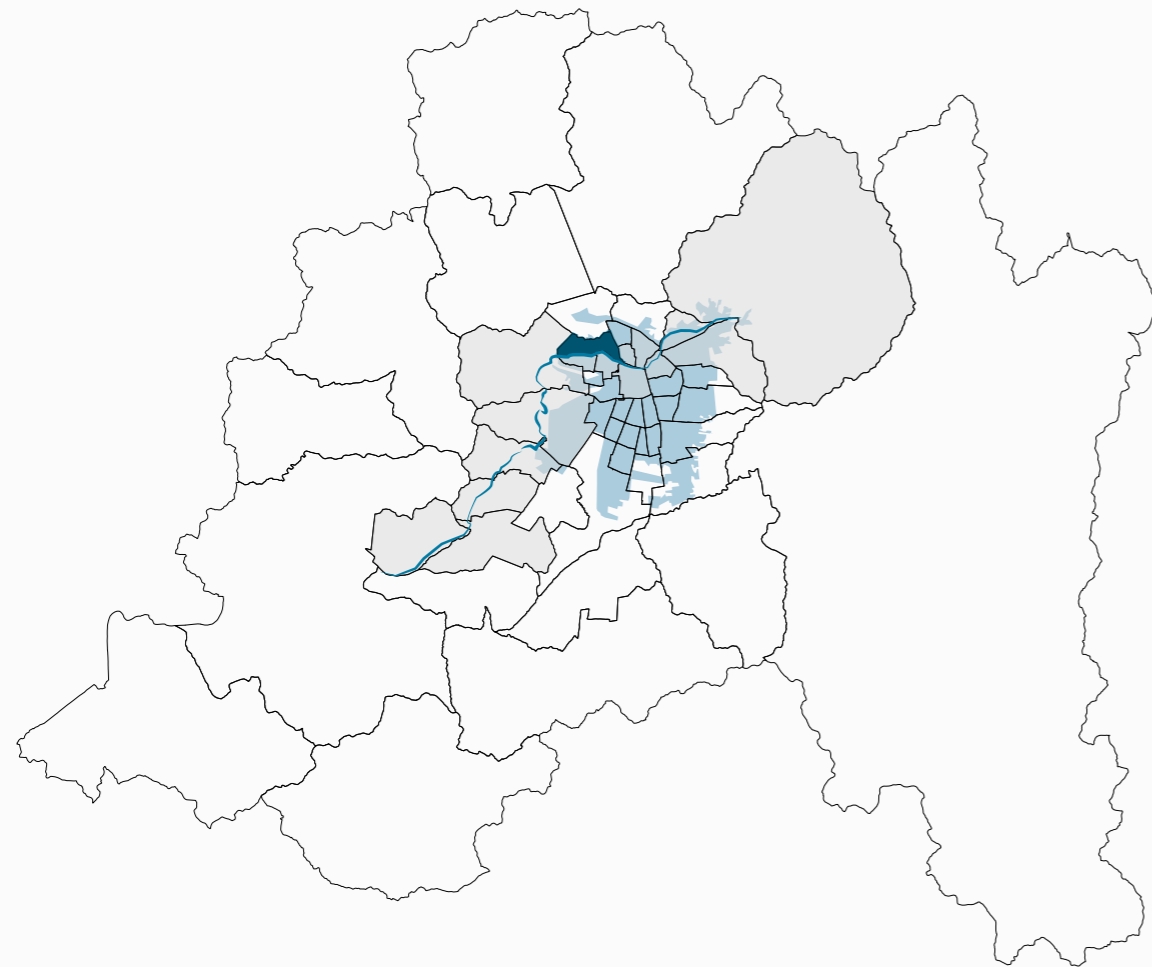


Figura 50. Ubicación de Renca en la Región metropolitana. Fuente: Elaboración propia.

Renca es una comuna en el pericentro norponiente de la capital, de barrios populares y, como ya se ha visto, un profundo arraigo identitario con su territorio.

Renca también podría ser definida a través de sus límites a muchos niveles, el ineludible nivel geográfico con la cúspide más alta de toda la ciudad al norte y siendo contenida al sur por su río fundador, el Mapocho. Aquello le da una condición de fronteras naturales y releva su condición de tierra fértil.

Otro nivel sería definirla a través de sus límites comunales, al norte limita con Quilicura, compartiendo el cerro; al este con Conchalí e Independencia; por el sur, cruzando el río Mapocho, con Cerro Navia y Quinta Normal; al poniente con Pudahuel; y un breve segmento al sur este con Santiago. Lo que le otorga un condición pericentral favorable.

Un último nivel, aún más esclarecedor, son sus límites viales expresas. Al poniente la comuna es cercada por la Autopista Vespucio Norte, al oriente por la Autopista Central (Panamericana) impidiendo una conexión expedita con las comunas de independencia y Conchalí. Al sur, si bien la comuna es bordeada en toda su extensión por el río Mapocho esta se encuentra casi completamente desconectada de este pues otro límite de vía expresa lo constituye la Autopista Costanera Norte, que se despliega casi totalmente por la ribera norte del río. Esto, sumado al límite natural al norte, supone una importante situación de segregación para la comuna de Renca. Por lo tanto, es posible afirmar claramente que Renca presenta barreras espaciales en todos sus límites físicos y esto la mantiene en una compleja situación de desconexión tanto a escala local con sus comunas colindantes y a escala urbana con el resto de la ciudad, toda vez que sus accesos



Figura 51. Imagen satelital Renca. Fuente: Google earth.

no garantizan un flujo continuo y fácil para los habitantes (Plano accesos), se ha provocado un daño pasajístico y cultural importantes. Además de la segregación en los márgenes de las autopistas, constituyéndose como barreras para los desplazamientos en distintos modos, principalmente el peatonal.

Debido a la existencia de las autopistas, Renca cuenta con un número de acceso reducido, sólo 24, y fuertemente constreñido por el diseño de dichas vías. De estos, sólo 10 son exclusivamente peatonales (pasarelas), 3 son exclusivamente vehiculares y 11 son mixtas (vehicular-peatonal), además que por 10 de estos accesos circulan recorridos de la Red Metropolitana de Movilidad (ex Transantiago). En la frontera sur de la comuna se encuentra el límite Autopista Costanera Norte-Río Mapocho, que hoy se configura como un gran muro con apenas 7 cruces en más de 10 km de extensión, los que resultan insuficientes, no sólo por su número sino también por su estado y diseño. Esto configura una situación crítica en términos de conexión con el Río Mapocho y al mismo tiempo dificulta la relación norte-sur con las comunas aledañas, por lo que la necesidad de subsanar esta carencia es urgente.

Esta problemática aparece tanto en el nuevo PLADECO como en el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

(PIIMEP). Sin embargo, no explicita el modo, ni su urgencia.

### Movilidad

En Renca destacan cinco vías principales que cruzan transversalmente la comuna: Vicuña Mackenna, Condell, Manuel Rodríguez, Caupolicán y Apóstol Santiago. Mientras que longitudinalmente, existe una única vía continua, la costanera Salvador Allende, no obstante hay conjuntos de vías que conforman ejes que permiten recorrerla en ese sentido, con algunas interrupciones, como José Miguel Infante-Domingo Santa María, Balmaceda - Av. Brasil y Miraflores – Arturo Prat.

Esto no solo trae consecuencias negativas para la circulación vehicular o de transporte público, también tiene un fuerte impacto negativo en la permeabilidad de la red. Esto quiere decir, que la configuración de la red vial no permite viajes a pie eficientes, pues se debe circular de tal manera que la distancia recorrida excede la distancia real. El crecimiento desplanificado de la comuna por medio de loteos irregulares resultó en el corte de varias vías. Esto, sumado a la construcción de autopistas urbanas, se traduce en que actualmente la red vial posee fuertes discontinuidades en la trama urbana.

Además, las urbanizaciones de la segunda mitad

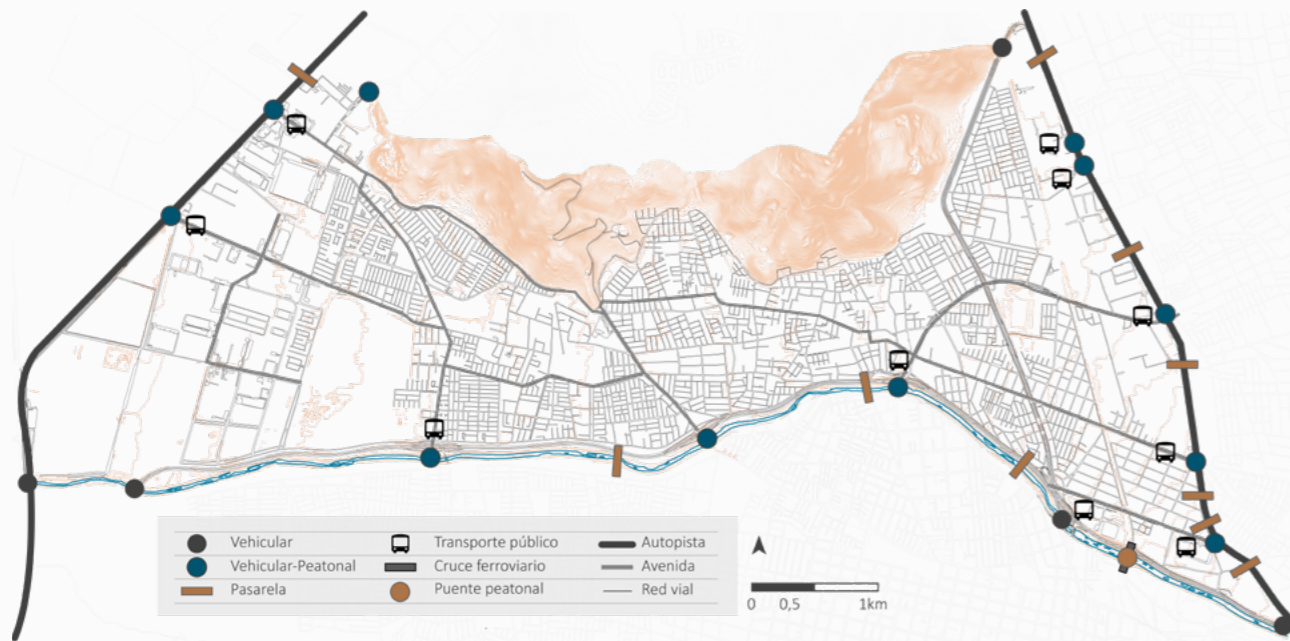


Figura 52. Red vial y puntos de entrada y salida de Renca. Fuente: Elaboración propia.

del siglo pasado, correspondientes a la política de liberación del suelo y construcción masiva de viviendas que no consideraron criterios de conectividad y espacios públicos, que devino en la construcción calles muy estrechas, sin veredas y dejando un mínimo de espacio público.

A pesar de ello, se observa una movilidad diversa, un 42% de los viajes se inician a pie o en bicicleta y un 34 % en transporte público, lo que constituye un excelente potencial para el desarrollo de una movilidad sustentable y desarrollo de equipamiento público en la comuna, más aún considerando de los trayectos a pie, un 97,73% termina dentro de Renca (SECTRA, 2014).

Con todo y siguiendo la tendencia general, se ha producido un paulatino aumento de automóviles por familia que implica la necesidad de estacionamientos, no siempre presente en las viviendas, por lo que es práctica común el uso frecuente espacio público como estacionamientos, deteriorando aún más los espacios y dificultando la movilidad. Asimismo se observa discontinuidades en algunos barrios de construcción reciente en el norponiente.

Junto con la discontinuidad vial, se observan sectores con gran concentración de pasajes y calles sin salida que dificultan la movilidad. En muchos casos son calles de 8 metros o menos

de ancho, discontinuas y que son usadas como estacionamiento de las viviendas aledañas. Esto sumado a que la deficiencia de las viviendas ha obligado a la construcción de ampliaciones irregulares por parte de la habitantes.

### Áreas verdes

Renca cuenta con una superficie bruta potencial de 17,8 m<sup>2</sup> de áreas verdes/habitante, si se consideran todas las áreas verdes planificadas según el estudio de Actualización Plan Regulador Comunal Renca (2019), la mayor superficie la aporta el Parque Metropolitano Cerros de Renca, muy por sobre la recomendación del CNDU de un mínimo de 10 m<sup>2</sup>/habitante.

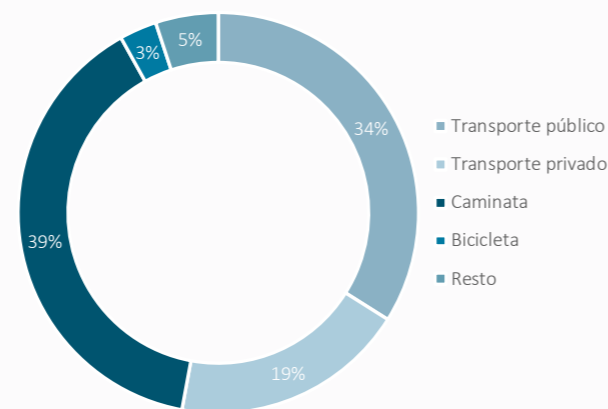


Figura 53. Generación de viajes en día laboral temporada normal según modo de transporte en Renca Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta origen y destino, SECTRA, 2014.

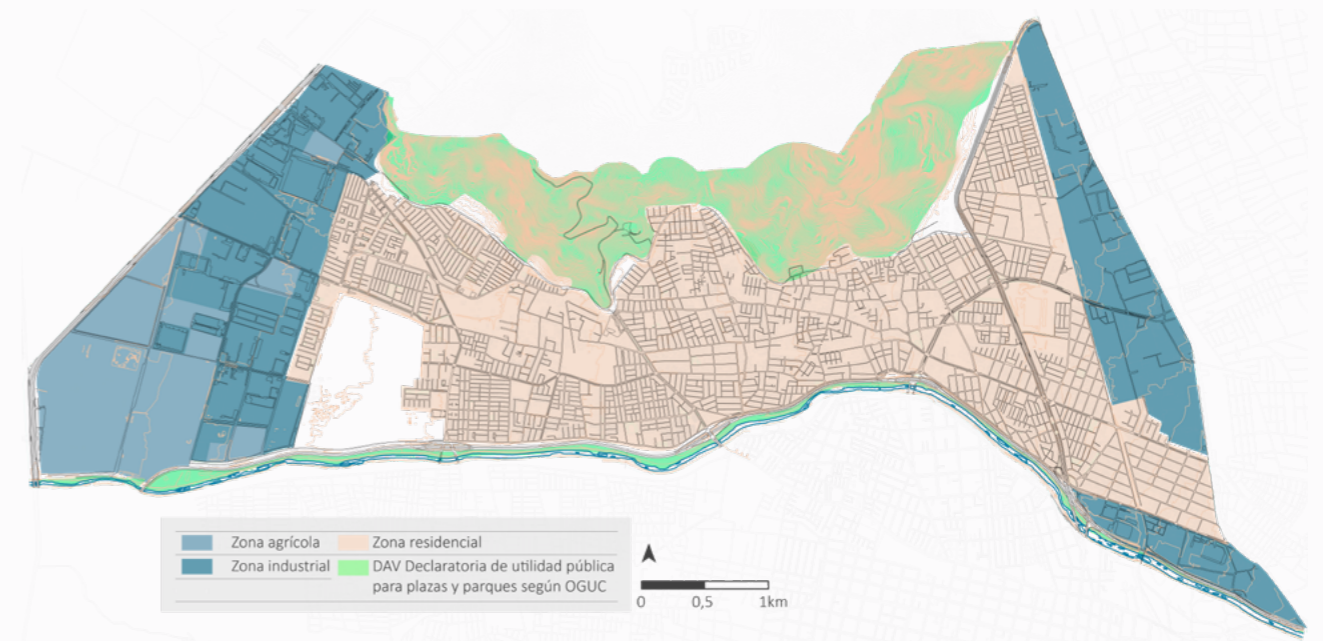


Figura 54. Uso de suelo aparente. Fuente: Elaboración propia a partir de memoria de PRC.

Sin embargo, de acuerdo con el Centro de Políticas Públicas UC (2017), Renca cuenta con 3,5 m<sup>2</sup> de áreas verdes accesibles por persona, considerando en este caso solo las áreas consolidadas, mientras que la Política Regional de Áreas Verdes (proyectada a 2015) señala que la Región Metropolitana cuenta con aproximadamente 4,5 m<sup>2</sup>/hab de áreas verdes.

De acuerdo al diagnóstico realizado por la municipalidad para la elaboración del nuevo PRC se puede afirmar que un gran porcentaje de la comuna no tiene acceso a plazas de más de

2.500 m<sup>2</sup>.

Cabe mencionar que proyectos como el parque Mapocho Río y las áreas verdes vinculadas al río presentan accesos limitados a través de pasarelas, las que tienden a generar percepción de inseguridad para los habitantes. Esta situación se ve potenciada por la Autopista Costanera Norte, la cual construyó una división que imposibilita llegar a dichas áreas verdes peatonalmente.

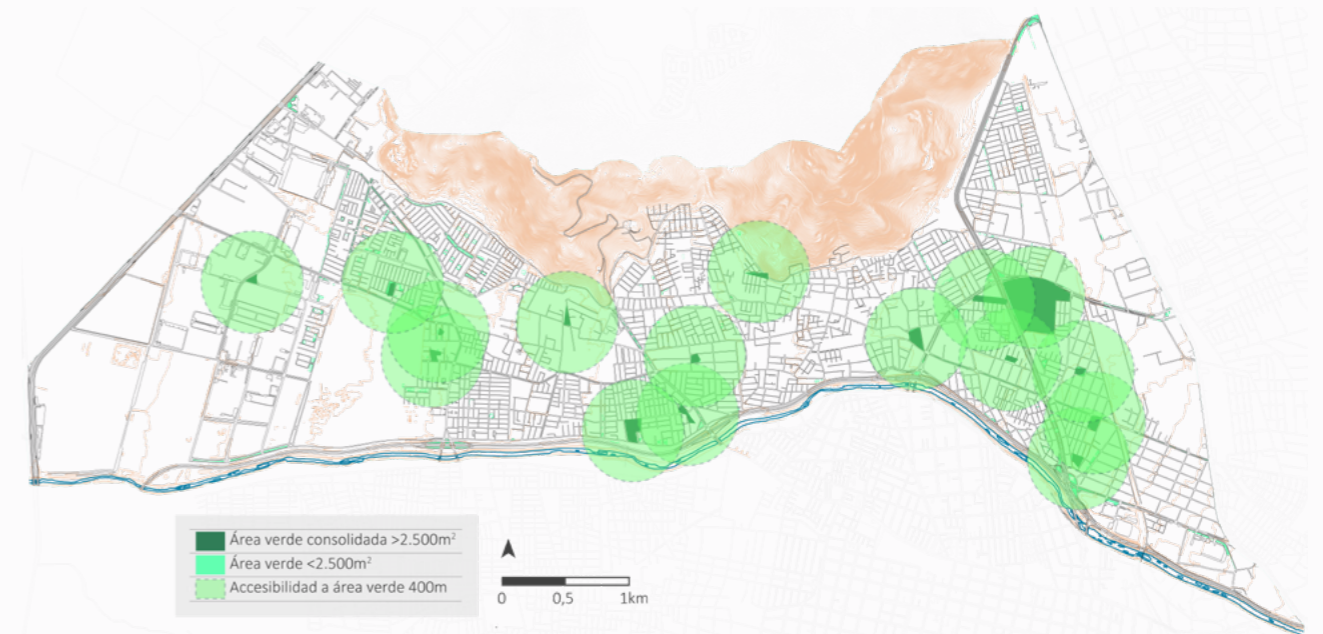


Figura 55. Accesibilidad a áreas verdes, estado actual. Fuente: Elaboración propia.

## MAPOCHO RENQUINO

El río corre en el poniente entre la comuna de Renca, por el norte, y Quinta Normal y Cerro Navia por el sur. Donde la pendiente del río disminuye, de modo que el agua disminuye su velocidad y el lecho pierde profundidad (Matte, 2008). Se aprecia importante vegetación propia del valle central. Sus riberas se encuentran contaminadas por basurales y, en general, el río para el lado norte no forma parte de la cotidianidad de las personas, ni contemplativa, ni recreativamente, más que para su cruce eventual. No así en el lado sur, cuyo parque puede significar un aumento significativo en la consideración cotidiana del río como lugar de alta valoración.

Esta porción del río Mapocho presenta una alta intervención antrópica debido a diversas motivaciones entre las cuales se puede nombrar la canalización del río para evitar los desbordes, la creación de la autopista Costanera Norte e incluso intervenciones más puntuales como el plan "Mapocho urbano limpio". Debido a esto el área actualmente de desborde se encuentra circunscripta a los primeros metros desde las bordes del río.

El principal conflicto en esta unidad es la localización de campamentos en áreas de inundación (como por ejemplo el campamento Los Cartoneros). Otro problema es el desarrollo de innumerables microbasurales en las riberas del río Mapocho, las que podrían contribuir a la generación de inundaciones.

Y una complicación sin resolver aún es el comportamiento del Mapocho con la infraestructura actual (autopistas urbanas, modificación del fondo y bordes del cauce) frente a un evento de precipitación extrema, a pesar de la constante sequía que asola hace años.

Es pertinente realizar un análisis a lo largo del río Mapocho en el borde de la comuna de Renca. Su primer tramo comienza desde la Panamericana y finaliza en la Autopista Central y se caracteriza por la presencia de la autopista Costanera Norte a nivel de suelo en el lado renquino, acompañada

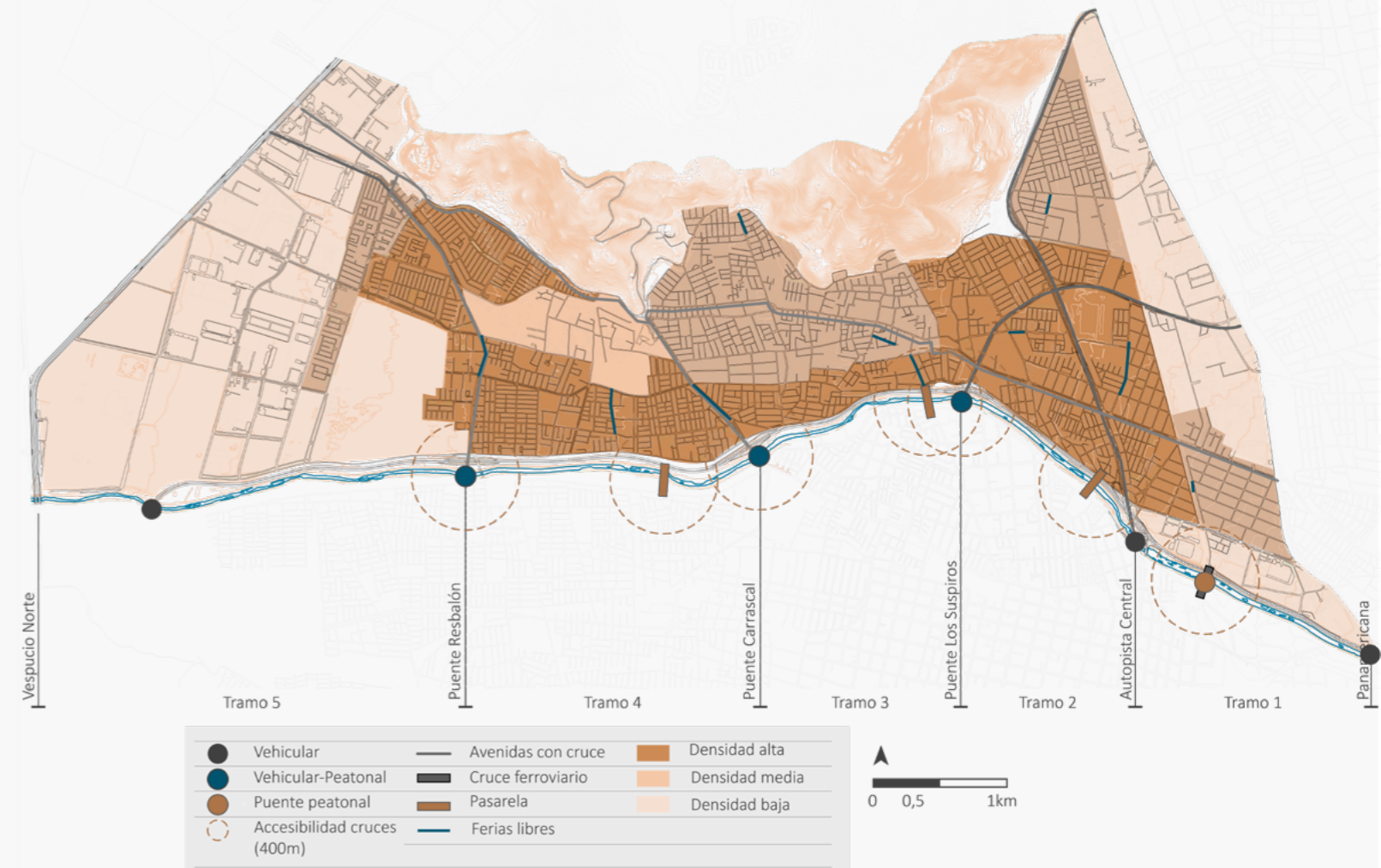


Figura 56. Tramos río Mapocho en Renca



Figura 58. Autopista Central.



Figura 59. Puente Los Suspiros.



Figura 60. Cruce ferroviario.



Figura 61. Pasarela Felix Bulnes.

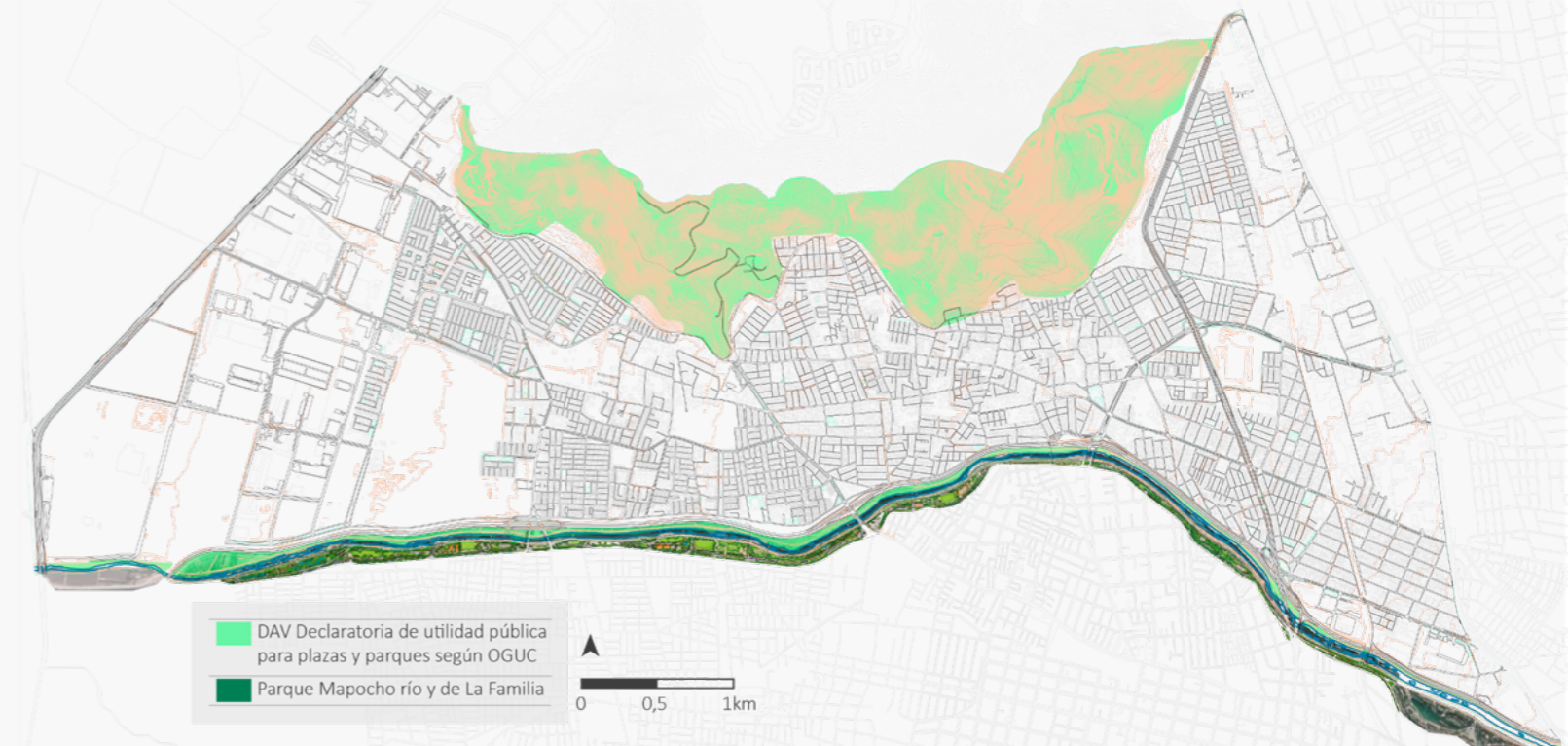


Figura 57. Parques en la ribera sur junto a uso de suelo cerros Renca y colorado y ribera norte.

por el sector industrial en transición a convertirse en residencial de la comuna, con talleres y fábricas, este tramo es coronado en su final por la gran termoeléctrica. A su vez, por el sur se aprecia un sector que combina tanto industria, viviendas y espacio público. Se encuentra el Parque de la familia que configura el mayor parque en la ribera Mapochina en el sector poniente a la espera del término de la construcción de Parque Mapocho Río. En este mismo tramo, se ubican barrios informales (campamentos), extensos basurales junto a la vía férrea que conecta ambas riberas, además hay industrias, en el extremo poniente se ubican barrios consolidados de casas de fachadas continuas.

En un segundo tramo, entre la Autopista central y la avenida Dorsal, el río Mapocho es contenido por gigantescas rocas. Por el norte se mantiene la Costanera norte junto al río aunque su mayor anchura permite el crecimiento de arbolado en su ribera (entre la autopista y el río). Junto a la autopista Renca se configura como un sector principalmente habitacional de barrios de baja altura y pequeños jardines. Por el sur, en Quinta Normal se realiza la construcción de Parque Mapocho Río y junto a este hay industria y viviendas. Además a la altura del ex hospital Félix Bulnes se ubica una pasarela peatonal para conectar ambas comunas.

En un tercer tramo, entre el puente Los suspiros al puente Carrascal, el lecho deja de ser contenido por rocas y da paso bordes de mampostería de piedra con gran pendiente, que en las áreas cercanas a los puentes y pasarela acumulan importantes cantidades de basura. En el lado renquino se mantiene Costanera entre los habitantes y el río. Junto a esta se ubica un sector habitacional de similares características que el anterior y remata en la avenida Condell donde se articula un nodo de áreas verdes y espacio público con potencial de consolidación. A su vez, en el lado sur, el Parque se ensancha especialmente y las casas de baja altura lo acompañan. Ambas riberas se unen además por una pasarela peatonal a la altura de la calle Nicanor Fajardo.

En el cuarto tramo, entre los puentes Carrascal



Figura 62. Tramo 1. Fuente:



Figura 67. Puente de gran envergadura Autopista Central. Fuente: Elaboración propia.



Figura 63. Tramo 2. Fuente:



Figura 68. Puente Dorsal o Los suspiros. Fuente: Elaboración propia.



Figura 64. Tramo 3. Fuente:



Figura 69. Puente Carrascal. Fuente: Elaboración propia.



Figura 65. Tramo 4. Fuente:



Figura 70. Pasarela sobre Costanera Norte. Fuente: Elaboración propia.



Figura 66. Tramo 5. Fuente:



Figura 71. Puente Resbalón. Fuente: Elaboración propia.

y Resbalón, el río alberga muchos más sauces y espinos alimentados por su cauce, también se ubican viviendas de material ligero en el lecho. En el norte, la autopista sigue acompañando al río, una extensa hilera de árboles y la gran escultura “Corte transversal” del artista Carlos Fernández se abren camino entre río y Costanera Norte, a su vez al norte de la autopista se extiende un parque y diversas canchas, algunos puntos de interés son el parque Lo Varas y el bandejón de Clotario Blest. En el lado sur, se consolida en Parque Mapocho Poniente, con senderos y espacios para ejercitarse y también se encuentra el Parque Ceremonial Mapuche de Cerro Navia, que se enfrenta a una hilera de torres de departamentos que se va a extender en el resto de la ribera. Una conexión relevante entre ambas riberas es la presencia de una pasarela peatonal junto al Parque Lo Varas.

Por último, en el quinto tramo, entre el puente Resbalón y la Autopista Vespucio Norte, el lecho recupera sus bordes de grandes rocas y disminuye la cantidad de árboles. Por el norte, Renca mantiene la característica Costanera Norte en su ribera, pero 500m antes del término de la comuna la autopista cruza hacia el sur, liberando ese pequeño trecho renquino. Al norte de este tramo de autopista Renca empieza a perder su condición residencial y da paso a sectores industriales y agrícolas. Por el sur ocurre algo similar, el Parque junto al Mapocho y los barrios consolidados finalizan y dan paso a tierras agrícolas junto a amplios sectores de viviendas informales autoconstruidas.

Finalmente, considerando los factores del paisaje hídrico, la escena urbana del lugar es el resultado de una planificación que otorgó preeminencia al uso del automóvil y por la tanto al desarrollo de su infraestructura, más que la preservación del paisaje del río y las significaciones que este pudiera tener para la comunidad. De manera que la espacialidad del río para la comuna de Renca ha tomado un carácter residual.

Sin duda la mayor complejidad se encuentra la instalación de la autopista Costanera Norte, pues constituye una barrera absoluta, que inhibe la relación cotidiana y ancestral que Renca había tenido con el río. Esto acentúa la ya natural

situación de borde que supone el río en sí mismo, por lo que la comunicación con el sur (Cerro Navia y Quinta Normal) también se ve afectada, cerrando la comuna sobre sí misma.

En cuanto al paisaje antrópico, existe un predominio del uso de suelo residencial y equipamiento en ambos lados del río, con algunas zonas industriales. En el caso específico del límite oriente en Renca, el cambio de uso de suelo industrial a residencial prevé un importante boom inmobiliario en el sector. Por último, la existencia en el límite poniente de suelo agrícola, tanto en Renca como en Cerro Navia, ratifica la homogeneidad del paisaje.

Esto implica una falta notoria de compacidad en la distribución de lo construido, debido a los usos industrial y agrícola del suelo, y la falta espacios públicos para los habitantes.

El paisaje del agua en este largo tramo, en general, recupera cierto aspecto y movimiento orgánico (en comparación con el centro de la ciudad). La ribera sur es en gran medida un parque habitable, la ribera norte se ha confinado a un espacio entre la autopista y el río, espacio susceptible de apropiación. Finalmente el límite poniente del río es el punto de inflexión entre un Mapocho más rural (rururbano si se quiere).

En conclusión, el Mapocho renquino exhibe un paisaje de abandono, de conexión escasa y difusa que invita más al desarraigo que a la toponimia, el que, por cierto, es resultado de la falta de planificación urbana que tenga en consideración la apropiación y las memorias de la comunidad de Renca. Es un paisaje hídrico donde se ha separado estructuralmente al río de la comunidad, se ha dañado su ribera, no sólo con la construcción de la autopista, sino también por la acumulación de basura configurando un espacio residual. No es posible recuperar la escena urbana que ostentan Cerro Navia y Quinta Normal, pero es posible establecer acciones que revinculen y otorguen acceso a ese río ancestral cargado de memorias que las personas aún valoran.



Figura 73. Infraestructura publicitaria en los patios de Renca. Fuente: Elaboración propia.



Figura 72. Relación Renca y Autopista. Fuente: Elaboración propia.



Figura 74. Parque Costanera Norte junto a la Autopista. Fuente: Elaboración propia.

### Criterios de intervención general

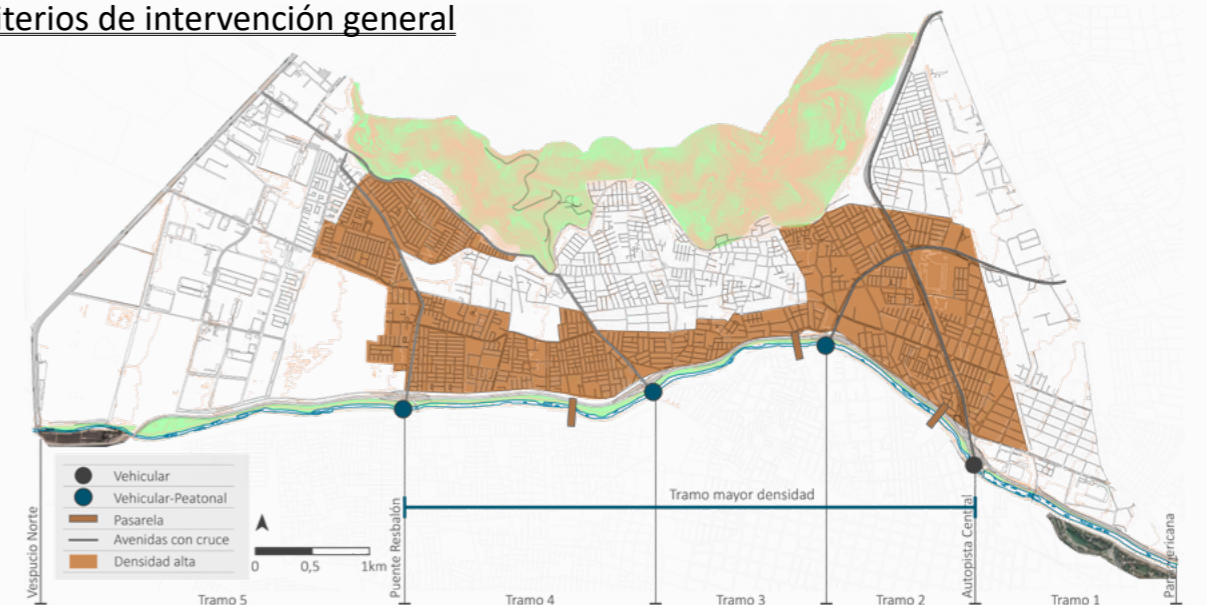


Figura 76. Mayor densidad y cruces de avenida en tramos 2, 3 y 4, requiere mayor intervención. Fuente: Elaboración propia.

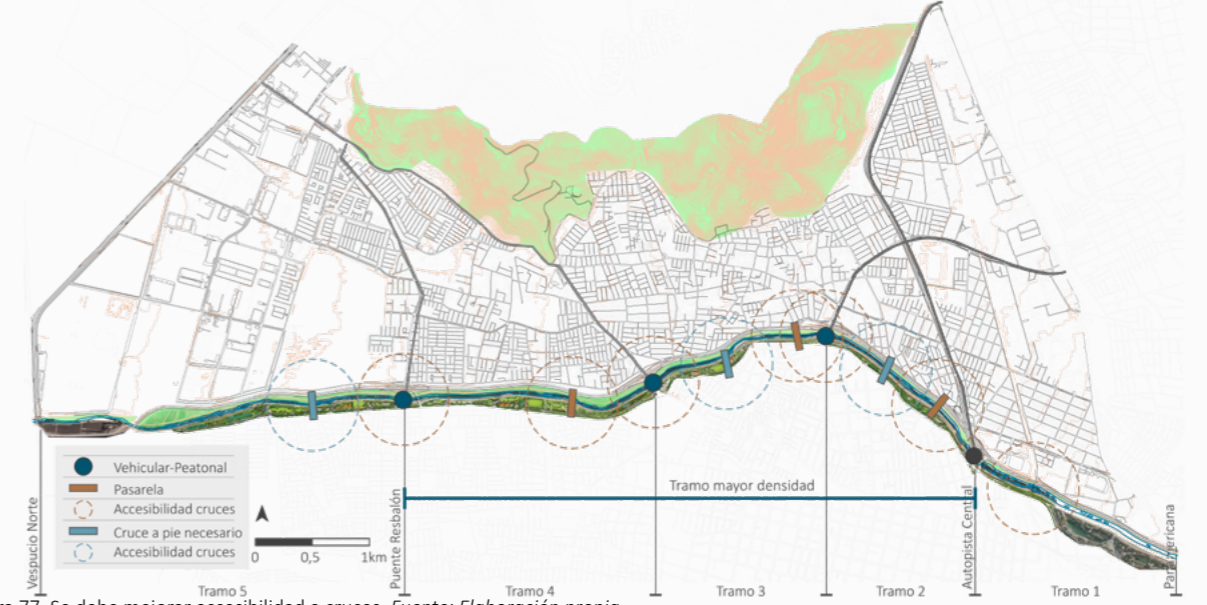


Figura 77. Se debe mejorar accesibilidad a cruces. Fuente: Elaboración propia.

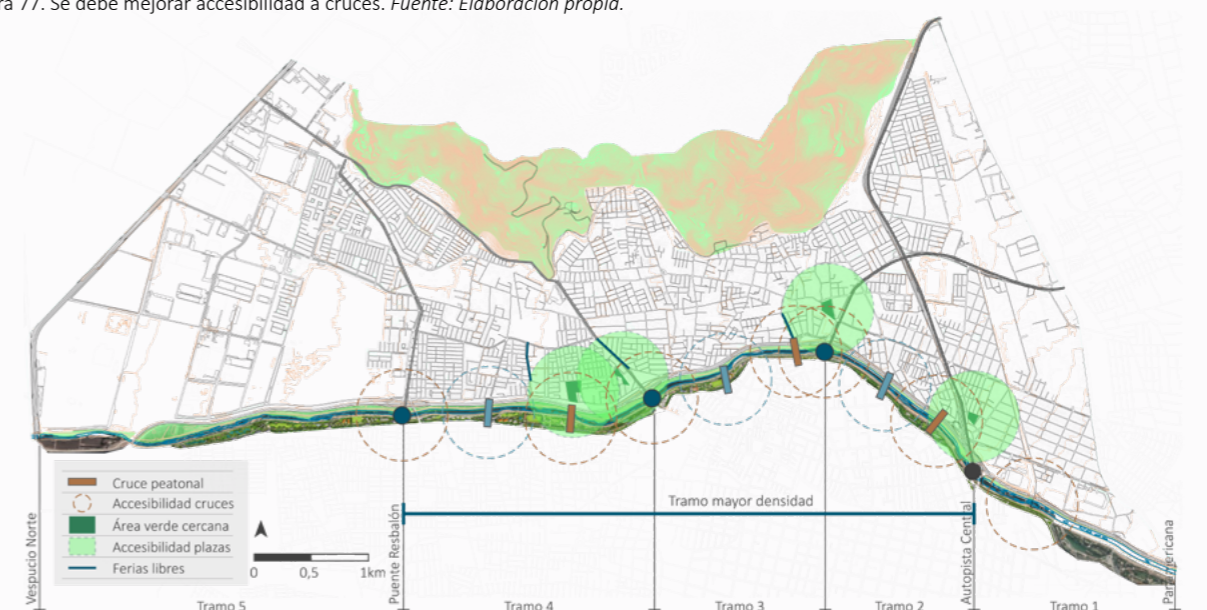


Figura 75. Toda intervención se debe relacionar con ribera norte, áreas verdes actuales y programa cultural. Fuente: Elaboración propia.

## EMPLAZAMIENTO

De acuerdo a la información recabada, en un plano general se evidencia un acceso limitado al río y las comunas al sur de Renca y también una necesidad de retomar dicha conexión por su arraigo. La accesibilidad peatonal es la más afectada por la escasez de cruces a pie y la inseguridad que estas significan para las personas. De manera que se hace necesario establecer un plan de acción en todo el límite sur de la comuna para alcanzar una mayor permeabilidad, seguridad y conexión con el río Mapocho. Enfatizando los tramos 2, 3 y 4 que poseen una mayor densidad poblacional en las cercanías del río Mapocho.

Teniendo esto a la vista, se escoge un emplazamiento específico, que concentra las problemáticas señaladas y es también una oportunidad de intervención beneficiosa para la comunidad renquina. Esto principalmente en términos de continuidad ecológica por su directa relación con el cerro, accesibilidad a áreas verdes consolidadas y su centralidad.

Esta es el área entre el puente Carrascal y la pasarela Lo Varas. Dado que este supone una directa conexión entre cerros y río a través de la Avenida Condell, generando un corredor biológico de escala urbana. Además se ubica en un sector de alta densidad y grano blando, por lo que su impacto sería aún mayor para la comuna. La ribera norte (entre autopista Costanera Norte y río Mapocho) alcanza un ancho mayor para habitarla y generar un circuito entre pasarela y puente. Y finalmente, en términos culturales, este emplazamiento da lugar a una de las pasadas del cuasimodo local y en la avenida Condell se instala una feria libre dos veces por semana, lo que convoca a habitantes del lado sur del río y, menos felizmente, este también significa un lugar de memoria por ser un sitio que la comunidad, tanto renquina como cerronavina, reconocen como lugar donde cuerpos de ejecutados durante la dictadura varaban.



Figura 80. Vuelo de pájaro del emplazamiento, hitos destacados. Fuente: Elaboración propia a partir de Google earth.



Figura 82. Límite oriente: Puente Carrascal. Fuente: Elaboración propia.



Figura 83. Límite norte: Autopista Costanera norte. Fuente: Elaboración propia.



Figura 78. Límite poniente: pasarela peatonal. Fuente: Elaboración propia.



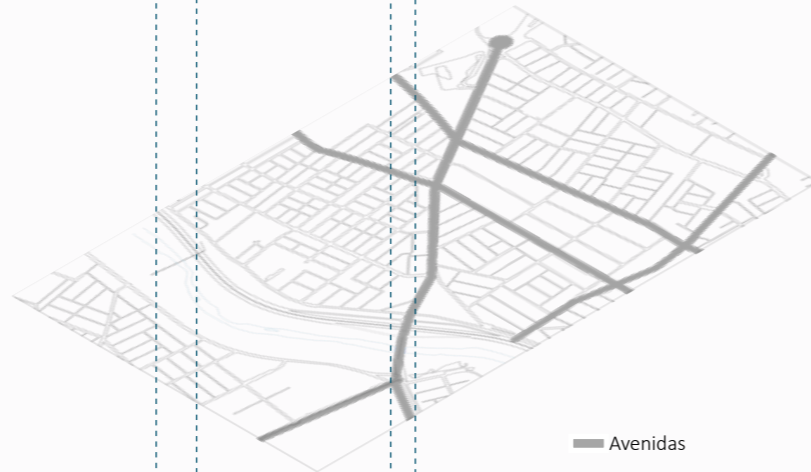
Figura 79. Límite sur: Río Mapocho. Fuente: Elaboración propia.

## Diagnóstico

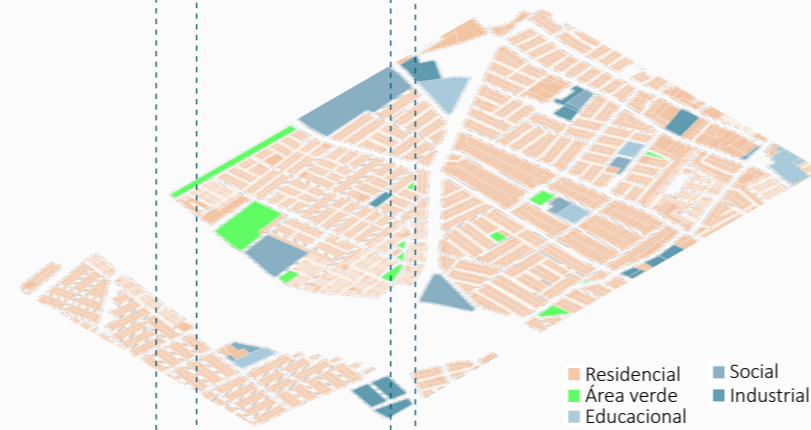
Grano pequeño y blando



Vías principales conectan emplazamiento



Uso preferentemente residencial



Proximidad a áreas verdes y cerro

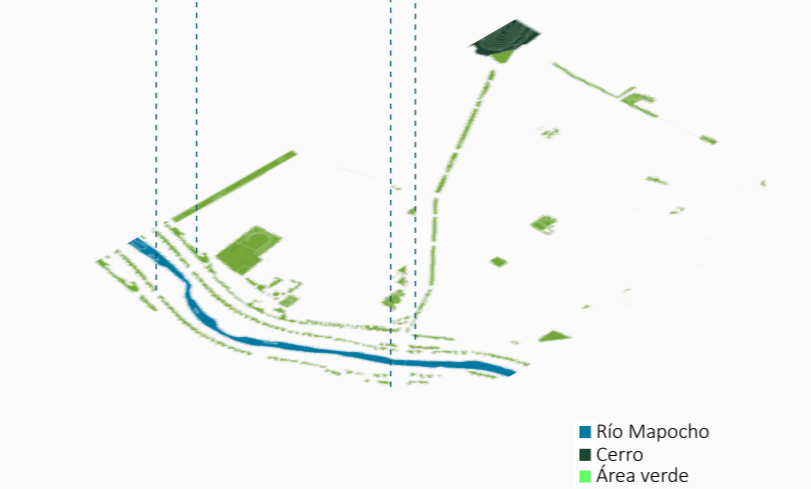


Figura 86. Vista del polígono desde ribera sur. Fuente: Elaboración propia.



Figura 84. Acceso oriente al polígono. Fuente: Elaboración propia.



Figura 85. Vista escultura Corte Transversal de Carlos Fernández desde autopista. Fuente: Street view.



Figura 88. Comuna de Renca junto al emplazamiento. Fuente: Street view.

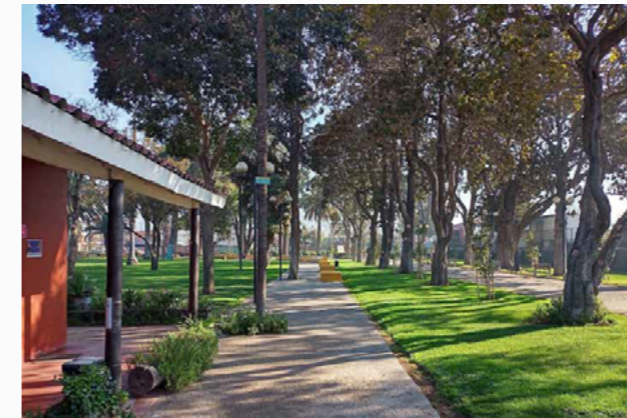
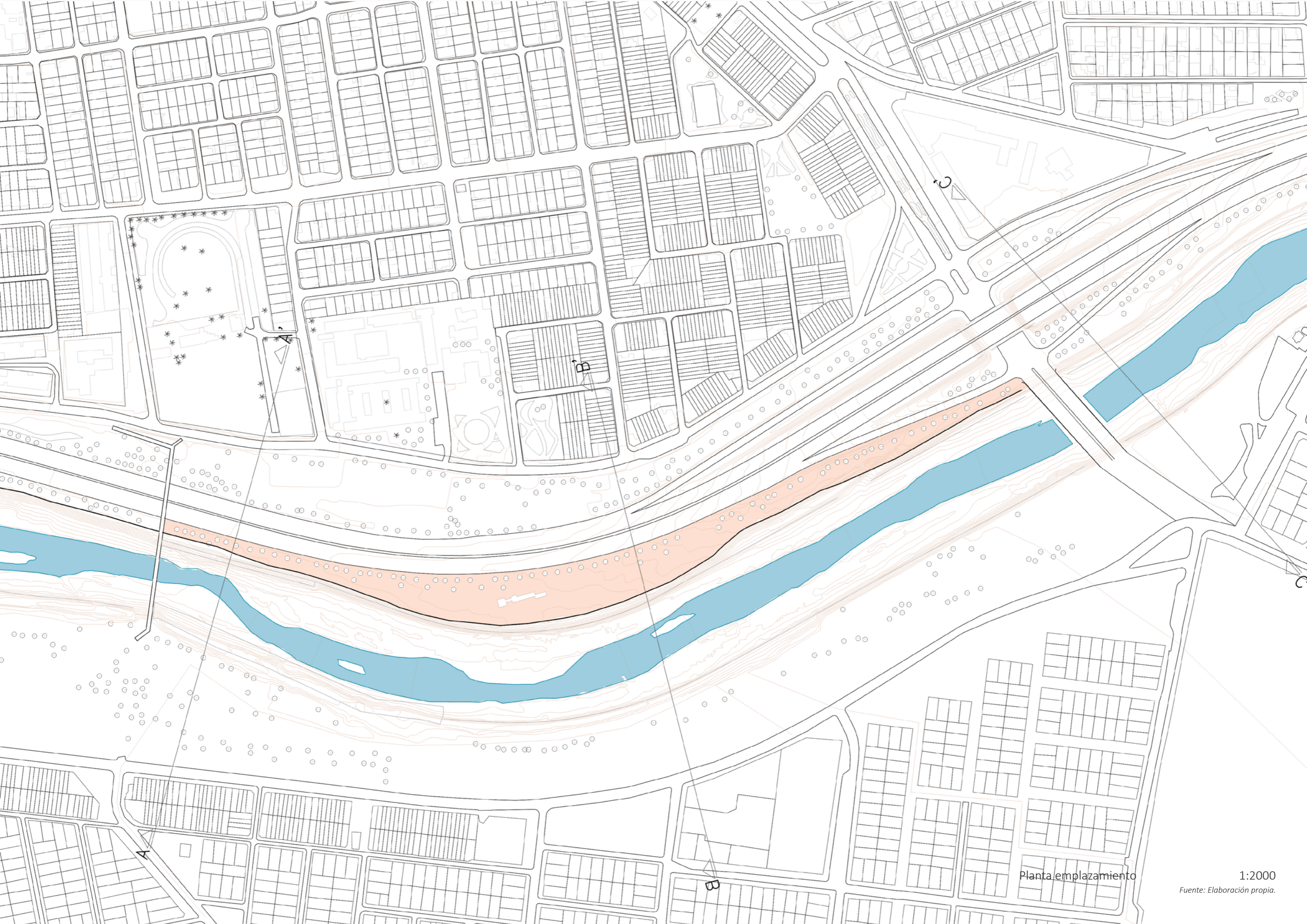


Figura 87. Interior parque Lo Varas en Renca, el área verde más cercana al polígono. Fuente: Elaboración propia.



Figura 89. Acceso pasarela desde Renca. Fuente: Elaboración propia.

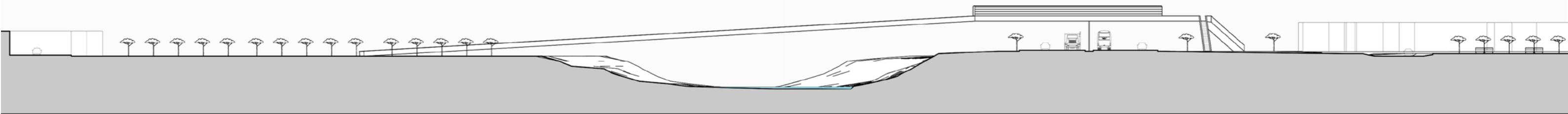


Planta emplazamiento

1:2000

Fuente: Elaboración propia.

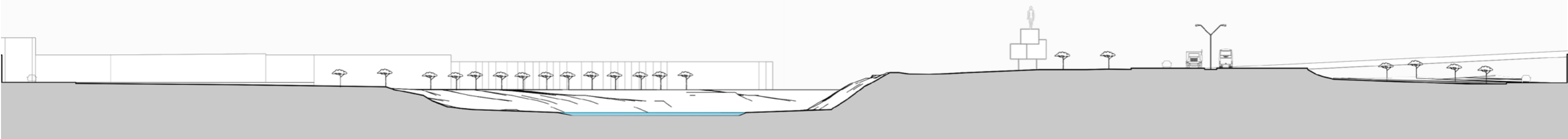




Corte A-A'

1:750

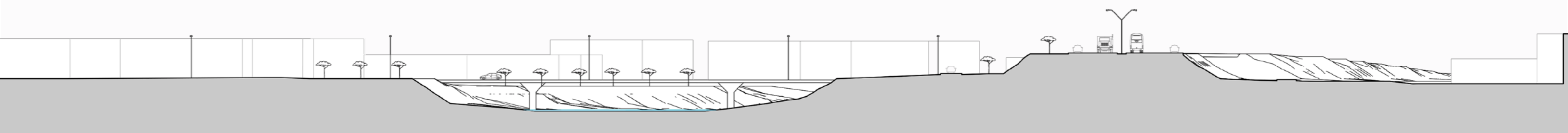
Fuente: Elaboración propia.



Corte B-B'

1:750

Fuente: Elaboración propia.



Corte C-C'

1:750

Fuente: Elaboración propia.



**CAPÍTULO VI — REFERENTES**

*Parques*

*Puentes*

## REFERENTES: ¿QUÉ SE HA HECHO CON LOS RÍOS URBANOS?

Los ríos urbanos, como el Mapocho, son objeto de múltiples tensiones y existen interesantes referentes sobre cómo abordarlos.

Existen dos proyectos que invitan a repensar la relación entre autopistas y ríos urbanos. Uno, el canal Cheonggyecheon en Seúl, Corea del Sur, que luego del declive de la autopista principal Cheonggye Expressway, que cubría el canal se decidió destruirla y redescubrir el río convirtiéndolo en un gran parque urbano. Y dos, el proyecto Madrid Río, en España, que significó soterrar una de las principales vías de circunvalación de la ciudad: la M30, para recuperar la relación con el río Manzanares, que había quedado aislado, inaccesible e invisible debido a la autopista a su costado.



Figura 90. Restauración de Cheonggyecheon, Seúl. Fuente: Plataforma arquitectura.



Figura 91. Madrid Río. Fuente: Burgos & Garrido arquitectos.

Estos proyectos dan cuenta de que si bien las autopistas son elementos indispensable en las ciudades, su irrupción no debió ser más importante que el paisaje hídrico inicial. Sin embargo, la envergadura de estos proyectos supone casos excepcionales y radicales en su aproximación que requieren de una voluntad política y planificación urbana de largo aliento.

Lo especialmente rescatable de ambos proyectos es la capacidad de resiliencia que demuestran los cursos de agua para recuperar su función ecológica, sin requerir una renaturalización, es decir, puede haber una convivencia río-ciudad después de la irrupción de una infraestructura que desconecta.

### Torrentes urbanos en Chile

En Chile también es posible encontrar proyectos que buscan dar respuesta a las tensiones ciudad-río después de un largo período de despojo y descuido.

El primer proyecto es el Parque Urbano Kaukari de Teodoro Fernández Arquitectos, ubicado en la ciudad Copiapó en la región de Atacama.

El parque Kaukari abarca un área de 60.000 m<sup>2</sup> y se propuso desarrollar el cauce del río Copiapó como un espacio urbano y verde accesible, que sea capaz de articular ambas riberas brindando una solución paisajística e hidráulica al mismo tiempo.

Para esto, el parque Kaukari cuenta con un diseño de parque unitario mediante la gestión y colaboración de diversas instituciones públicas y sus fondos sectoriales, lo que da cuenta de una voluntad política colectiva.

En términos urbanos se diseñan los límites del parque materializados a través de un trazado vial que conforma una sutura urbana para la ciudad de Copiapó hoy dividida en ambas riberas, es decir, el río deja de ser frontera, para convertirse en sutura.

El segundo proyecto, es el Parque Inundable Intercomunal Víctor Jara (ex La Aguada) de los arquitectos Pablo Allard y José Rozas (encargado



Figura 92. Vuelo de pájaro Parque urbano Kaukari. Fuente: Teodoro Fernández Arquitectos



Figura 94. Personas en el río Copiapó. Fuente: La tercera.



Figura 93. Parque urbano Kaukari. Fuente: Teodoro Fernández Arquitectos



Figura 95. Parque urbano Kaukari. Fuente: Teodoro Fernández Arquitectos

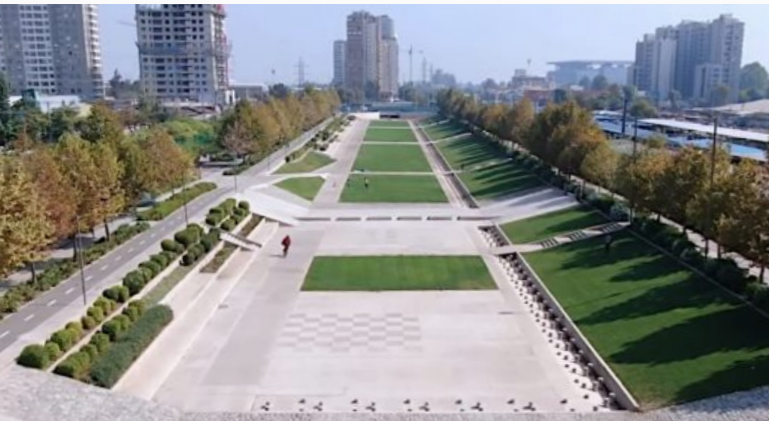


Figura 96. Parque inundable intercomunal Víctor Jara. Fuente: MOP RM.



Figura 97. Vista del mural alusivo al músico Víctor Jara. Fuente: MOP RM.



Figura 99. Interior parque Víctor Jara. Fuente: MOP RM.



Figura 98. Niños jugando en parque Víctor Jara. Fuente: MOP RM.

por el MOP). Estpa ubicado en la ciudad de Santiago, en las comunas de Santiago, Pedro Aguirre Cerda, San Joaquín y San Miguel, cubriendo un área de 41.000 m<sup>2</sup>.

El proyecto fue concebido bajo el concepto de Parque Inundable, es decir, un espacio público con un diseño hidráulico y paisajismo incorporado. Su objetivo es conducir y regular las crecidas del Zanjón de La Aguada en periodo de grandes lluvias, evitando las históricas inundaciones en las zonas aledañas, y al mismo tiempo, generar un espacio público, y recreacional, al aire libre para los habitantes de la zona sur de la ciudad, que según los indicadores, es la más desfavorecida en m<sup>2</sup> de áreas verdes.

El parque cuenta con 4,7 kilómetros de extensión y configura una continuidad de áreas verdes y espacios públicos, con equipamiento deportivo y recreativo, paseos peatonales, pistas recreativas y lugares de esparcimiento.

De ambos proyectos se rescata su cualidad de inundables, puesto que no niegan la naturaleza del torrente, sino que la incorporan y posibilitan la conexión directa con el agua. Además de la construcción de espacio público y recreacional en un espacio altamente deteriorado de la ciudad, revalorizándola.

## Puentes no sólo para cruzar

Finalmente, es indispensable recoger referentes de cruces sobre ríos que den cuenta no sólo de la necesidad de conectar ambas riberas, sino también de las potencialidades de unir y habitar dichos espacios.

Un proyecto de puente peatonal de interés es el realizado por INFORM Studio sobre el río Providence, en Estados Unidos. El puente construido sobre los antiguos pilares que sostenían uno de los viaductos de la carretera antes de que la interestatal fuera desviada. El proyecto resuelve no sólo el cruce del río, sino también entrega espacios sobre el puente para detenerse y disfrutar del lugar.

De este proyecto se rescata el uso de una infraestructura anterior y la diversificación de programas para generar un proyecto atractivo y seguro para la comunidad.

Por último, el Puente parque calle 11 en Washington D.C, Estados Unidos, de OMA y OLIN. El proyecto une las riberas del río Anacostia y se erige sobre una antigua estructura de autopista que pasaba sobre el río. Es un puente que al mismo tiempo es un parque elevado y un nuevo espacio público para la comunidad. Si bien el proyecto aún se encuentra en el desarrollo de diseño, se prevé el inicio de su construcción para este 2022.

Este proyecto resulta interesante también por el uso de infraestructura existente, pero sobre todo por el modo en que diversos programas se congregan en el puente mismo y las riberas.



Figura 101. Puente Van Leesten memorial, Estados Unidos. Fuente: INFORM Studio.



Figura 100. Puente Van Leesten memorial, Estados Unidos. Fuente: INFORM Studio.



Figura 102. Puente parque calle 11, Estados Unidos. Fuente: OMA.



Figura 103. Puente parque calle 11, Estados Unidos. Fuente: OMA.

The image shows a map of a city with a blue boundary line. The map is divided into several colored areas: a large light blue area in the center, a dark blue area in the top right, and a light orange area in the bottom right. There are also some grey and white areas. The text 'CAPÍTULO VII — PROPUESTA' is centered on the map. A legend in the bottom right corner lists 'Programa', 'Estrategias', 'Modelo de gestión', and 'Partido general' with corresponding colored lines.

# CAPÍTULO VII — PROPUESTA

- Programa*
- Estrategias*
- Modelo de gestión*
- Partido general*

## PARQUE MAPOCHO RENQUINO

El proyecto busca reconocer la memoria colectiva y la topofilia que la comunidad renquina posee en torno al río Mapocho y responder a la necesidad de reparar la pérdida.

Actualmente, el emplazamiento es un espacio que no alcanza dicho objetivo. Sin embargo, ofrece un potencial para este, en la medida de que se materialicen determinadas estrategias.

De este modo, la propuesta consiste en posibilitar un acceso a la ribera norte, hoy proscrito, y

en ella construir un espacio que pueda ser recorrido y habitado a través de distintos momentos que convoquen memorias colectivas locales y actividades culturales propias, así como una relación cercana con el río Mapocho, transformando lo que hoy es un espacio residual e inconexo en un reencuentro con el paisaje cultural e hídrico renquino.

A nivel geográfico se configura un corredor biológico y a nivel urbano, se establece continuidad con otras comunas.

### Objetivos

#### General:

Recuperar arraigo histórico.

#### Particulares:

1.- Conectarse con el río.

2.- Reconocer la ribera como espacio fundacional del habitar.

3.- Relevar la memoria y cultura renquina con el río.

4.- Revalorizar el vínculo con el agua.

### Estrategias

#### General:

Conectar Renca con el río Mapocho a pesar de la Autopista.

#### Particulares:

1.- Articular accesos para habitar la ribera norte

2.- Identificar formas de habitar la ribera, como contemplar, bordear o descender.

3.- Identificar en la memoria colectiva local hitos históricos y paisajes culturales.

4.- Relacionarse directa o indirectamente con el río.

### Materialización

#### General:

Diseño de parque ribera norte y accesos. Puente peatonal e intervención puente vehicular.

#### Particulares:

1.- Posibilitar el acceso

Diseñar nueva pasarela peatonal con acceso a la ribera renquina e intervenir puente vehicular.

2.- Ramificar recorrido

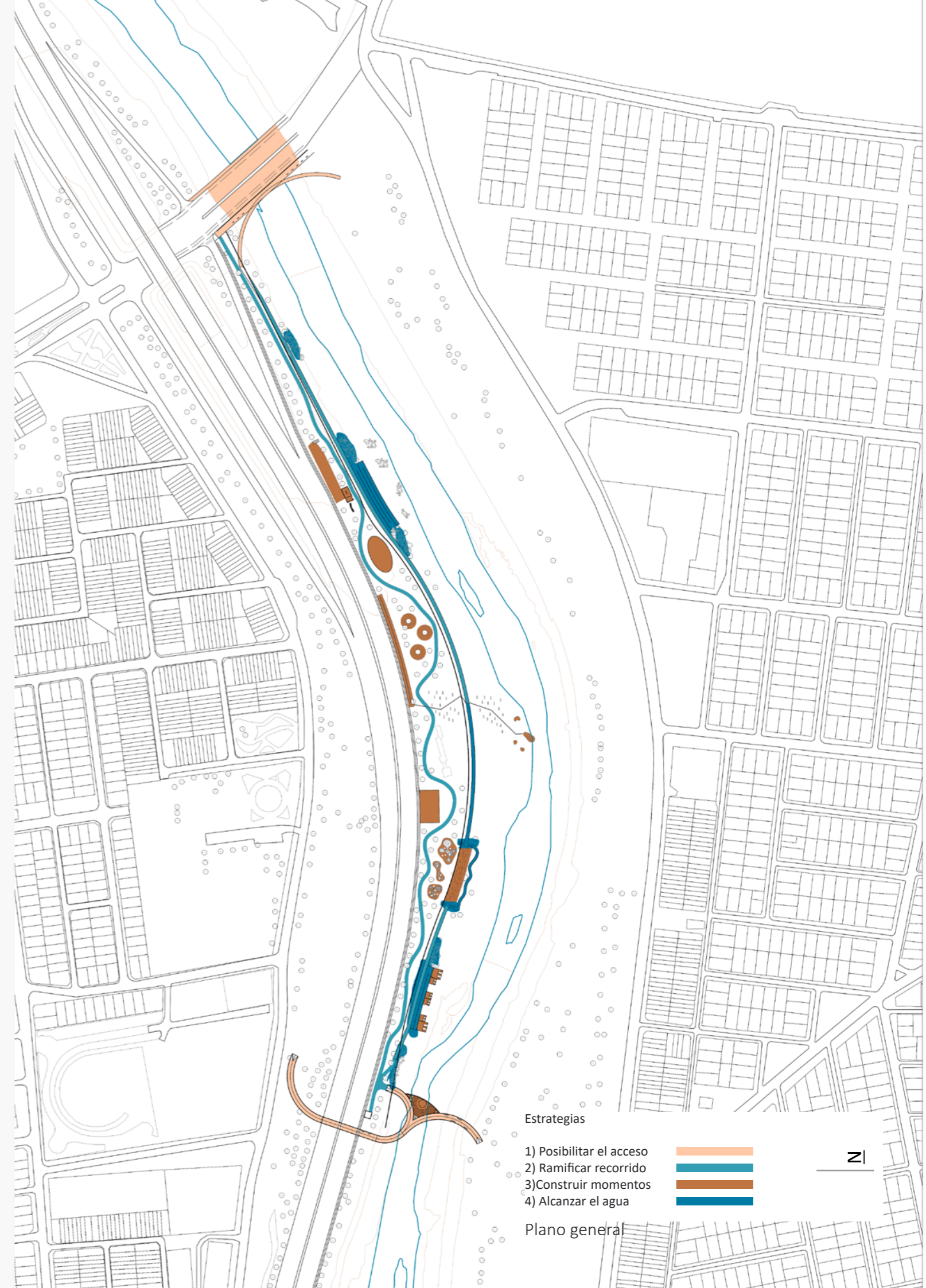
Diseñar senderos acorde a la topografía del terreno, que potencie actos descritos.

3.- Construir momentos

Establecer estaciones que constituyan lugares de memoria o identificación cultural.

4.- Alcanzar el agua

Incorporar miradores y acceso directo al cauce del río para actividades temporales.



Estrategias

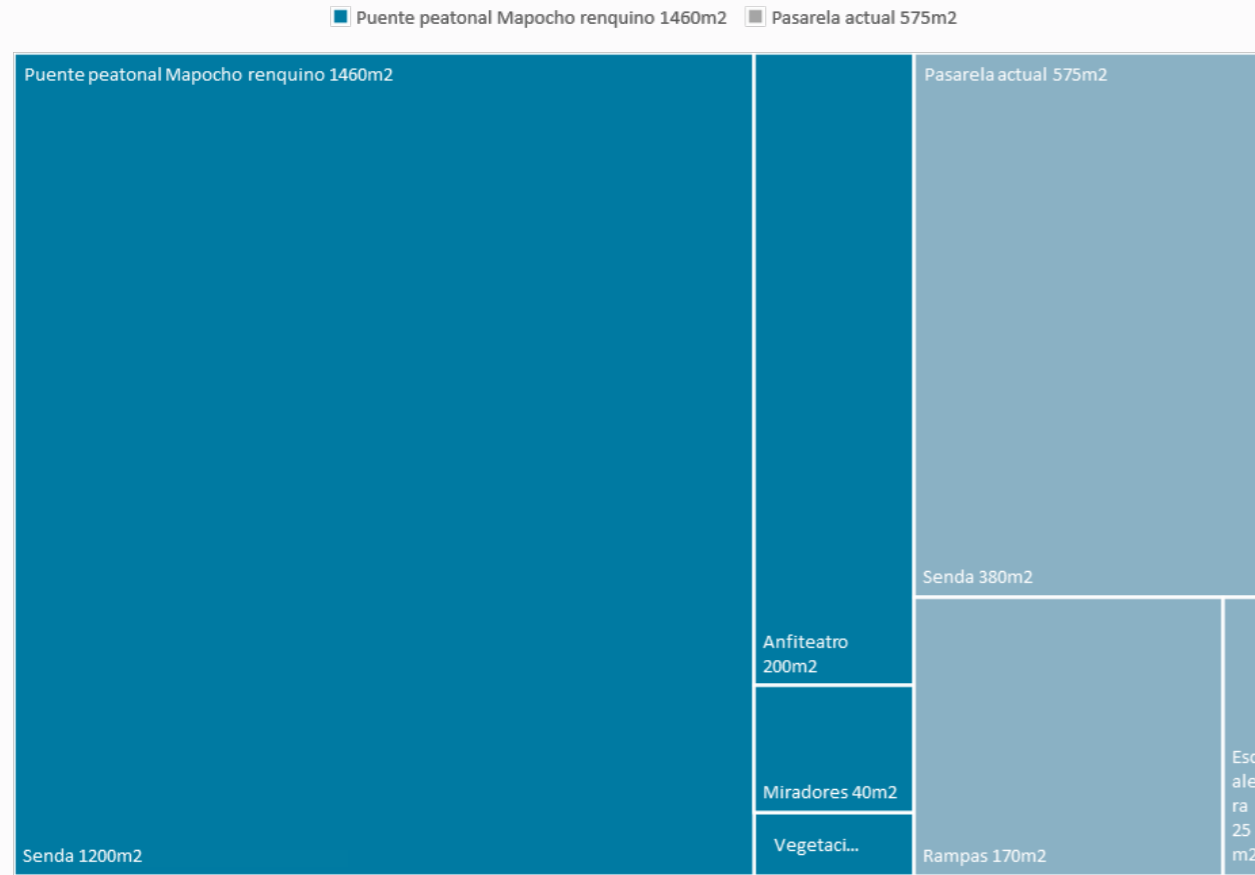
- 1) Posibilitar el acceso
- 2) Ramificar recorrido
- 3) Construir momentos
- 4) Alcanzar el agua

Plano general

## Programa

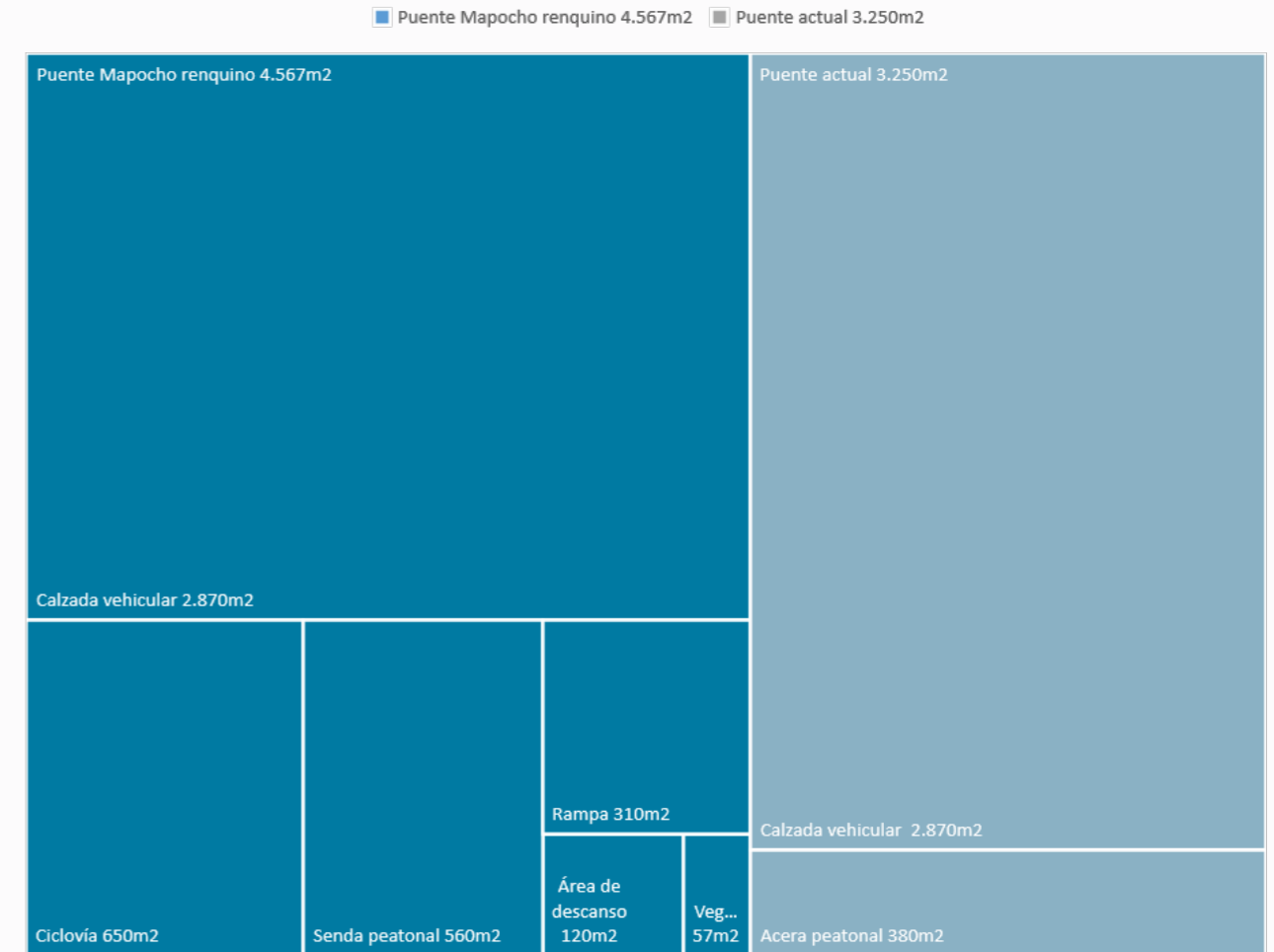
### Pasarela peatonal

#### Programa y superficies



Tipo de Espacio	Programa	Usuario	Características	Requerimientos	Cantidad	Área (m²)	Área total m²
Abierto	Senda	Peatón local	Senda iluminada y sin obstáculos para el desplazamiento a pie u otro medios compatibles.	Barreras, luminarias.	1	1200	1200
Abierto	Anfiteatro	Peatón local	Espacio de mirador para reunión y contemplación.	Área de ascenso y descenso. Iluminación.	1	200	200
Abierto	Miradores	Peatón local	Vegetación de bajo requerimiento hídrico en pasarela.	Mobiliario.	2	40	40
Abierto	Vegetación	Peatón local	Vegetación de bajo requerimiento hídrico	Jardineras		20	

### Puente Carrascal



Tipo de Espacio	Programa	Usuario	Características	Requerimientos	Cantidad	Área (m²)	Área total m²
Abierto	Calzada vehicular	Automovilista Intercomunal/metropolitano	3 vías de automóviles con iluminación y barreras para disminuir velocidad.	Barreras, luminarias, señaléticas.	1	2870	2870
Abierto	Ciclovía	Ciclista intercomunal	Vías unidireccionales para desplazamiento en bicicletas	Separadores, luminarias, bebederos y herramientas	2	325	650
Abierto	Área de descanso	Peatón local	Espacio abierto para estancia y contemplación. Puede incluir mobiliario deportivo	Bancos, basureros, luminarias, bebederos y elementos de memoria.	1	120	120
Abierto	Vegetación	Peatón local	Vegetación de bajo requerimiento hídrico en puente.	Jardineras y arbolados (sólo en ribera)		57 m²	
Abierto	Rampa acceso	Peatón local	Senda iluminada y sin obstáculos, leve pendiente para el desplazamiento a pie u otro medios compatibles.	Luminarias	1	310	310
Abierto	Senda peatonal	Peatón local	Senda iluminada y sin obstáculos para el desplazamiento a pie u otro medios compatibles.	Luminarias	1	560	560

## Modelo de gestión

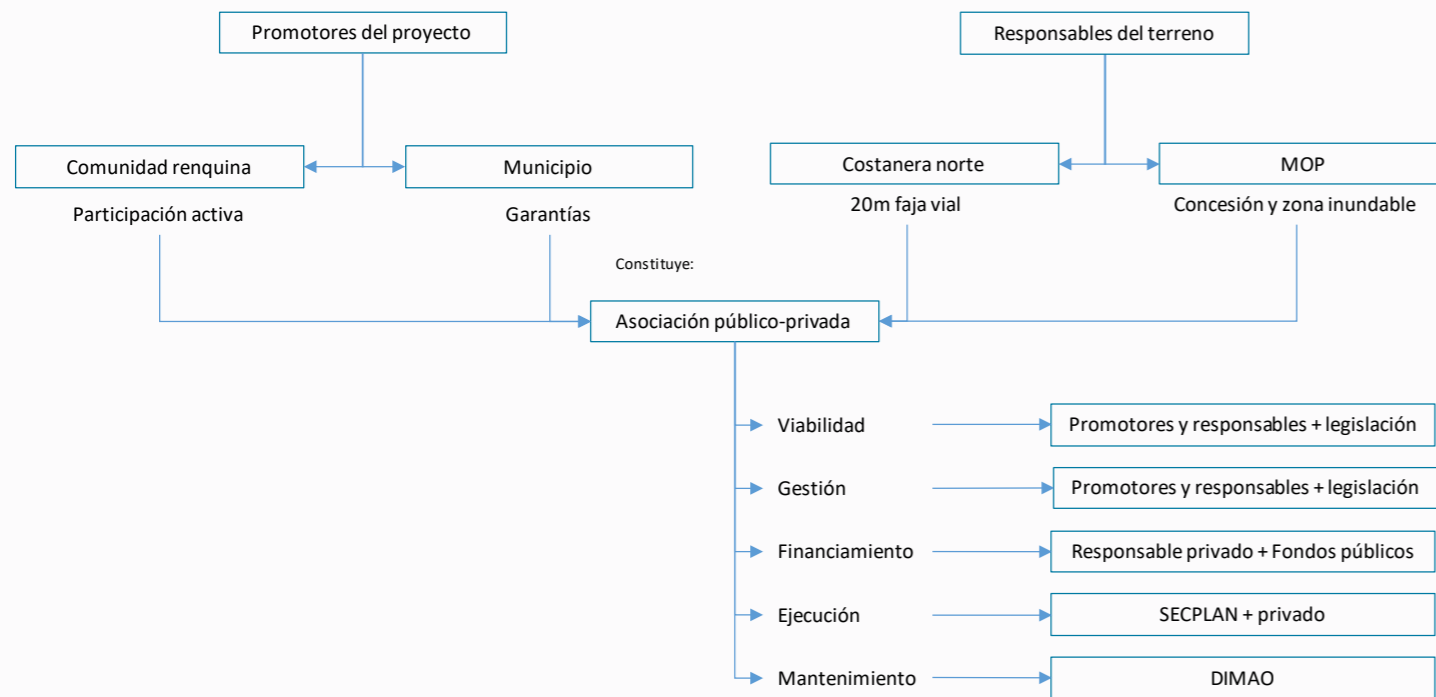
El proyecto se piensa desde la motivación local del municipio y la comunidad renquina. Sin embargo, el terreno se encuentra dentro de los 20m de faja vial, por lo que es la concesionaria Costanera Norte se hace cargo de ese trecho y el correspondiente a ribera, considerado bien nacional de uso público, en tanto zona inundable, está a cargo del MOP. De manera que en cualquier caso se debe solicitar permiso al MOP por la totalidad del terreno.

En cuanto al financiamiento, este puede provenir de la alianza Costanera Norte y municipio y ser complementado con el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), Plan de

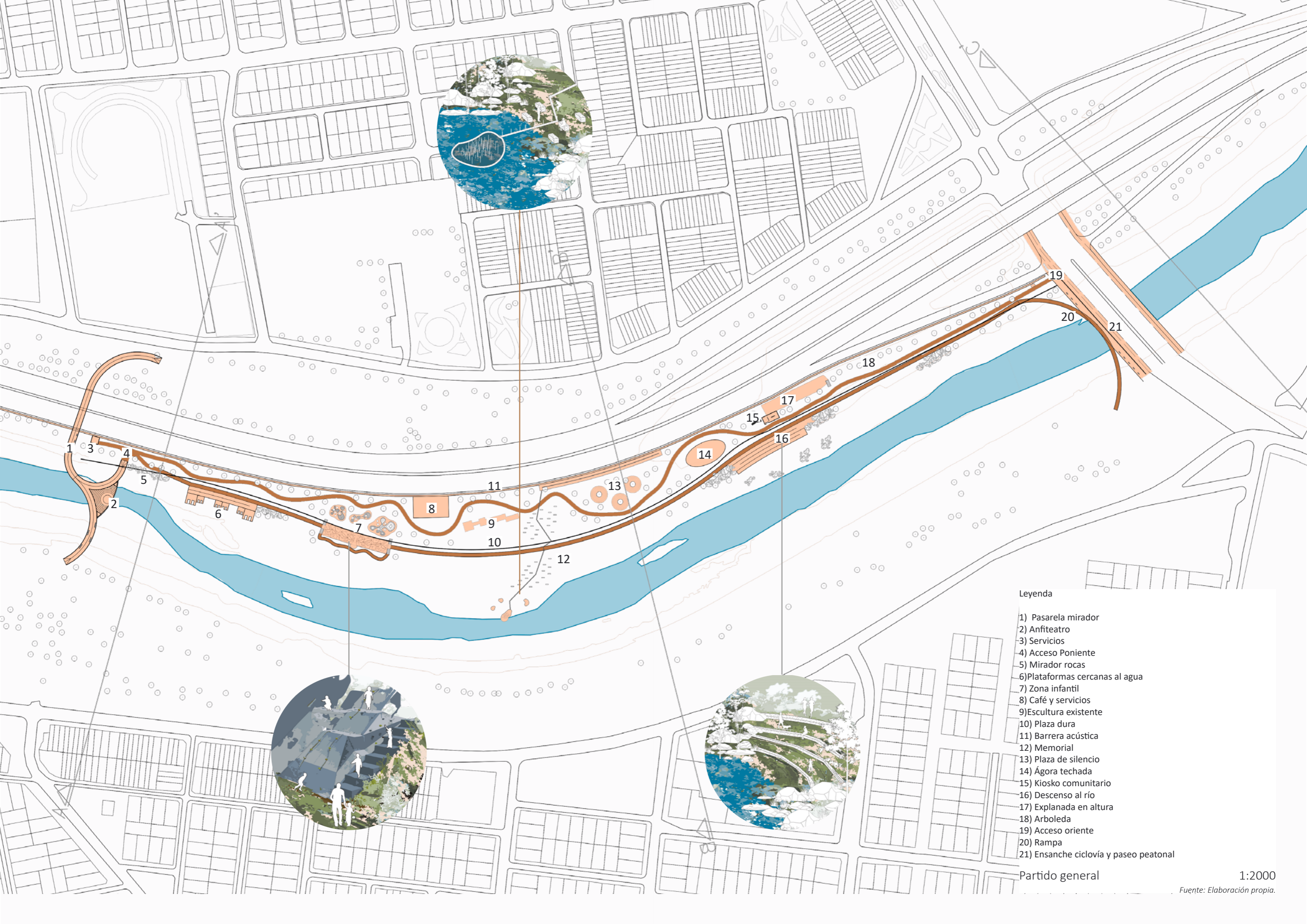
mejoramiento urbano (PMU) o, incluso con el Fondo de Espacios Públicos de MINVU.

Dada la relevancia de la comunidad en este Proyecto, es de vital importancia su participación en todas las etapas del proceso, de manera que se garantice el resguardo de su patrimonio cultural y memoria colectiva.

Construido a través de la SECPLAN (Secretaría de planificación comunal) y mantenido a través de DIMAO (Dirección de medio ambiente, aseo y ornato).





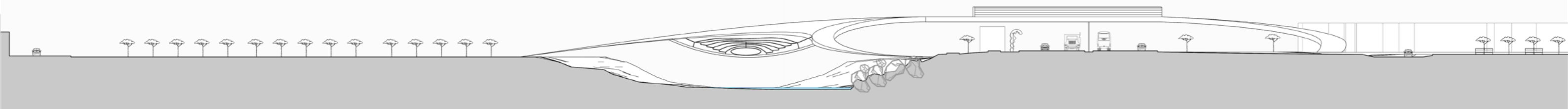


- Legenda
- 1) Pasarela mirador
  - 2) Anfiteatro
  - 3) Servicios
  - 4) Acceso Poniente
  - 5) Mirador rocas
  - 6) Plataformas cercanas al agua
  - 7) Zona infantil
  - 8) Café y servicios
  - 9) Escultura existente
  - 10) Plaza dura
  - 11) Barrera acústica
  - 12) Memorial
  - 13) Plaza de silencio
  - 14) Ágora techada
  - 15) Kiosko comunitario
  - 16) Descenso al río
  - 17) Explanada en altura
  - 18) Arboleda
  - 19) Acceso oriente
  - 20) Rampa
  - 21) Ensanche ciclovía y paseo peatonal

Partido general

1:2000

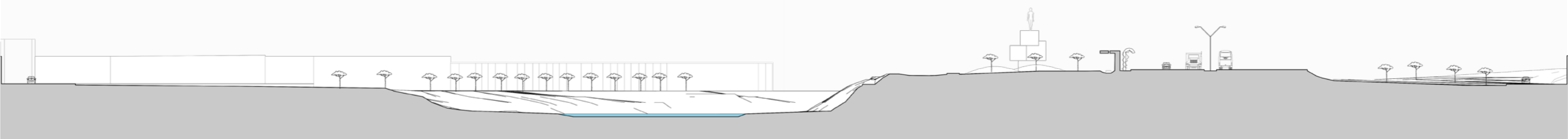
Fuente: Elaboración propia.



Corte A-A'

1:750

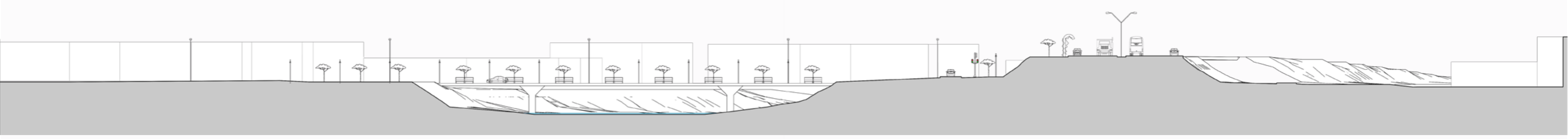
Fuente: Elaboración propia.



Corte B-B'

1:750

Fuente: Elaboración propia.



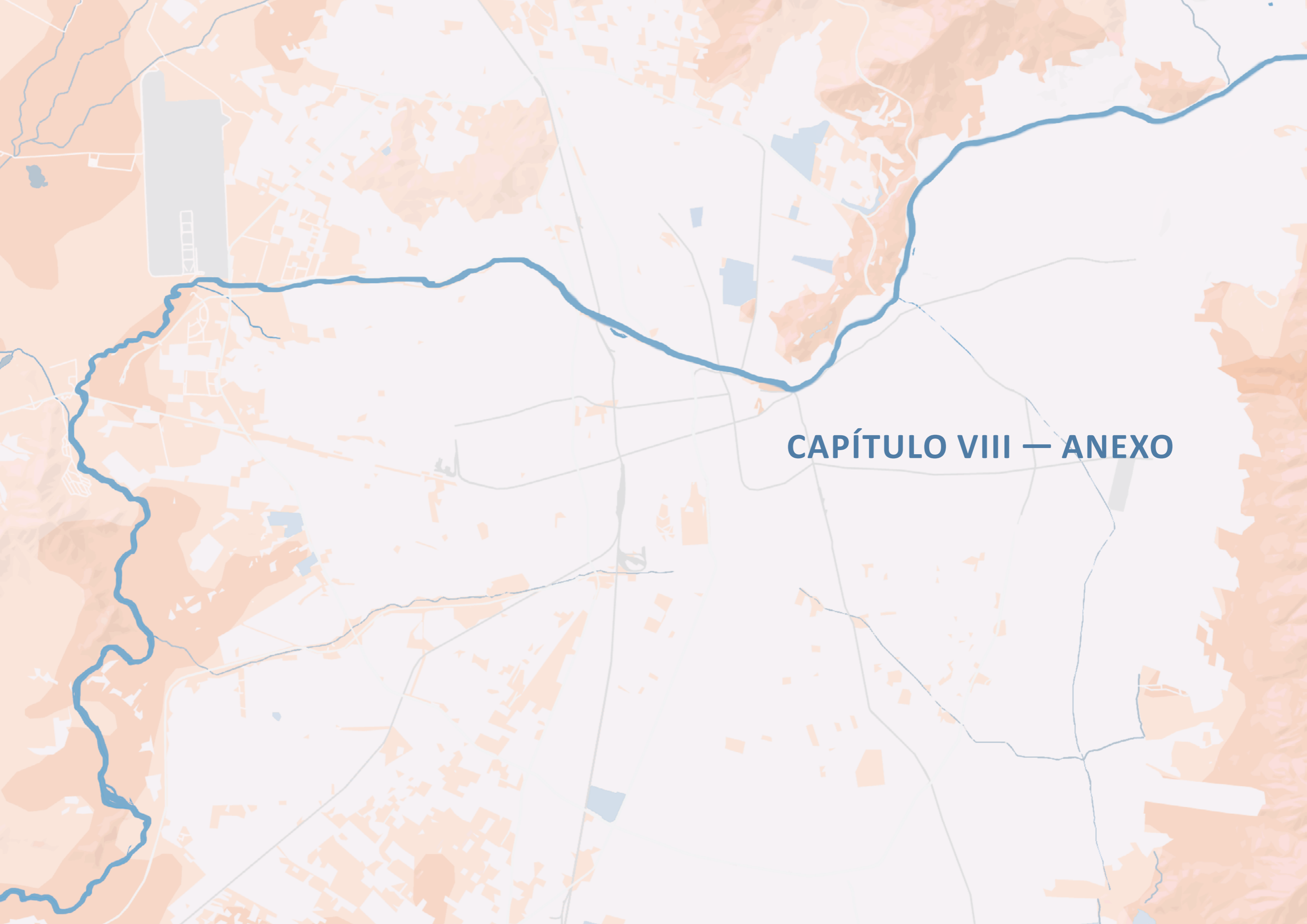
Corte C-C'

1:750

Fuente: Elaboración propia.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Allard, P. (2005). Si el río suena... ya no serán piedras lo que trae. *Revista ARQ Ensayos y documentos*, 44-49.
- Briones, C. (2021). Revalorización territorial del patrimonio natural y cultural de la comuna de Renca por medio del desarrollo de una propuesta de agenda de productos turísticos. Memoria para optar al título de geógrafa, Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Santiago.
- Castillo, C. (Diciembre de 2014). Paisajes hídricos urbanos. *Revista 180*(2).
- Cornejo, L. (2008). Antes, mucho antes que Pedro de Valdivia. En D. Matte, *Mapocho, torrente urbano* (págs. 17-37). Santiago de Chile: Matte editores.
- Coronado, J., & Garmendia, M. (2008). Carreteras - Planeamiento. Algunas claves para la evolución histórica de una relación imperfecta. *Ciudades* 11, 33-51.
- Costanera Norte. (2004). Memoria anual 2004. Santiago. Recuperado el 2022, de <https://web.costaneranorte.cl/>
- Matte, D. (2008). *Mapocho, torrente urbano*. Santiago de Chile: Matte editores.
- ECLAC. (2019). Social Panorama of Latin America 2018. Santiago: (LC/PUB.2019/3-P).
- Gobierno Regional Metropolitano de Santiago. (2013). riesgo potencial por amenazas derivadas de procesos naturales, en los principales asentamientos humanos de la región metropolitana de santiago. Santiago: Edáfica.
- Halbwachs, M. (2002). Fragmentos de La memoria colectiva. (M. Aguilar, Ed.) *Athenea Digital*(2), 1-11. Recuperado el 2022, de <http://blues.uab.es/athenea/num2/Halbwachs.pdf>
- Hidalgo, R. (2007). Cien años de política de vivienda social, cien años de expulsión de los pobres a la periferia de Santiago. En M. Castillo, & R. Hidalgo, *1906- 2006: cien años de política de vivienda en Chile* (págs. 51-63). Santiago: Ediciones UNAB Serie Arquitectura N° 1.
- Katz, Carolina, Reid, Paul , & Andrade, Martín. (2009). Tres visiones sobre el río Mapocho. *ARQ (Santiago)*, (72), 56-59. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962009000200011>
- Mascareño, A. (2014). Diferenciación inclusión exclusión y cohesión en la sociedad moderna. *Revista CIS*, 8-25.
- Medel, M. y Montre, V. (2018). Imaginarios urbanos sobre topofilia y topofobia: el caso de la ciudad de Chiguayante, Región del Biobío. *Revista de Urbanismo*, 38, 1-16. <http://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2018.48702>
- Orellana, V. (2016). Exigir a los pobres. La participación como principio abusivo de la política social. *Rumbos TS*, XI(13), 82-102.
- Pavez Reyes, M. I. (2008). Repositorio Académico de la Universidad de Chile. Obtenido de El corredor fluvial del Mapocho como recurso multifacético: avances y retrocesos en las concepciones y acciones de un siglo: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117911>
- Sepúlveda, T. (2021). Río Mapocho: Legado geográfico y cultural de un torrente urbano en la ciudad de Santiago de Chile. Memoria para optar al título de geógrafa, Univerdad de Chile, Facultad de Arquitectura y urbanismo, Santiago de Chile.
- Tapia, R. (2014). Evolución de patrón espacial del emplazamiento de viviendas sociales en el Gran Santiago, Chile. 1980-2010. *Revista geográfica venezolana*, 55(2), 255-274.
- Tuan, Y. F. (2007). *Topofilia: un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. Barcelona: Melusina.
- Valera, S. (1999). Espacio privado, espacio público: Dialécticas urbanas y construcción de significados. *Tres al Cuarto*(6), 22-24



**CAPÍTULO VIII — ANEXO**

## PLANO DE PUENTES ACTUALES SOBRE EL MAPOCHO

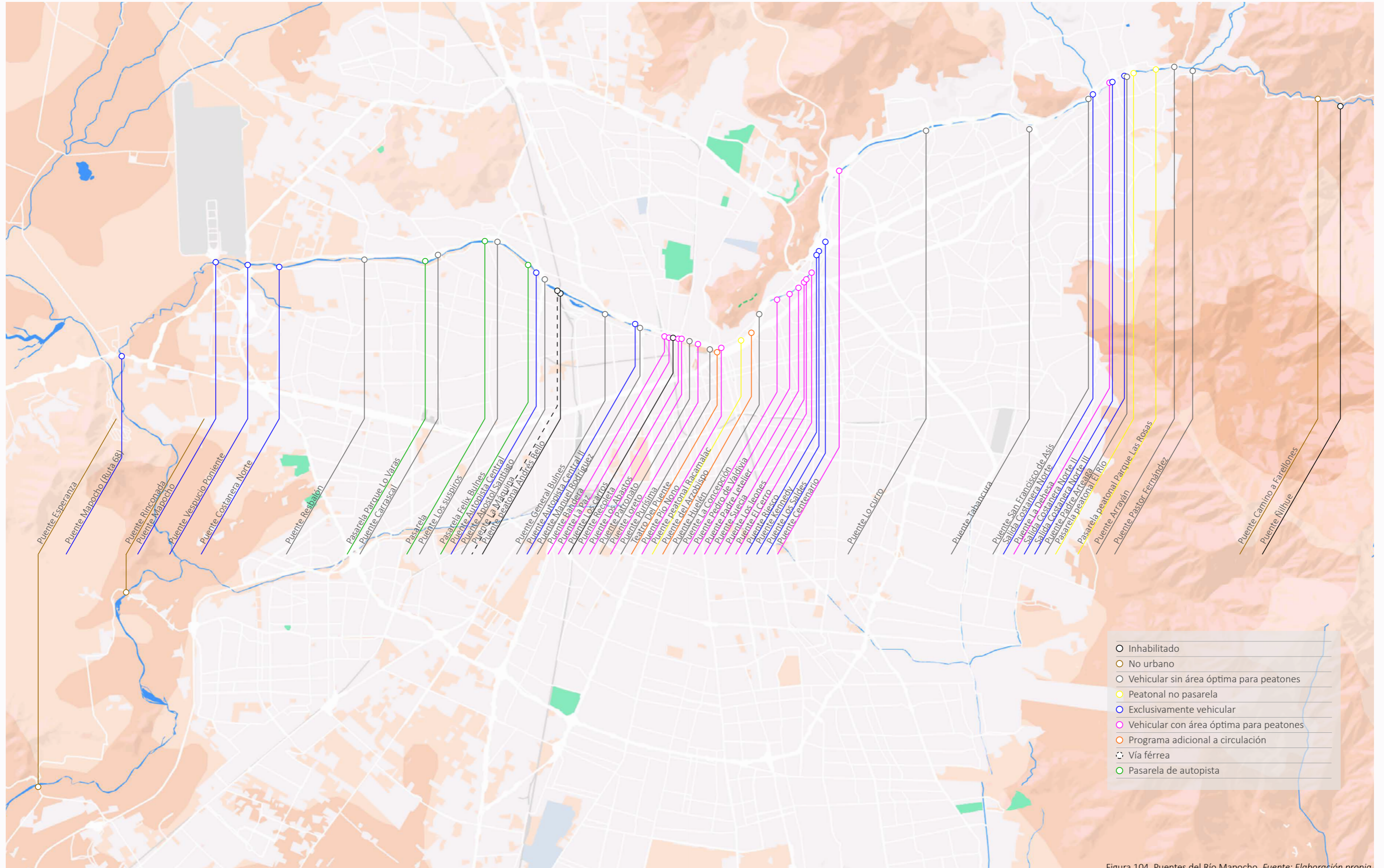


Figura 104. Puentes del Río Mapocho. Fuente: Elaboración propia.

## PUENTES SOBRE EL RÍO MAPOCHO ORIENTE-PONIENTE<sup>1</sup>

Nombre	Tipo de circulación	Comuna Norte	Comuna Sur	Dimensiones	Observaciones	Ubicación
Puente Ñilhue	Peatonal	Lo Barnechea		20m	Clausurado. Puente original que conectaba a Farellones; actualmente dentro de las del Parque Ñilhue.	-33.37212, -70.44348
Puente Camino a Farellones	Vehicular	Lo Barnechea		70m 1 pista por sentido	Puente rural	-33.37089, -70.44993
Puente Pastor Fernández	Vehicular	Lo Barnechea		50m 1 pista por sentido	Puente rururbano	-33.36311, -70.48772
Puente Arrayán	Vehicular	Lo Barnechea		40m 1 pista por sentido	Es el puente de entrada al Santiago urbano	-33.36248, -70.49337
Pasarela peatonal Parque Las Rosas	Peatonal	Lo Barnechea		90m diagonal	No pasa sobre autopista.	-33.36327, -70.49947
Pasarela peatonal El Río	Peatonal	Lo Barnechea		80m rectos	No pasa sobre autopista	-33.36365, -70.50658
Puente Padre Arteaga	Vehicular	Lo Barnechea		120m 2 pistas sur-norte y 1 pista norte-sur.	Estructura de conexión entre autopista y calle	-33.36396, -70.50793
Salida Padre Arteaga Costanera Norte	Exclusivamente vehicular	Lo Barnechea		140m 1 pista norte-sur	Se une a Puente Padre Arteaga	-33.36398, -70.50816
Salida La Dehesa Costanera Norte	Exclusivamente vehicular	Lo Barnechea		140m 1 pista norte-sur	Estructura de conexión entre autopista y calle	-33.36577, -70.51253
Puente La Dehesa	Vehicular	Lo Barnechea		190m 3 pistas por sentido	En medio de las calzadas vehiculares se halla un sendero peatonal y plantas ornamentales.	-33.36606, -70.51329
Salida Cantagallo Costanera Norte	Exclusivamente vehicular	Lo Barnechea		140m 1 pista norte-sur	Estructura de conexión entre autopista y calle	-33.36947, -70.51857
Puente San Francisco de Asís I y II	Vehicular	Lo Barnechea	Vitacura	140m puente poniente 2 pistas norte-sur 190m puente oriente 3 pistas sur-norte	Dos puentes separados	-33.37012, -70.51931
Puente Tabancura	Vehicular	Vitacura		180m 3 pistas por sentido		-33.37771, -70.53805
Puente Lo curro	Vehicular	Vitacura		140m 2 pistas por sentido	Calzadas separadas por plantas ornamentales	-33.37799, -70.5696
Puente Centenario 1988	Vehicular	Vitacura		270m 4 pistas por sentido	Conecta Autopista Américo Vespucio y otras autopista. Acera peatonal al oriente enjaulada	-33.38996, -70.59874
Puente Los Saldes	Exclusivamente vehicular	Vitacura		250m. Cada puente tiene 3 pistas con diferente sentido	Dos puentes separados	-33.40926, -70.60542

<sup>1</sup> [https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1kFPaw75PquYpIH0uI6l\\_hKI4HDvE0o&usp=sharing](https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1kFPaw75PquYpIH0uI6l_hKI4HDvE0o&usp=sharing)

Puente Kennedy	Exclusivamente vehicular	Providencia/ Vitacura	Las Condes/ Vitacura	370m 2 pistas norte-sur	Autopista	-33.40981, -70.60565
Puente Riesco (Salida)	Exclusivamente vehicular	Providencia	Las Condes	210m 2+1 pistas norte-sur	Estructura de conexión entre autopista y calle	-33.41093, -70.60608
Puente El Cerro I y II / Nueva Tobalaba y Nueva Tajamar	Vehicular con acera peatonal separada. (N) y (S)	Providencia	Providencia/ Las Condes	Nueva Tobalaba (puente poniente) 50m 3 pistas norte-sur. Acera al poniente. Nueva Tajamar (puente oriente) 95m 3 pistas sur-norte. Acera al oriente.	Dos puentes separados. Aceras con espacio para circulación peatonal adecuado.	-33.41619, -70.60769
Puente Los leones	Vehicular con espacio para circulación peatonal al oriente	Providencia		50m 3 pistas norte-sur	Plantas ornamentales al oriente.	-33.41778, -70.60917
Puente Suecia	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Providencia		55m 3 pistas norte-sur	Techo y plantas ornamentales a los costados.	-33.41834, -70.60979
Puente Padre Letelier	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Providencia		85m 3 pistas sur-norte	Similar a puente Pedro de Valdivia (espejo), techo al oriente y esculturas al poniente	-33.4196, -70.61152
Puente Pedro de Valdivia	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Providencia		60m 2 pistas norte-sur y 1 pista sur-norte.	Puente con techo al poniente y esculturas al oriente	-33.4214, -70.61444
Puente La Concepción	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Providencia		60m con 3 pistas norte-sur	Salida de autopista	-33.42245, -70.6183
Puente Huelén	Vehicular	Providencia		60m 2 pistas sur-norte único sentido	Vía de acceso a autopista Costanera Norte	-33.42839, -70.62382
Puente del Arzobispo	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Providencia		45m, 3 pistas sur-norte y 2 pistas norte-sur	Posee espacio para locales y circulación peatonal al poniente y mirador al oriente	-33.43163, -70.6262
Puente peatonal Condell/Los candados/Racamalac 1950	Peatonal	Providencia		65m	Puente curvo conecta con café literario en parque Balmaceda	-33.43407, -70.62942
Puente Pío Nono 1984	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Recoleta/ Providencia	Santiago/ Providencia	45m 4 pistas sur-norte		-33.43597, -70.63538
Puente Vicente Huidobro/ Teatro Del Puente	Peatonal. Puente teatro	Recoleta	Santiago	27m	La estructura fue originalmente destinada al Puente Pío Nono, en 1984 se traslada a su ubicación actual. En él funciona el Teatro del Puente. Es monumento histórico 1997.	-33.43581, -70.63685

Puente Purísima 1890	Vehicular	Recoleta	Santiago	40m 4 pistas norte-sur	Monumento histórico desde 1997.	-33.43525, -70.63892
Puente Loreto	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Recoleta	Santiago	40m 5 pistas norte-sur y 3 pistas sur-norte		-33.43437, -70.64273
Puente Patronato	Vehicular	Recoleta	Santiago	40m 3 pistas sur-norte único sentido		-33.43361, -70.64531
Puente Los Abastos	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Recoleta	Santiago	40m 4 pistas sur-norte único sentido		-33.43305, -70.64796
Puente Recoleta	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Recoleta	Santiago	40m, 5 pistas norte-sur único sentido		-33.43287, -70.64864
Puente peatonal Los carros 1870	Peatonal	Recoleta	Santiago	44m.	Su nombre oficial era Puente del Ferrocarril Urbano. Es monumento histórico desde 1997. Se encuentra cerrado.	-33.43248, -70.65032
Puente La Paz	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Independencia	Santiago	42m. 4 pistas sur-norte único sentido		-33.43218, -70.65161
Puente P. Hurtado/ Bandera	Vehicular con espacio para circulación peatonal	Independencia	Santiago	45m 5 pistas norte-sur (único sentido)	Ubicado donde se encontraba el antiguo Puente de Cal y Canto	-33.4318, -70.65291
Puente Manuel Rodríguez I y II	Vehicular	Independencia	Santiago	55m. 3 pistas norte-sur (puente poniente) y 2 pistas por sentido (puente oriente)	Dos puentes separados	-33.43005, -70.66069
Puente Autopista Central II	Exclusivamente vehicular (Autopista)	Independencia	Santiago	140m 2 puentes 4 pistas unidireccionales cada uno	Dos puentes separados	-33.42977, -70.66198
Puente General Bulnes	Vehicular	Renca	Santiago	95m (3 pistas sur norte y 1 pista norte sur)	Se ubica el memorial a los ejecutados durante la dictadura	-33.42653, -70.67144
Puente peatonal Andrés Bello	Peatonal	Renca	Quinta Normal	90m puente metálico	Construido originalmente como puente de uso ferroviario, cerrado para vehículos, actualmente habilitado para paso peatonal. Une costado de termoeléctrica con asentamientos informales. Sobre él pasa el parque de La familia.	-33.42063, -70.68552

Puente La Máquina (I y II)	Ferrocarril	Renca	Quinta Normal	90m puentes metálicos	Construido para el servicio del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago, activo entre 1863 y 1992. Volverá a ser usado por el Tren Santiago-Batuco.	-33.42049, -70.68573
Puente Apostol Santiago/Walker Martínez	Vehicular	Renca	Quinta Normal	2 pistas por sentido + 1 acceso sur-norte a la Costanera Norte		-33.41854, -70.69039
Puente Autopista Central 2005	Exclusivamente Vehicular (Autopista)	Renca	Quinta Normal	1022m (3 pistas por sentido)	Puente de mayor envergadura sobre el río	-33.41797, -70.6912
Pasarela plaza Felix Bulnes	Peatonal	Renca	Quinta Normal	260m	Pasarela construida por la autopista Costanera Norte	-33.4138, -70.69485
Puente Los suspiros (I y II)	Vehicular, Renca (norte) y Quinta Normal (sur)	Renca	Quinta Normal	95m (2 puentes, 3 pistas unidireccionales cada uno)	Une anilla interior de Avenida Dorsal	-33.40793, -70.70548
Pasarela	Peatonal	Renca	Quinta Normal	180m	Pasarela construida por la autopista Costanera Norte	-33.40775, -70.70829
Puente Carrascal/Los enamorados	Vehicular	Renca	Cerro Navia/ Quinta Normal	95m (2 pistas por sentido)		-33.41162, -70.72235
Pasarela Parque	Peatonal	Renca	Cerro Navia/ Quinta Normal	210m de longitud		-33.41256, -70.73042
Puente Resbalón (I y II)	Vehicular	Renca	Cerro Navia	85m (2 puentes cada uno con 2 pistas unidireccionales)		-33.41258, -70.74611
Puente Costanera Norte	Exclusivamente vehicular (autopista)	Renca	Cerro Navia	100m (3 pistas por sentido)	Dos puentes separados	-33.41435, -70.7729
Puente Vespucio Poniente y Puente Autopista Vespucio Norte	Vehicular	Pudahuel/ Renca	Pudahuel/ Cerro Navia	85m (4 puentes independientes; 3 pistas por sentido en autopista y 2 pistas por sentido en caletera)	Cuatro puentes separados	-33.41379, -70.78224
Puente Mapocho (Av. Armando Cortinez Oriente)	Vehicular	Pudahuel		90m (4 pistas por sentido)	Acceso al Aeropuerto. Dos puentes.	-33.41333, -70.7928
Puente Mapocho (Ruta 68)	Exclusivamente vehicular Autopista	Pudahuel		120m (4 pistas doble sentido)	Conecta Ruta 68. Puente de entrada a Santiago urbano	-33.43752, -70.82161
Puente Rinconada	Vehicular	Maipú		250m (1 pista por sentido)	Puente rururbano	-33.499, -70.82
Puente Esperanza	Vehicular	Padre Hurtado		240 m 1 pista por sentido.	Paso rural o periurbano. Puente que conecta el antiguo camino entre Santiago y Valparaíso.	-33.54848, -70.84779

Figura 105. cruces a lo largo del río Mapocho oriente a poniente. Fuente: Elaboración propia.

## PLANO AUTOPISTA COSTANERA NORTE

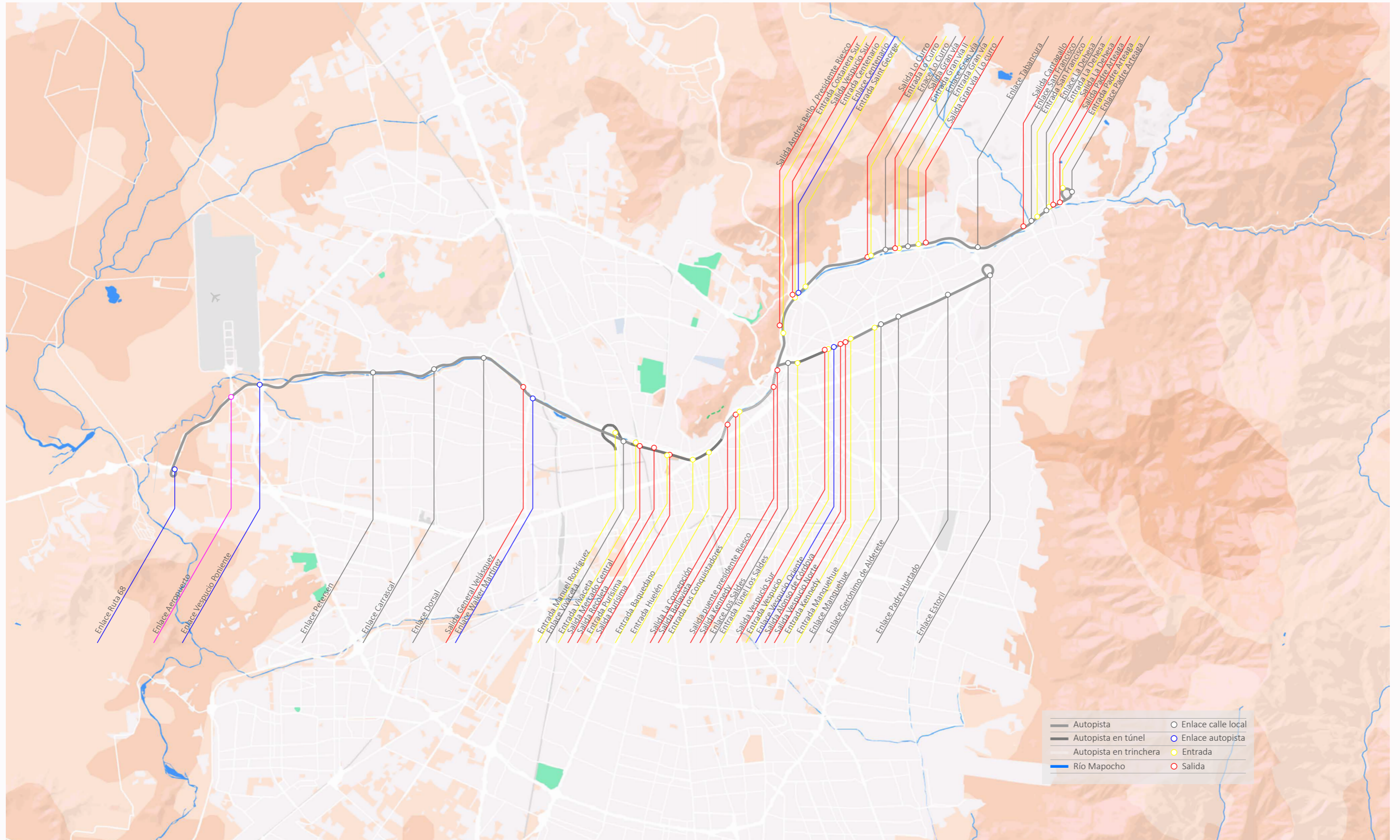


Figura 106. Costanera Norte. Fuente: *Elaboración propia.*



## RESULTADOS ENCUESTA ONLINE<sup>1</sup>

Caracterización de la muestra según edad, género, ocupación y lugar de residencia.

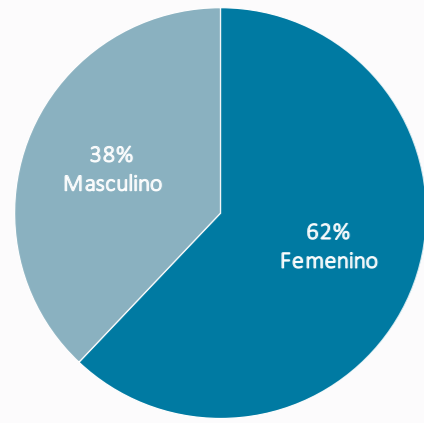


Figura 107. Género de personas encuestadas.

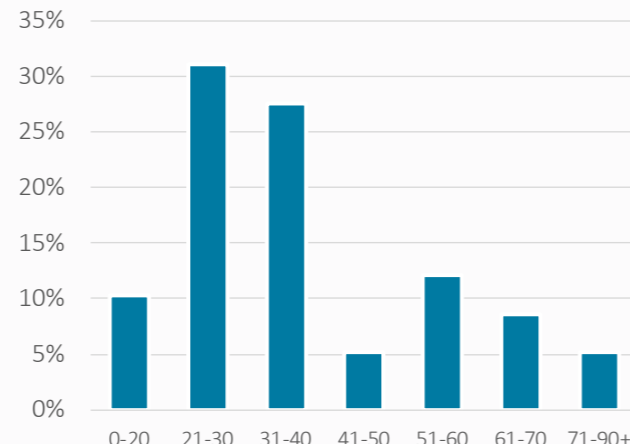


Figura 108. Rango etario.

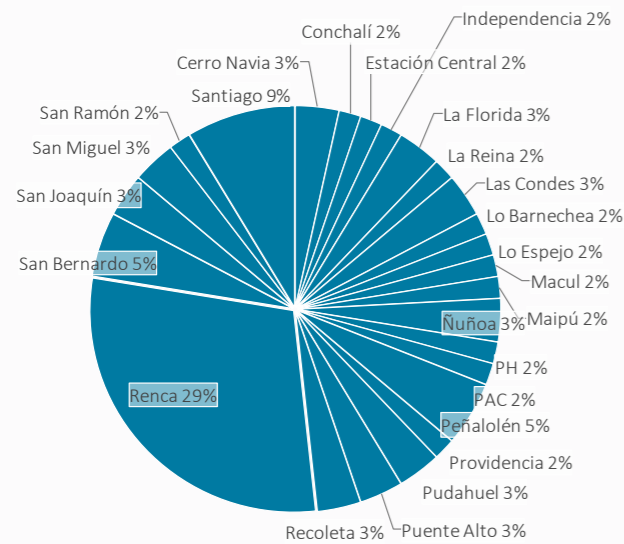


Figura 109. Comuna de residencia.

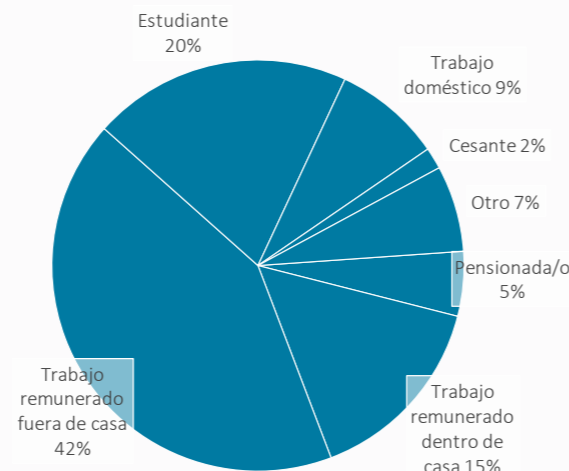


Figura 110. Ocupación.

## Importancia del Río Mapocho

¿Qué importancia tiene el Río Mapocho? ¿Por qué?

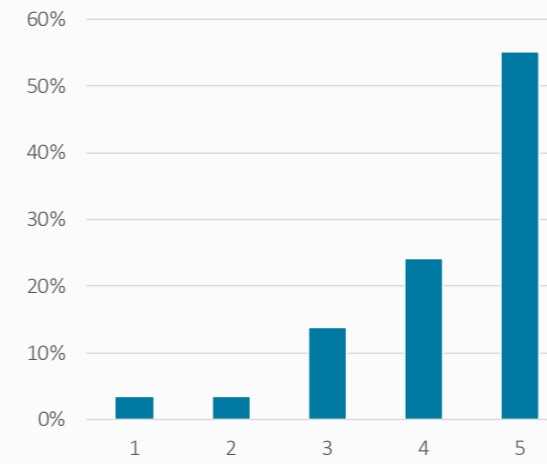


Figura 111. Importancia general de Río Mapocho.

### Respuestas positivas:

- En una fuente de agua que se está agotando y hay que preservar este cauce.
- Porque es un ecosistema fundamental en un entorno, pese a lo dañado que está.
- Por el ecosistema que representan sus riberas, la biodiversidad que resguarda y los beneficios ambientales derivados que ofrece.
- Es parte de nuestro entorno.
- Sé que cumple rol ambiental, pero no se cuál.
- Es la conexión entre la cordillera y el mar con todo lo que eso conlleva.
- Porque permite la circulación del agua.
- Fui criada en la orilla del río. En Vitacura
- Tengo noción de eso hace tiempo, además de que pasa por 16 comunas.
- Aparte de ser un corredor de aguas fluviales también es un patrimonio de nuestro país y un atractivo.
- Fue la primera casa que tuve y mis hijas.
- Al ser un Río se forma a su alrededor vida, en cuanto corra agua por su cauce.

- Ha estado presente toda mi vida.
- Capacidad hídrica y suministro de agua.
- Porque condiciona la vida de sus habitantes y alimenta la ciudad de agua potable.
- Es parte del paisaje de la Ciudad, por lo que, en las condiciones que se encuentra afecta el entorno.
- Cruza la ciudad, siendo parte fundamental de esta.
- Tiempo atrás fue el principal abastecedor de agua a los campos y sembradíos en Santiago.
- Por ser naturaleza... Aunque venga sucio es un paisajismo.
- Es algo histórico.
- Porque está afectando a la agricultura.
- Es un recurso de agua.
- Por qué es el principal río de la RM.
- Vivo cerca
- Es el principal río de la región, es icónico y transversal a distintas comunas.
- Porque es parte de la ciudad y además debiese ser un recurso hídrico y no un basural como es actualmente.
- Principal Río de nuestra ciudad capital. Vinculado a hechos históricos. Marcado por su contaminación, por ser depósito de cuerpos asesinados en dictadura.
- Cruza gran parte de la ciudad y es un emblema.
- Ya que separa la ciudad, la divide según las clases sociales que hay, esa fue su intención por eso diseñaron Santiago así.
- Es un río que atraviesa toda la región Metropolitana partiendo en la cordillera y desembocando al río Maipo.

<sup>1</sup> <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1JSZq9iB47kw1Ma7hgCROxUQIMHoJubg12Pol941dSxc/edit?usp=sharing>

- Es una fuente de control de la temperatura y además de ser una fuente de control de la circulación acuática en Santiago.
- Turístico, regadío, lluvias.
- Me sirve como punto de referencia para ubicarme en Santiago.
- Constituye una de las fuentes de abastecimiento para las plantas de potabilización de agua para consumo humano, comercial e industrial.. además de su importancia como la segunda cuenca hidrográfica más extensa de la RM.
- Es un río que influye en toda la comunidad, ya que debería estar en mejores condiciones pero en cambio está sucio y la gente de los alrededores bota su basura allí, cuando no debería.
- Porque es un atractivo turístico.
- Es el río principal de la región metropolitana.
- Porque recauda aguas que sirven el regadío en muchas partes.
- Por el Agua.
- Es importante ya que, recorre la mayor parte de lugares en la región, sería lindo verlo en buen estado, hago referencia a que esté más limpio, corra más agua, que no sea un lugar donde tengan que pasar con cuidado por qué puede que nos asalten, etc.
- Es la segunda cuenca más importante que surte de agua a Santiago.
- Es el origen del asentamiento humano en el territorio.
- Paseos por su orillas.
- Conecta diversión canales, deshielo y agua lluvia al río Maipo.
- Patrimonio nacional. Y sus aguas son primordial en el mantenimiento de la ciudad.
- Porque es un cauce que ordena la evacuación de aguas lluvia.

### Respuestas negativas:

- Porque no sirve ni para bañarse para nada, antes era limpio, uno se podía bañar, ahora no.
- No tiene ninguna importancia ahora porque está seco.
- Porque ahora no parece ser una parte importante de Santiago, sin embargo, como agente natural podría cumplir un papel importante en la vida de las personas.
- Solo afea la ciudad.
- Neutro, ya que no tiene la importancia que merece.
- No lo sé.

### ¿Qué caracteriza mejor al Río Mapocho?

■ Totalmente en desacuerdo ■ En desacuerdo ■ Ni de acuerdo, ni en desacuerdo ■ De acuerdo ■ Totalmente de acuerdo

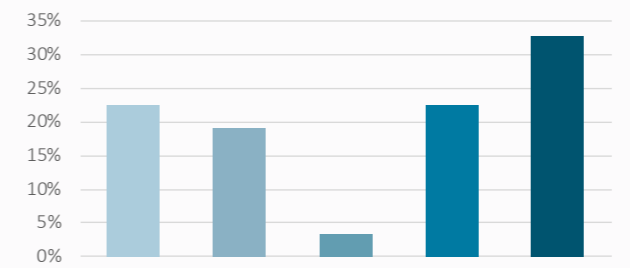


Figura 112. Corredor fluvial o fuente de agua.

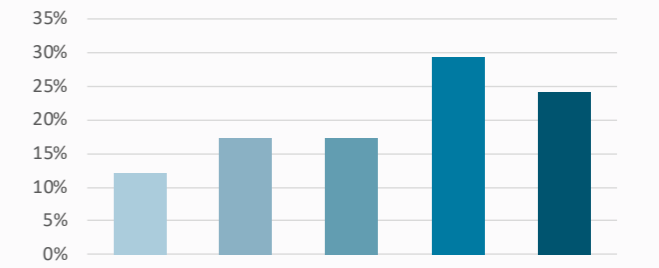


Figura 114. Corredor vivencial.

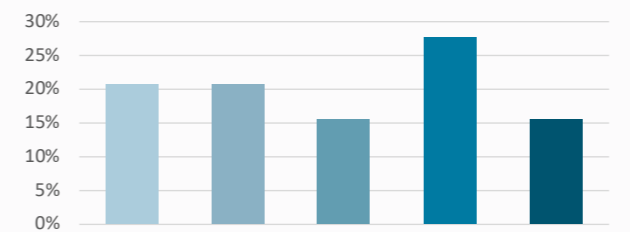


Figura 113. Corredor biológico.

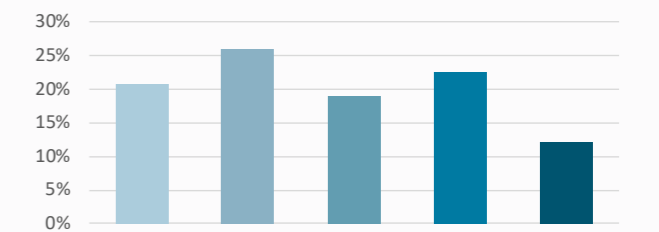


Figura 118. Atractivo paisajístico.

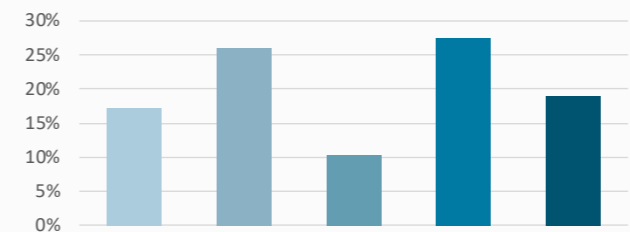


Figura 117. Recreacional.

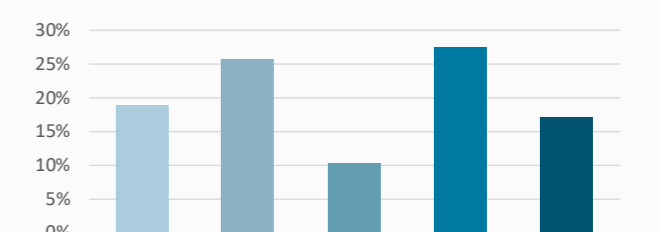


Figura 116. Corredor vial.

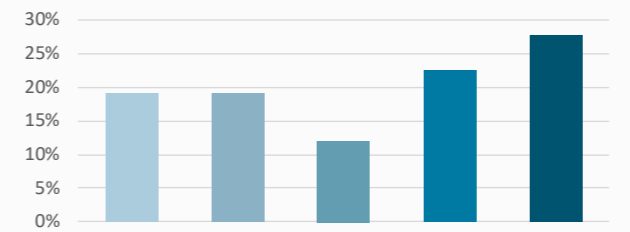


Figura 119. Foco de basura.

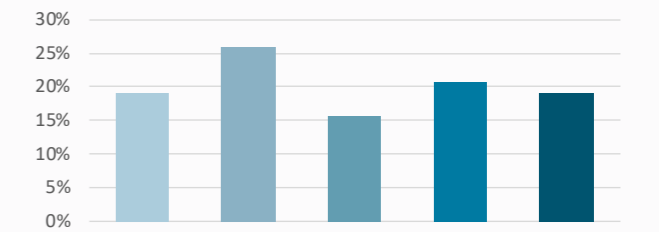


Figura 120. División de la ciudad.

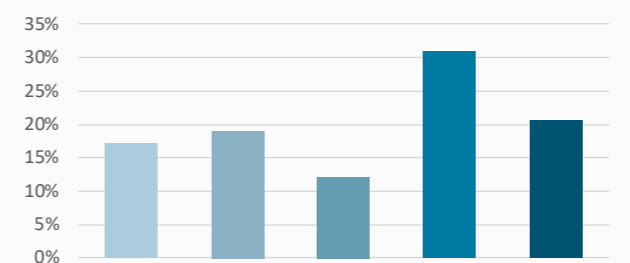


Figura 115. Foco de inseguridad.

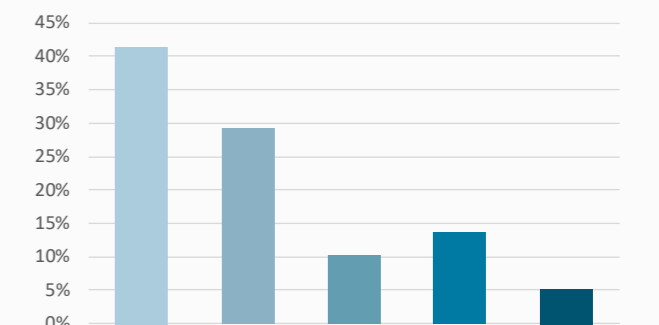


Figura 121. Ausencia.

## Importancia del Río Mapocho

¿Qué importancia tiene en tu vida el Río Mapocho? ¿Por qué?

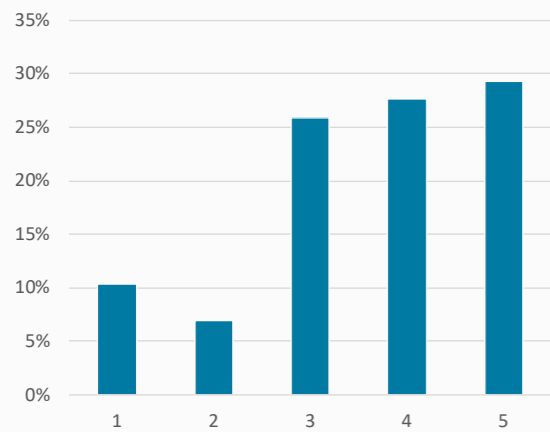


Figura 122. Importancia a nivel personal de Río Mapocho.

### Respuestas positivas:

- Me importa ya que genera una manera distinta de percibir el paisaje.
- Viví a 3 cuadras del río desde pequeña ha generado un lazo de pertenencia.
- Porque lleva agua a todo Santiago.
- Vivencias personales e interés por su recorrido histórico.
- Aquí nacieron mis hijas.
- Como dije antes los ríos son fuente de vida y diversidad.
- Siempre lo tuve presente.
- El recurso hídrico y contextos históricos.
- Porque está a diario en la retina.
- Es con un espacio que convivo a diario.
- Tenía importancia porque cuando chica yo me iba a bañar al río, venía agua de la cordillera era cristalina y la gente se iba a tirar al río y era bajito.
- Es parte de la historia de mi vida.
- Porque en mi infancia pasé caleta de tiempo con mi amigos, vacilando, nos tirábamos en balsa cuando traía caleta de agua.

- Recuerdos.
- Porque tiene un cordón fluvial ya sea para la agricultura y del río Mapocho y del Maipo sacan el agua para el consumo humano y animales.
- Recuerdos de niñez.
- Lo veo constantemente.
- Es uno de los pocos lugares con agua que se pueden ver desde distintos lugares, debiese cuidarse y hacer paisajismo a su alrededor acorde.
- Esta cerca de mi zona de trabajo.
- Todas las historias de la ciudad que abuelos y padres me contaron pasan por el Mapocho.
- Fue parte importante en la infancia, ahí se jugaba y se realizaban varias actividades en su rivera. Sin embargo al crecer y con la creación de la autopista eso se fue perdiendo.
- Siempre que paso por Santiago o Providencia Camino por allí.
- Porque aporta al paisaje.
- He pasado momentos muy buenos, con buenos recuerdos y otros que son malos y tristes.
- Se suele transitar en locomoción a diario por gran parte del río Mapocho.
- Lo veo de vez en cuando me transporto en bicicleta o bus.
- Vivo a 2 cuadras. Siempre que tomo micro lo veo. Aunque el agua sea asquerosa, me reconforta ver flujos de agua.
- Junto con la cuenca del Maipo, como recurso hídrico.
- Me trae recuerdo cuando era niño.
- Deseo que vuelva a correr libremente su cauce.
- Porque es un paisaje y es el regadío de muchas

parcelas.

- Por su agua.
- Mi abuela me contaban que antiguamente uno se podía bañar en el río, me gustaría verlo de esa manera.
- Porque es identidad de mi comuna.
- Siempre he vivido cerca de él.
- Porque paseaba por su orilla.
- Es un hito de la ciudad, sirve como punto de referencia.
- Es parte de mi ciudad.
- Porque es parte de Santiago.

### Respuestas negativas:

- No importa realmente en mi vida pero es importante que preservemos las fuentes de agua natural.
- Es irrelevante.
- Nunca he vivido cerca de él.
- Nunca me ha parecido como muy relevante en mi vida.
- No influye en mi vida.
- No suelo transitar cerca de él.
- Porque no realizo actividades en torno a él.
- Como vivo lejos ni pienso en el Mapocho, hasta ahora jajaj
- No influye mucho en mi día a día.
- Porque vivo lejos de él.
- No me afecta directamente, pero claro creo que podría ser un foco de atractivo turístico pero actualmente solo afea la Ciudad y es foco de inseguridad.
- Porque no aporta.
- Es un lugar que muy poco concurre pero debería estar en mejores cuidados porque es un río que debería estar en mejores condiciones, ya que esta sucia, huele horrible al pasar y que deberían prohibir que tiren basura ya que hay animales que comen de sus desperdicios y también llama a que vengan roedores.
- No hay mucho que represente.
- No lo sé.

## Historias con el río Mapocho

- Lo que mas recuerdo es cuando con mis amigos nos juntábamos a jugar Pokemon go.
- Acostumbro a ver su cauce en todas las épocas del año.
- Hemos recorrido muchos tramos. Conocemos la vida que lo habita y contamos con varios registros de esta.
- Creo que la más importante es sentir que cuando veo el río estoy cerca de casa.
- Nos bañamos en el cuando era chica.
- Una vez me caí pasando por uno de los puentes que lo cruzan.
- Muchas experiencias con amistades.
- Vivíamos a la orilla en Vitacura donde está el club de polo y a veces el río traía mucha agua y teníamos que hacer un puente de madera para cruzar y varias veces nos caímos al agua.
- Cuándo pequeña y el río parecía tal nos íbamos de paseo a bañarnos en verano.
- Presencia cuando fue playa.
- Cuando era niño cruzaba el río hacia el Hospital Félix Bulnes por un puente en mal estado, con hoyos y tablas que ponía la misma gente para hacerlo más seguro y me daba miedo.
- Estudié en una Universidad al lado del Mapocho, por lo tanto pasaba por ahí todos los días y también carreteaba por ahí (Bellavista).
- Me ayudo a encontrar a una persona perdida, como punto de referencia.
- Una vez una niña que se llamaba María, que vivía con su mamá, su padrastro y su hermano. Y día se perdió y todos la buscabamos porque pasaba en la casa y vivíamos al lado del río. Y un día apareció muerta boca abajo en el río, y habían dicho que parece que había sido el padrastro.
- Cuando nos tirabamos en balsa con mi amigos desde el puente Apostol Santiago hasta el que está en la plaza de renca y después nos devolvíamos.
- Cuando se subió demasiado en un invierno.
- Sí, cuando se salió el río
- Si, cruzabamos el río para llegar a una papelera a buscar plumones cuando éramos niños.
- Vi trepar a un amigo que corría de los carabineros durante el estallido social.
- Cuando elevaba volantin, en un lugar que se llamaba Los morros. Era un lugar donde se vendían volantines e hilo curado, con esas cosas subiamos a la ribera del río y echábamos comi con los del otro lado del río, con cualquier otra persona. Igual era peligroso hacer eso.
- Caminar con mi expolola
- Pasaba mucho por el puente del arsobispo, muchas veces después del colegio caminaba por ahí.
- Recorri los 42 km junto a mi polola de hace 5 años.
- Ninguna que sea especial, solo que siempre lo cruzo para llegar a mi casa entonces es parte de vi recorrido y una señal de que ya voy llegando a mi hogar.
- Durante muchas décadas fue un cauce repector de aguas servidas, pero hoy escurre sin carga fecal gracias al Interceptor de Aguas Servidas.
- Una vez hice el amor en el río Mapocho.
- Cuándo iba al colegio en medio de grandes lluvias su ribera comenzó a ceder y los autos caían al río que venía muy grande. Año 77.
- Cuando era más pequeña y tenía algún problema o simplemente no me sentía bien iba de noche a ver el río ya que me ayudaba a relajarme y poder pensar mejor jsjdj
- La defensa de su cuenca desde nuestra corporación contra la minería.
- Recuerdo cuando se desbordó y se inundó el

Costanera, fue como ver el verdadero rostro del río.

- Cuando era niña, jugábamos cerca a lanzar piedras y ganaba el que llegaba más lejos.
- Borear el río desde su origen hasta Pío nono.
- De niña siempre me gusto contemplar sus aguas con mi abuelo, el decia que era vida.
- Me gustaba ir al teatro del Puente. Y a mirar las regatas de la Escuela de Leyes.
- Estaba con un amigo conversando en la ribera y veíamos un hoyo que se llenaba y vaciaba de agua. Él se reía porque pensaba que pasaría si me lanzaba ahí.
- Solía caminar por el río, veía basura y cosas en el cauce. Y una vez me metí a una de las casas de la gente que vivía ahí.
- A la altura de Java y también en Carrascal parece veíamos como quedaban ahí los cuerpos de los que ejecutaban en las poblaciones y en Bulnes.

## Contexto comuna de Renca

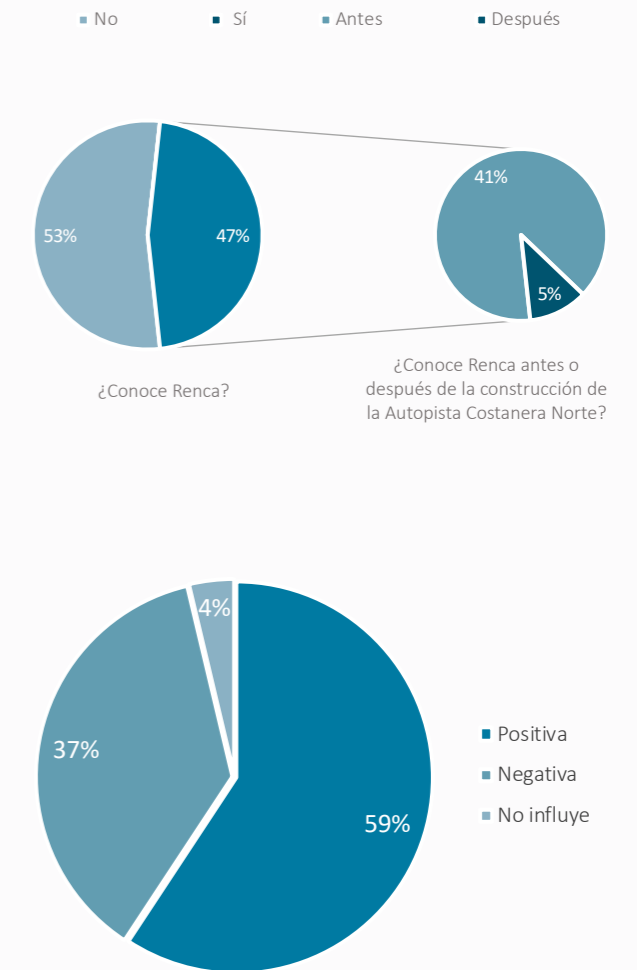


Figura 123. Influencia de la Autopista Costanera Norte en la comuna.

## ¿Qué caracteriza mejor a la Autopista Costanera Norte?

■ Totalmente en desacuerdo ■ En desacuerdo ■ Ni de acuerdo, ni en desacuerdo ■ De acuerdo ■ Totalmente de acuerdo

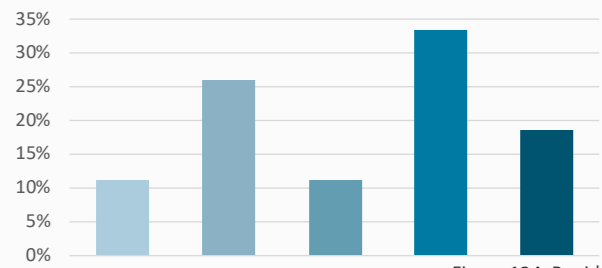


Figura 124. Rapidez.

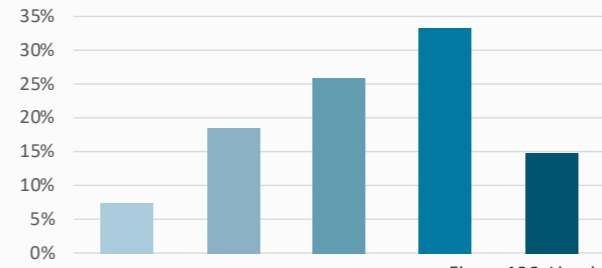


Figura 126. Limpieza.

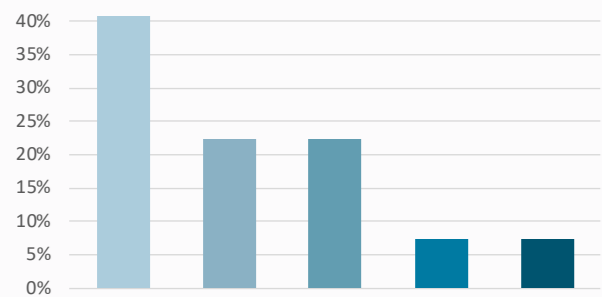


Figura 130. Atractivo paisajístico.

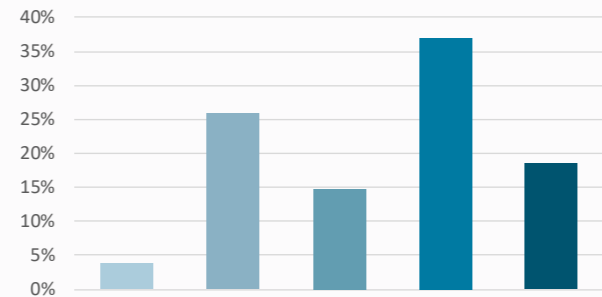


Figura 128. Progreso.

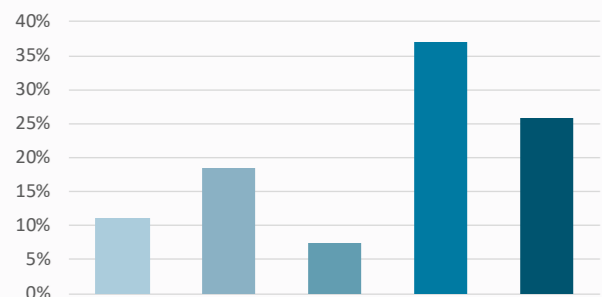


Figura 129. División de la ciudad.

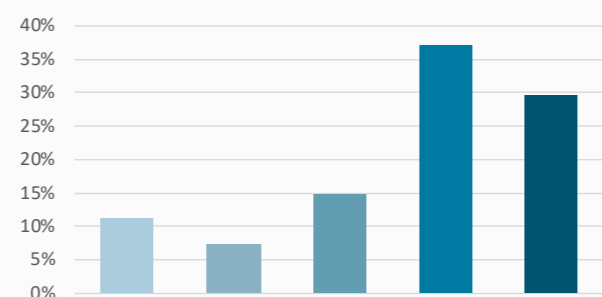


Figura 125. Foco de inseguridad.

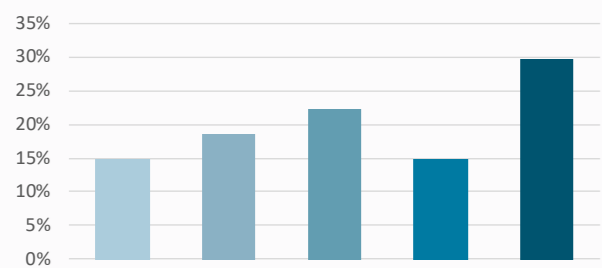


Figura 131. DEsconexión con el río Mapocho.

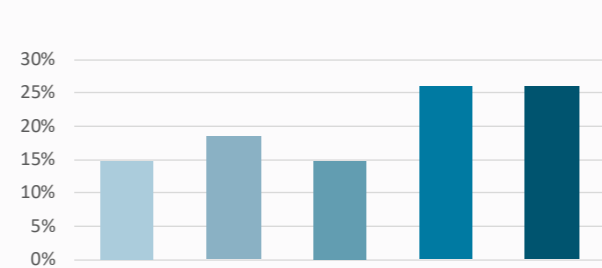


Figura 132. Foco de basura.

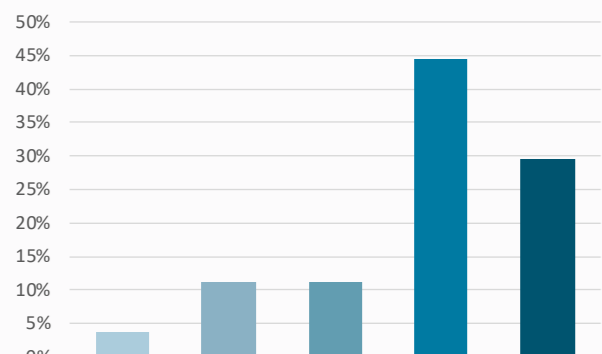


Figura 127. Accesibilidad y conectividad.

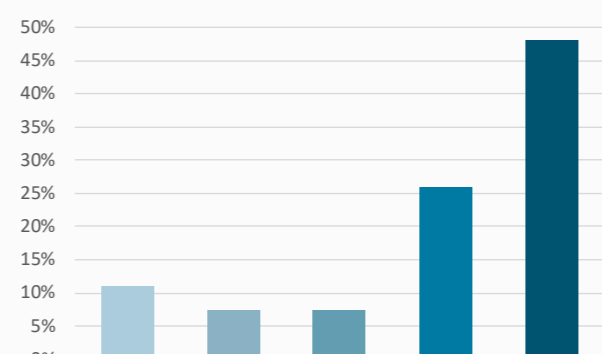


Figura 133. Contaminación acústica.

## CRUCES RENCA Y QUINTA NORMAL-CERRO NAVIA

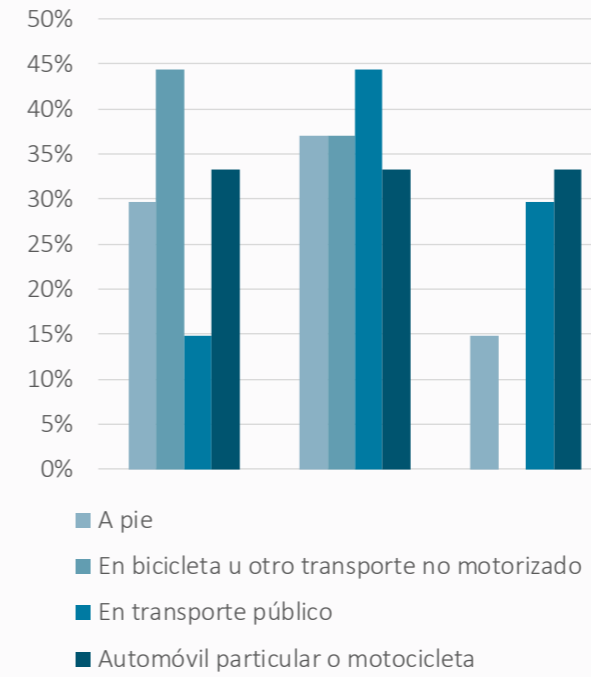


Figura 134. Preferencias de movilidad para el cruce entre Renca y Cerro Navia-Quinta Normal.

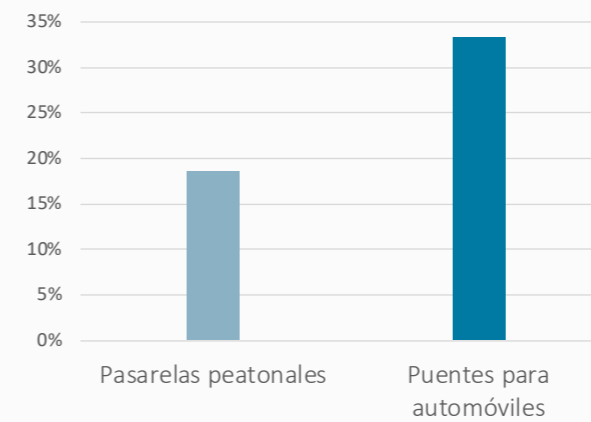


Figura 135. Vías utilizadas frecuentemente o siempre para cruzar a pie o en transporte no motorizado.

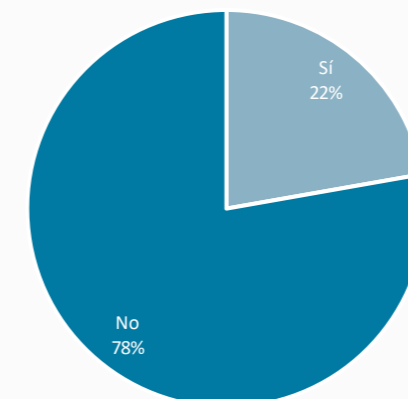


Figura 136. ¿Crees que esos cruces son seguros y apropiados?

## ¿Cómo le gustaría que fueran los cruces?

- Más iluminación.
- Con preferencia para peatones y ciclistas. Más iluminados y seguros también.
- Que tuvieran más presencia, sobre todo en la noche, resulta muy peligroso y solitario, que tuviera más luminarias y estéticamente sea un lugar agradable, en la actualidad sólo es un lugar desde una quiere salir pronto.
- Que fueran más cortos.
- Así como están. Han progresado más de lo que había antes.
- Fueran iluminados y más anchos para peatones y bicicletas.
- Más numerosos.
- Limpios, iluminados, seguros.
- Mayor seguridad.
- Estuvieran mejor iluminados y sin basura.
- Que fueran más seguros porque igual hay asaltos.
- Más luminarias, más abiertos, más grandes.
- Más modernos.
- Con pasarela y más iluminación.
- Con más alumbrado público.
- Seguros.
- Más señalizados.
- Que los cruces sean mas activos en la vida social, que la gente tuviera mas actividades ahí, de esa manera podrían ser mas seguros durante el día.
- Con mayor fiscalización de la señalización de los cruces peatonales y una mayor luminaria.
- Con señalización y que no sean riesgosos de noche.
- Con semáforos mas largos.
- Con mayor espacio y seguridad peatonal.
- Están bien diseñados.
- Seguros y sin basura.
- Más seguros y numerosos. Ubicados en calles más grandes que tengan más vida social para no estar sola cruzando.
- Más seguros.
- Tal vez con mas iluminación.

## Reconexión Renca-Río Mapocho

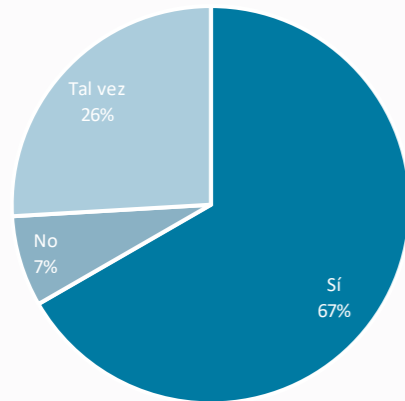


Figura 137. ¿Sería beneficioso para la comuna y para ti volver a conectar Renca con el Río Mapocho?

### Respuestas positivas:

- Siempre es bueno conectarse con el paisaje natural.
- Visualmente era muy tranquilo tener el río al terminar la calle.
- Porque sacarían todas las rejas.
- Porque el río es parte de la identidad de la comuna.
- Porque se podrían realizar actividades recreativas y/o sociales en torno a él.
- Podría ser un buen parque o lugar de encuentro.
- Porque sería menos tiempo para cruzar de un lado al otro.
- Porque me gustaría retomar las actividades que tenía antes como elevar volantín, no tenía tanto ruido.
- Por un acceso más rápido.
- Para usar la ciclovía.
- Conectividad.
- Significaría otorgarle valía a un entorno natural de mucha utilidad para las comunidades.
- En realidad no lo sé si marcaría un antes y un después de forma positiva para los habitantes.
- La comuna puede verse mas integrada a

Santiago.

- Porque es necesario tener por lo menos pasos peatonales.
- Porque Renca ya no estaría desconectada.
- Por que hoy día la comuna le da la espalda al río y no nos podemos comunicar con el agua, ni ver los árboles o las aves y la Naturaleza que todavía existe en la ciudad.
- Para poder pasear por su orillas.
- Turismo.

### Respuestas negativas y dubitativas:

- No sé la conexión que podrían hacer.

Depende del proyecto.

- Renca ya está conectado con el río como límite natural y como espacio vial aledaño.

### ¿Tienes algún comentario sobre la relación que tiene la comuna de Renca con el Río Mapocho?

- Parte del paisaje, pero sin mayores mejoras.
- Encuentro buena la armonía del río al costado del extremo de la comuna delimitándola.
- Que ojalá sea más limpio, no tanta basura y más seguridad.
- Que igual antes se desbordaba el río, en la Java siempre se inundaba y ahora eso no pasa.
- Tienen una conexión histórica.
- Actualmente no se ve mucho el río, porque lo tapa la autopista.
- Solo es un límite natural.
- Se perdió el río para Renca.
- Que es súper triste pensar que el río está ahí y no lo vemos. Ojalá se recuperara pero no creo que pase jamás.
- Están de la mano.



Universidad de Chile  
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

*Planteamiento integral del problema de título 2022*  
Scarlette Torrealba Valladares