

PRÁCTICAS COTIDIANAS EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LOS ANDES

USO DE LA CALLE ESMERALDA DURANTE LA PANDEMIA DEL COVID-19



Estudiante: Sofía Cabrales Requena
Profesora Guía: M. Geraldine Herrmann

The background of the entire page is a light-colored aerial architectural plan of a city block. The plan shows a grid of streets and building footprints. In the center of the block is a large, circular plaza with a radial pattern of paths or walkways. The plaza is surrounded by a decorative border of small trees or plants. The overall color scheme is a muted, reddish-pink hue.

**SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN
SEMESTRE PRIMAVERA 2020**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE**

PRÁCTICAS COTIDIANAS EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LOS ANDES

USO DE LA CALLE ESMERALDA DURANTE LA PANDEMIA DEL COVID-19

**Estudiante: Sofía Cabrales Requena
Profesora Guía: M. Geraldine Herrmann**

ÍNDICE

Resumen	1
I -Planteamiento de la Investigación	2
1.1 Introducción	3
Motivación personal	4
1.2 Planteamiento del problema	4
1.3 Pregunta e hipótesis de investigación	5
Hipótesis	5
1.4 Objetivos	5
1.4.1 Objetivo general	5
1.4.2 Objetivos específicos	5
1.5 Caso de estudio	6
Ciudad de Los Andes	6
II - Marco Teórico	8
2.1 Espacio público y la ciudad intermedia	9
2.1.1 Espacios públicos y la calle	9
2.1.2 Desarrollo urbano sostenible	10
2.1.2 Necesidad del desarrollo de la caminata en ciudades intermedias	11
2.2 Prácticas cotidianas y caminata en la ciudad	14
2.2.1 Prácticas sociales y movilidad urbana cotidiana	15
2.2.2 El Giro de la Movilidad	15
2.3 Planificación y diseño de calles y espacios públicos	16
2.4 COVID-19 y espacios públicos: Reconfiguración de la calle	18
III - Marco Metodológico	22
3.1 Enfoque de la investigación	23
3.1.1 Delimitación del área de estudio: Calle Esmeralda, Los Andes	23
3.1.2 Método del trabajo de campo	26
3.1.2.1 Registro de prácticas cotidianas en la calle Esmeralda	26
3.1.2.2 Análisis del soporte físico de la vereda en calle Esmeralda	26
3.2.2.3 Entrevistas semiestructuradas a actores claves	26
3.1.3 Elaboración de recomendaciones	26
IV - Resultados y Discusión	27
4.1 Primera etapa	28
4.1.1 Flujos peatonales	28

4.1.2 Análisis de los datos	31
4.1.3 Centralización en Los Andes y gestión pública	35
4.2 Segunda etapa	38
4.2.1 Plano del soporte físico de las calles del centro de Los Andes	39
4.2.2 Mapa de actividades - catastro de prácticas cotidianas	40
4.2.3 Análisis por tramo	41
4.3.1 Entrevistas	63
4.3.2 Set de recomendaciones	67
V - Conclusiones	69
VI - Bibliografía	72
VII - Anexo	76
Anexo 1:	77
Anexo 2:	78
Anexo 3:	79
Anexo 4:	83

Resumen

En Chile existe una falencia ante la planificación urbana, tanto en la visión sustentable como en la incorporación del peatón como actor principal. Pese a que la caminata sigue siendo el modo de transporte mayoritario (Hermann y Mora, 2020), las ciudades se planifican sin la consideración de sus particularidades, con un molde estándar no representativo e ignorando los datos de la movilidad. La caminata juega un rol democrático en las ciudades, y su incorporación al diseño urbano es esencial para una ciudad más justa, segura y sustentable.

El efecto de la pandemia del COVID-19 en el funcionamiento de las ciudades se comportó como un indicador y reflejo de la carencia del diseño urbano y la supremacía del automóvil por sobre el peatón. En análisis de la movilidad y la comprensión de las prácticas cotidianas del espacio público, enfocado en ciudades intermedias como Los Andes es una gran posibilidad para percibir problemas, entender su origen y velar por soluciones.

Esta investigación tiene como objetivo revelar las prácticas cotidianas que ocurren en las calles del centro de Los Andes durante la pandemia y entender las transformaciones o adaptaciones socioespaciales que han surgido debido a esta situación. Para abordarla se aplica un enfoque cualitativo y una metodología de tipo exploratoria descriptiva, para así evidenciar la necesidad de promover respuestas que beneficien a las personas y a su calidad de vida a través de la movilidad activa y el enriquecimiento de las calles y otros espacios públicos.

I -Planteamiento de la Investigación



1.1 Introducción

La presente investigación se realiza en torno a la caminata y a otras prácticas cotidianas que se llevan a cabo en las calles y veredas de nuestras ciudades, y a las transformaciones socioespaciales ocasionadas o influidas en distinta medida por la pandemia del COVID-19. Para esto se toma como caso de estudio un tramo de una de las calles más transitadas y activas peatonalmente del centro de la ciudad de la Quinta Región, Los Andes, la calle Esmeralda.

En Chile, a pesar de que durante los últimos 30 años se ha priorizado el uso y la masificación del automóvil en la planificación urbana y de transporte y en el diseño urbano (Herrmann, 2016; Pávez, 2011), la caminata sigue siendo el modo de transporte mayoritario (Herrmann y Mora, 2020). En la Encuesta Origen Destino realizada en el Gran Santiago los años 2001 y 2012, la caminata representa el 38,3% y el 34,6% del total de los viajes respectivamente (en día laboral temporada normal). Resultados similares se observan en las distintas ciudades chilenas en las que ha sido aplicada la EOD (SECTRA, 2012). La caminata también resulta ser el modo de transporte más democrático, ya que lo pueden practicar la mayoría de las personas, sin importar su nivel socioeconómico o edad (Herrmann et al., 2020) y junto con la bicicleta, son los medios de transporte más sustentables y saludables (Tonucci, 2004; Gehl, 2011). Los beneficios de la caminata están lejos de ser exclusivamente personales, sino que representan un factor clave para la activación de la ciudad y sus espacios públicos. Las ideas anteriores en conjunto, los beneficios que representa para la salud de cada individuo por ser un medio de transporte activo y la reducción de emisiones de CO₂, aportan al enfoque de un *Desarrollo Urbano Sostenible*

(CEPAL, 2019), concepto usado desde 1987 y definido en el *Informe de Brundtland*.

Debido a la importancia de la caminata para la salud y calidad de vida de las personas y su papel en las ciudades para que estas sean más justas, seguras y sustentables. Nos vemos en la necesidad de que esta sea promovida mediante la planificación y el diseño urbano, ya que hasta ahora Chile carece de instrumentos de planificación a escala local que regulen y promuevan espacios públicos. Además del plan regulador comunal no se poseen instrumentos de carácter normativo ni indicativo que regulen los espacios públicos para los peatones (Herrmann, 2016).

Para generar un aporte en este ámbito, nos aproximamos al estudio y entendimiento de la caminata y otras prácticas cotidianas presentes en las calles y veredas, que se analizan en profundidad y se relacionan con el entorno construido y el contexto social actual de la pandemia. Contexto de crisis sanitaria y económica, que ha obligado a las autoridades a intentar suprimir la movilidad en etapas tempranas de cuarentena y a tomar medidas para que los desplazamientos que aún así se produzcan (durante la cuarentena y en fases posteriores de transición y reapertura de servicios y espacios públicos), mantengan el distanciamiento físico entre personas. Esta situación ha traído grandes transformaciones en el uso del espacio público, la frecuencia con la que salimos a la calle y la predominancia de ciertas actividades y prácticas cotidianas por sobre otras.

“El estudio de las prácticas sociales urbanas constituye un camino relevante para comprender y promover el rol de los habitantes urbanos en el desarrollo de sus territorios” (Jirón y Lange, 2017). Mediante la exploración de estas prácticas se buscan

respuestas que promuevan beneficios para las personas y su calidad de vida, como los que significa la movilidad activa y el enriquecimiento de los espacios públicos, junto con la capacidad de anticiparse o generar un soporte físico más moldeable frente a situaciones de crisis o emergencia.

Motivación personal

El interés por tomar como caso de estudio la ciudad de Los Andes nace de mi calidad como residente. La observación de las prácticas cotidianas que coexisten en el centro histórico de esta ciudad durante la pandemia, busca contribuir a su visibilización y análisis para así idear mejores diseños urbanos que acojan dichas prácticas, las que incluyen la caminata; la espera en locales, lugares de trabajo, reunión y ocio; la venta del comercio establecido e informal; etc. Esto generaría un aporte al entendimiento de las necesidades reales de las personas, los peatones y cómo se desenvuelven cotidianamente frente a las condiciones y lugares adversos que necesitan ser mejorados, como en el espacio público son las calles y veredas.

También, como estudiante de arquitectura, con un gran interés por la planificación y el diseño urbano, considero que el estudio y análisis de casos en el área del urbanismo (durante mi carrera) se han centrado únicamente en la ciudad de Santiago y aunque su importancia es evidente (por la riqueza de escenarios, diversidad y necesidades que presenta), es necesario aventurarse y darle valor a fenómenos que se encuentren fuera de la capital y a distintas escalas.

1.2 Planteamiento del problema

En la ciudad de Los Andes y en muchas otras ciudades chilenas, las secuelas que ha dejado la priorización del uso del automóvil y la planificación urbana en torno a este, siguen presentes en nuestra normativa y en nuestra forma de intervenir la ciudad, principalmente en ciudades con menor cantidad de habitantes.

Paradójicamente, las ciudades más pequeñas tienen un gran potencial de desarrollarse de una forma sustentable, debido a que comparten muchas de las problemáticas que afectan áreas mayores, pero en una escala menor (territorial y administrativa), ya que, por ejemplo, muchas veces dependen de un solo municipio (Catán, 2013). Parte de este potencial se ve reflejado en la forma de desplazarse dentro de estas ciudades, poseen centros muy activos peatonalmente, pero debido a la segregación también concentran una gran cantidad de automóviles y problemas relacionados al transporte que amedrentan contra la calidad del espacio público.

“Según datos del 2002 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) un 62,5% de la población urbana habita en ciudades pequeñas y medianas con poblaciones menores a un millón de habitantes” (Catán, 2013). A pesar de esto, no existen muchas iniciativas ni estudios que se centren en el desarrollo de ciudades intermedias, ni en el diseño urbano y de espacios públicos que se adapten a sus propias necesidades.

En Mora y Herrmann (2020) respecto a la baja exigencia de la normativa chilena en cuanto a las dimensiones de las veredas, se expresa la importancia de tomar medidas frente a esta problemática preexistente al COVID-19.

“Lo anterior muestra la necesidad imperiosa de realizar cambios en la

normativa urbana actual, que hagan más segura e inclusiva las caminatas de las personas. Estos cambios debiesen repartir el espacio de la calle de manera más justa y eficiente, priorizando los modos que no contaminan y facilitan un distanciamiento de las personas y, a la vez, permiten el florecimiento de los barrios y las comunidades.” (Mora y Herrmann, 2020)

Problemas que se pueden dilucidar en base a este planteamiento, que afectan a la caminata y que pueden verse exacerbados durante el periodo de crisis por la pandemia, son principalmente: la insuficiencia de la infraestructura peatonal del centro para el desarrollo de prácticas cotidianas en el espacio público, y el que dicha falta de infraestructura se agudice debido a la pandemia pudiendo dificultar o imposibilitar el distanciamiento social. Asimismo, destaca la falta de interés y especificidad en la normativa que incentive la caminata y otras prácticas cotidianas en el espacio público andino.

1.3 Pregunta e hipótesis de investigación

¿Qué prácticas cotidianas ocurren en las calles y veredas del centro histórico de Los Andes, en particular en la calle Esmeralda, y cuáles han sido las adaptaciones socioespaciales adquiridas producto de la pandemia del COVID-19?

Hipótesis

H1 Se observan durante la pandemia, junto a la caminata, una gran cantidad de prácticas cotidianas asociadas a la vereda, como el comercio informal.

H2 La falta de espacio e infraestructura en las veredas se agudiza en el contexto COVID-19 y se produce un incumplimiento en las normas de distanciamiento social, lo que genera un desplazamiento de peatones hacia la calzada para evitar la cercanía física con otros peatones en la vereda.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Identificar las prácticas cotidianas que ocurren en las calles y veredas del centro histórico de Los Andes y develar las transformaciones socioespaciales generadas a partir de la pandemia del COVID-19.

1.4.2 Objetivos específicos

1. Observar y registrar las prácticas cotidianas que se llevan a cabo en la calle Esmeralda durante la pandemia y clasificarlas (caminata, comercio informal, etc.).
2. Catastrar las condiciones espaciales de la calle y analizar como estas acogen las prácticas cotidianas en el contexto de pandemia actual (crisis sanitaria/económica), constituyendo o no un lugar adecuado y seguro para sus habitantes (permitiendo principalmente el distanciamiento social requerido por este contexto).
3. Formular recomendaciones de diseño de espacio público para las calles y veredas del centro histórico de Los Andes acordes a los requerimientos generales (refiriéndose a un buen funcionamiento del espacio público en condiciones “normales”) y específicos de la pandemia.

1.5 Caso de estudio

"He vivido aquí los seis años más intensos de mi vida, que todo se lo debo a este sol traspasador, a esta tierra verde y a este río. Hasta tal punto fijé mi corazón en este paisaje hebreo de montañas tajeadas y purpúreas que quiero llamar a Los Andes mi tierra nativa, la de mis preferencias".

(Mistral, 1918)

Ciudad de Los Andes

La ciudad de Los Andes tiene una población de casi 67.000 habitantes y una superficie de 1.248,3km². Forma parte del Valle del Alto Aconcagua, este corresponde a la cuenca cordillerana del Río Aconcagua y se encuentra entre los 800 y 2.100 m.s.n.m. (PLADECO Los Andes, 2019).

Los elementos geográficos presentes más importantes y que sirven como ordenadores del paisaje, además de ser parte de la identidad de la ciudad y del paisaje de la zona central chilena, son el Río Aconcagua y los cursos de agua, la Cordillera de Los Andes y los cerros isla. Además, su ubicación a 90km al norte de Santiago, a cerca de 100km del puerto de Valparaíso y a 6km del paso de intercambio de cargas más importante entre Chile y Argentina, hacen de Los Andes un punto estratégico para el desarrollo económico de la zona y del país (PLADECO Los Andes, 2019).

Cuadro N°1: Superficie y población de Los Andes

Sup. Km ²	1.248
% Sup. Reg.	7,61
% Sup. Prov.	40,86
Hab. 2017 Hombres	33.289
Hab. 2017 Mujeres	33.419
Hab. 2017 Total	66.708
% Pobl. Reg.	6,67
% Pobl. Prov.	60,31

Fuente: Elaboración propia en base datos INE

El centro histórico de la ciudad de Los Andes se estructura desde su fundación por una cuadrícula de damero de 49 manzanas (7x7). Debido a que su estructura permanece sin transformaciones ni extensiones desde 1791 hasta 1910 (revisar anexo 1). "La concentración en torno a la plaza y sus principales vías se reprodujo en el tiempo, acumulando las funciones de provisión de bienes y servicios de mayor cuantía, complejidad y exclusividad, tanto a los habitantes de la ciudad como al espacio rural circundante y dependiente" (Lazo-Mella y Cortéz-Ahumada, 2015).

Dentro del centro de Los Andes, desde su fundación hasta inicios del siglo XX, la *Calle Esmeralda* fue la vía más importante del flujo internacional con Argentina, ya que era la única que se proyectaba hacia la cordillera, en el sentido contrario se podía continuar hacia el poniente (costa) o dirigirse hacia el sur (Lazo-Mella y Cortéz-Ahumada, 2015).

En el PLADECO correspondiente a la comuna de Los Andes vigente actualmente (2019-2022), se desarrolla un diagnóstico del cual se desprenden seis problemáticas y factores críticos del desarrollo urbano que inciden en la movilidad, estas corresponden a:

1. **Tendencia a la segregación urbana:** Que concentra a la población de mayor riesgo y más bajos recursos en zonas aisladas de la trama urbana y/o más deterioradas ambientalmente.
2. **Discontinuidad de la trama vial:** Con un ordenamiento radial orientado hacia el centro, que concentra mayor tráfico en los ejes estructurantes y una línea de ferrocarril, que disgrega los nuevos barrios y el curso del Río Aconcagua de la ciudad.
3. **Congestión y alta demanda vial en busca de servicios y equipamientos concentrados:** Esto genera un alta

congestión vehicular de población flotante en el centro de la ciudad.

4. **Desintegración y degradación de los valores ambientales:** Afecta la poca integración del río y un uso actual que deteriora sus riberas, la fragmentación de áreas verdes y la falta de equipamiento e infraestructura para el fomento de la vida saludable y el ocio en el cerro isla presente en la ciudad, Cerro La Virgen, además de la creciente deforestación.
5. **Rigurosidad climática:** Los cambios y extremos climáticos pueden afectar la seguridad de la población y la preservación de los espacios urbanos.
6. **Consumo extensivo de suelo urbano residencial:** El aumento de viviendas de baja altura en loteos altamente subdivididos genera escasez de suelo libre disponible para equipamientos y esparcimiento y una homogenización de los barrios.

Debido a la talla, extensión y densidad poblacional de Los Andes, la posibilidad de generar grandes cambios a futuro no requiere de esfuerzos tan grandes, sino de una buena planificación centrada en el desarrollo sostenible y las necesidades de sus habitantes.

“Hoy en día la atención se centra en las grandes aglomeraciones urbanas, pero prestando atención a las interacciones regionales de las ciudades medias o intermedias es donde se presenta la oportunidad para un “equilibrio urbano” una descentralización de las metrópolis”.

(Catán, 2013)

Los antecedentes históricos expuestos, junto con las problemáticas detectadas por el Municipio de Los Andes, indican que en el centro histórico de esta ciudad se concentra la mayor parte del equipamiento y que debido a esta concentración, el centro presenta una alta congestión vehicular. Dicha congestión coexiste con la gran cantidad de peatones que se agrupan en los polos comerciales, la mayoría ubicados en la Calle Esmeralda.

Además de los vehículos, Los Andes presenta un significativo flujo de población flotante, un gran porcentaje proveniente de sus comunas aledañas y dependientes, y el otro, que transita por el eje oriente-poniente, desde o hacia Argentina.

La herencia del damero fundacional influye también en la mitigación de la congestión del centro histórico y en la promoción de la caminata y los modos de transporte activos. Con calles de entre 11m y 12m y calzadas que ocupan como mínimo 6,5m – que incluyen doble vía o vía única más estacionamientos – se logran veredas de un promedio de 2,5m de ancho, medida que cumple con el estándar mínimo, pero que sin duda no es suficiente para albergar las prácticas cotidianas que se llevan a cabo en el lugar más activo de la ciudad, aún más en la situación actual de pandemia.

Además de estas limitaciones en torno a la configuración de la calle y el espacio público (dimensiones), se suma la falta de políticas que intenten revertir o emparejar esta situación para los peatones. Como sería la eliminación de estacionamientos en los ejes principales para ceder más espacio a los modos de transporte activos.

II - Marco Teórico



El marco teórico de esta investigación entrelaza ideas claves para el desarrollo y entendimiento de sus etapas siguientes, desde conceptos básicos discutidos a lo largo de la historia, como los de ciudad y espacio público, hacia la importancia del desarrollo sostenible enfocado en ciudades pequeñas e intermedias. Mediante el fomento de la movilidad activa y el mejoramiento de los espacios públicos tomando en consideración las prácticas cotidianas y utilizando como indicador las transformaciones socioespaciales generadas en el contexto de pandemia.

2.1 Espacio público y la ciudad intermedia
“¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido. Un lugar es decir un hecho material productor de sentido. Una concentración de puntos de encuentros. En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, sólo después vendrán los edificios y las vías”.

(Borja y Muxi, 2003)

2.1.1 Espacios públicos y la calle

El espacio público, según Borja y Muxi (2003), es el factor que indica la calidad de una ciudad, ya que afecta directamente la calidad de vida de los ciudadanos y con ello, la calidad de su ciudadanía. En *Ciudades para la Gente*, Clos (2013), indica que “los espacios públicos y las calles son, y deben ser vistos como tales, áreas multifuncionales en las que se produce la interacción social, el intercambio económico y la manifestación cultural para una gran diversidad de actores”.

Diversos autores como Carrión (2007), quién define la ciudad como un contiguo de espacios públicos, o que la ciudad misma, en su totalidad, es un espacio público desde el que la vida colectiva se organiza y existe una

representación de la sociedad. “De allí surge la necesidad de entenderlo como uno de los derechos fundamentales de la ciudadanía: el derecho al espacio público, porque permite reconstruir el derecho a la asociación, a la identidad y a la polis”, y Habermas (1986:23), “la ciudad es especialmente el espacio público donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el simbolismo se materializa”, realzan la relación entre espacio público y ciudad, coincidiendo en que es el espacio público un lugar fundamental para el desarrollo de la vida urbana, las relaciones interpersonales y para desenvolvemos como sociedad y que constituye un derecho de las personas (B. Zúñiga, 2020).

A lo anterior, orientando la importancia de los espacios públicos en la ciudad y su directa correlación al enfoque de las movilidades activas y específicamente, la caminata, se añade que el logro de “un proyecto que contemple desarrollar una ciudad vital, sostenible, sana y segura se ha convertido en un deseo urgente y casi unánime”. Una iniciativa política fuerte que fomente la caminata y el uso de la bicicleta en sus ciudadanos para la mayor parte de sus actividades cotidianas significa una forma de alcanzar estas metas (Gehl, 2014).

Un espacio público de calidad, al que debemos aspirar, proveerá de conectividad, accesibilidad, protección ante el clima, el tránsito y el crimen, así como la posibilidad de trabajar, descansar y reunirse. “Espacios vivibles y calles vibrantes deben ser abordados como áreas multifuncionales que sirvan para la interacción social, el intercambio económico y la expresión cultural para una amplia variedad de participantes” (Gehl, 2014).

De esta forma, la preocupación por el bienestar de ciclistas y peatones es un eslabón

fundamental para alcanzar los objetivos principales propuestos por Jan Gehl de vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad.

2.1.2 Desarrollo urbano sostenible

El concepto de sostenibilidad se origina como respuesta a la situación de “*emergencia mundial*” (crisis ambiental, contaminación y agotamiento de recursos naturales), que hace años amenaza el futuro de la humanidad. En 1988 la Comisión Mundial del Medio Ambiente y del Desarrollo (CMMAD) entrega la siguiente definición acuñada inicialmente en el *Informe de Brundtland* (1987): “El desarrollo sostenible es el desarrollo que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (Macedo, 2005).

Una crítica que ha sufrido este concepto de desarrollo sostenible es la aparente ambigüedad respecto a las problemáticas (relacionadas a la pobreza y desigualdad) que se dan en una misma generación, la actual, ya que solo hace énfasis en la preocupación por las generaciones que nos sucederán. Pero complementando esta definición, se agrega: “Aún el restringido concepto de sostenibilidad física implica la preocupación por la igualdad social entre las generaciones, preocupación que debe lógicamente extenderse a la igualdad dentro de cada generación”. “El desarrollo sostenible requiere la satisfacción de las necesidades básicas de todos” y esta oportunidad se extiende para cualquiera que desee una vida mejor (CMMAD, 1988).

Siendo el transporte motorizado uno de los grandes contaminantes en nuestra sociedad, la preocupación por la movilidad urbana sustentable, y con ello, el fomento de la caminata en un país en el cual no se ha visto

tan amedrentada cuantitativamente pero sí cualitativamente, es una respuesta lógica que se podría esperar de las autoridades pertinentes.

“El futuro sostenible de América Latina y el Caribe está estrechamente ligado a una urbanización sostenible. Para la construcción de ciudades sostenibles es fundamental una estructura institucional y política que se sustente en una nueva agenda urbana y en un plan de acción regional de implementación, y que atienda a los desafíos derivados de una etapa de urbanización consolidada”

(CEPAL Y HABITAT, 2016)

La actual Agenda 2030 de las Naciones Unidas posee 17 Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS). Los ODS son una herramienta que por su visión a largo plazo y sus indicadores, “constituirán un apoyo para cada país en su senda hacia un desarrollo sostenido, inclusivo y en armonía con el medio ambiente, a través de políticas públicas e instrumentos de planificación, presupuesto, monitoreo y evaluación” (CEPAL, 2019).

Para varios de los ODS (figura 1) la promoción de la movilidad activa y dentro de esta, la caminata, es un paso imprescindible.

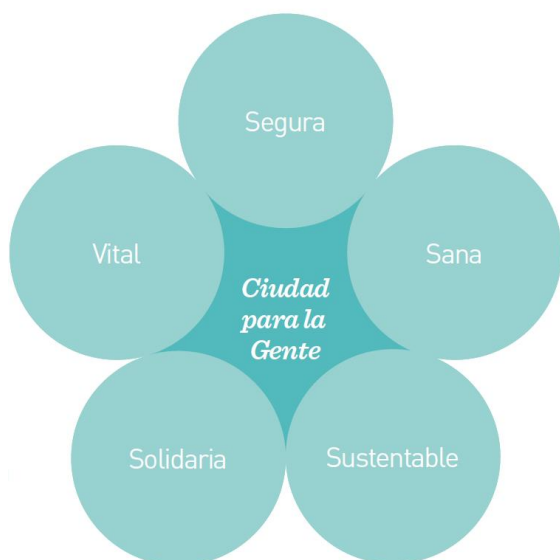
De manera más específica, en el documento desarrollado por el MINVU, PNUD y Gehl, “La Dimensión Humana en el Espacio Público. Recomendaciones para el Análisis y el Diseño” (2019), se declaran cinco principios para la transformación de las ciudades a Ciudades para la Gente. Para el cumplimiento de estos, la Movilidad Sustentable y el Diseño Urbano a Escala Humana, que serán especialmente tratados en esta investigación, son dos de los cinco ámbitos en los que se propone intervenir.

Figura N°1: ODS Agenda 2030



Fuente: CEPAL (2019)

Gráfico N°1: Características de la Ciudad para la Gente



Fuente: MINVU, PNUD y Gehl (2019)

2.1.2 Necesidad del desarrollo de la caminata en ciudades intermedias

Existen grandes aglomeraciones y núcleos urbanos de menor magnitud, estos núcleos más pequeños correspondían con anterioridad a ciudades medias, desde mediados de los setenta, este término cambió debido a transformaciones sociales, económicas y espaciales para denominarse **ciudades intermedias**. El concepto de ciudad intermedia engloba una gran cantidad de asentamientos urbanos diversos, que se caracterizan por funcionar como **intermediarios** entre los asentamientos más pequeños y grandes áreas metropolitanas del mundo.

Zumelzu (2019), habla de que esta intermediación puede tratarse tanto de elementos materiales e inmateriales y puede ocurrir tanto a una escala local como internacional, global. Aun así, el tamaño (densidad demográfica) de una ciudad intermedia puede variar entre un país y otro (Catán, 2013).

Cuadro N°2: Clasificación de los asentamientos urbanos en Chile

(i) Metrópoli nacional	Ciudad de Santiago
(ii) Metrópolis regionales	Áreas metropolitanas de Valparaíso (comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón) y Concepción (comunas de Concepción, Talcahuano, Penco, Chiguayante y San Pedro), que tienen entre 500 mil y 800 mil habitantes
(iii) Ciudades intermedias	Ciudades que poseen entre 50 mil y 300 mil habitantes
(iv) Asentamientos pequeños	Localidades urbanas con menos de 50 mil habitantes

Fuente: Elaboración propia en base a Carrasco (2003)

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) 2002, actualmente el 87% de la población chilena vive en áreas urbanas y el incremento del crecimiento urbano no es tan sólo un fenómeno propio de las grandes ciudades, sino que se desarrolla por todo el territorio, y es observable en las ciudades pequeñas e intermedias del país.

“Por estas características los expertos ven en estas ciudades una fórmula válida para lograr la configuración de un sistema urbano equilibrado y sostenible”. Así no pueden ser definidas solamente en función de su extensión o peso demográfico, sino que es necesario considerar características de tipo cualitativo que dependen de su contexto y relación con el territorio. “Estas ciudades se caracterizan por presentar una cierta complejidad funcional, por tener un grado significativo de centralidad y por poseer significativos elementos de simbología histórica y/o arquitectónica de referencia territorial” (Catán, 2013).

“Las ciudades de Chile y, especialmente, las de escala intermedia, requieren de un diagnóstico a una escala pequeña que mejore la eficiencia y la eficacia de la

gestión local, ya que se hace cada vez más urgente pensar en cómo reorganizar y adaptar nuestras estructuras urbanas y entorno construido hacia un desarrollo urbano más sostenible”.

Zumelzu (2019)

Las ciudades intermedias para Sabatini (1998) significan una oportunidad para solucionar los problemas antes de que se conviertan graves o irreversibles. “La gestión pública urbana puede enfocarse en buena medida a la prevención de esos problemas, evitando que la magnitud y complejidad que han alcanzado en las grandes ciudades la sobrepasen” (Sabatini, 1998).

“La Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana indica que las ciudades intermedias son reconocidas como mejores lugares para vivir en comparación con áreas metropolitanas. Esto llama a resguardar su condición, lejos del *sprawl*, el uso indiscriminado del automóvil y la anomia. Ello implica construir instrumentos y normativas innovadoras y participativas, con un

sentido más local en su elaboración y definición de prioridades”.

(Barton y Ramírez, 2017)

Por tanto, las ciudades intermedias, independiente de su talla, despegan económicamente en base a su localización en el territorio, “de inversiones orientadas al mercado internacional, principalmente silvoagropecuario, minero, pesquero y turismo especializado, constituyéndose en verdaderos nodos de una estructura reticular que, progresivamente, las ha transformado en centros regionales de distribución y consumo de complejas redes bancarias, financieras, comerciales” (Catán, 2013).

Sin duda, el desarrollo de las ciudades intermedias en Chile no se encuentra vinculado simplemente a su mejor calidad de vida o su tamaño demográfico, sino del beneficio de ventajas derivadas de su localización en el territorio, de decisiones productivas acertadas de los agentes locales y del estímulo de políticas públicas consecuentes (Jordán y Simioni, 1998).

“El futuro urbano de Chile está en la planificación sustentable de las ciudades intermedias” (Barton y Ramírez, 2017). Debido a que Chile se encuentra altamente centralizado, la mayoría de los estudios e iniciativas en cuanto a la caminata y el desarrollo de espacios públicos peatonales se encuentra concentrados en Santiago o en las ciudades con mayor población e interés económico como Temuco, Concepción, Valparaíso, Viña del Mar, Antofagasta, entre otras. Olvidando las ciudades de talla media-pequeña, donde muchas veces y como es el caso de Los Andes desarrollan patrones necesarios de abordar en cuanto a la movilidad.

Los autores expuestos anteriormente coinciden en que las ciudades intermedias presentan una oportunidad para seguir desarrollándose de una forma más sustentable de manera oportuna y enfatizan la necesidad de políticas públicas que consideren su escala y sus características específicas.

La caminata, por su parte, genera grandes aportes desde un nivel personal, como a la salud física y mental (Williams y Thompson, 2013; Morgan, Tobar y Snyder, 2010) y como toda actividad física, al bienestar, la disminución de angustia psicológica e incluso la autoestima (Ruiz-Ariza, Torre-Cruz, Redecillas-Peiró y Martínez-López, 2015). Gran parte de estos beneficios repercuten en la sociedad y significan una mejor calidad de vida, mejoras en la salud pública, menor cantidad de accidentes de tránsito, congestión automovilística, contaminación y gasto en transporte público (Speck, 2019); la caminata también juega un rol muy importante en la activación de la ciudad y sus espacios públicos (Gehl y Svarre, 2013; Jacobs, 1961), además de ser considerada el modo de transporte más sustentable y democrático (Herrmann et al., 2020). Esto denota el impacto que tiene su incentivo para el mejoramiento tanto en el funcionamiento como en la calidad de vida en barrios y ciudades.

En Chile, la caminata es el modo de transporte más utilizado, esto se ha mantenido a pesar de las décadas de continuas políticas orientadas al automóvil que les han quitado su lugar a los peatones (Herrmann et al., 2020). En los últimos 30 años, la Encuesta Origen Destino (SECTRA) ha evidenciado la persistencia y la importancia de la caminata como modo mayoritario, esto se observa en Santiago donde la caminata representa un 34,5% del total de los viajes, y sumando los viajes en bicicleta y el transporte público se alcanza un 64%, mientras

que los viajes en automóvil corresponden a un 26% (SECTRA, 2012). De forma similar, ciudades intermedias chilenas presentan un alto porcentaje de viajes a pie, donde podemos destacar las ciudades con una población más cercana a la de Los Andes (cuadro 3):

Arica = 36.0% (221.364 hab.), Copiapó = 29,8% (153.937 hab.), San Antonio = 23,9% (91.350 hab.), Valdivia = 23,1% (166.080 hab.), Osorno = 20,1% (161.460 hab.) (SECTRA, 2018) (INE, 2018).

Cuadro N°3: Porcentaje de la caminata de la

City	% (year previous EOD)	% (year current EOD)
Arica	33.0 (1998)	36.0 (2010)
Iquique	n/a	33.9 (2010)
Antofagasta	23.3 (1998)	28.3 (2010)
Copiapó	n/a	29.8 (2010)
Coquimbo-La Serena	34.0 (1999)	36.0 (2010)
Gran Valparaíso	18.0 (1998)	26.1 (2014)
San Antonio	45.0 (2005)	23.9 (2017)
Gran Santiago	36.7 (2001)	34.5 (2012)
Temuco	n/a	24.5 (2013)
Valdivia	33.5 (2002)	23.1 (2013)
Osorno	n/a	20.1 (2013)
Puerto Montt	n/a	18.5 (2014)

Notes: Pedestrian Modal Share in Chilean Cities (%) in Previous and Current EOD (Transport Survey).

Source: Own elaboration based on Sectra (2018). Retrieved from https://www.sectra.gob.cl/encuestas_movilidad/encuestas_movilidad.htm, December 2018.

partición modal en ciudades chilenas

Fuente: Herrmann, Mora y Sagaris (2020)

Las mujeres por su parte representan una gran diferencia en los modos de desplazamiento con respecto a los hombres. Ellas caminan un 12,75% y usan más los taxis y taxis colectivos, aunque estos viajes representan una pequeña fracción en Santiago (1,45% y 2,96%), en regiones -y ciudades intermedias- suelen ser de los medios de transporte más utilizados, ya que no existe el metro ni una red tan extensa de buses (SECTRA, 2006). Esta tendencia se ha acrecentado con el tiempo y las diferencias entre géneros se refuerzan desde los 19 años. A edades más tempranas la única diferencia notable está en el uso de la bicicleta (donde predomina en los hombres y se mantiene así) (SECTRA 2006).

Ocurre que en todos los rangos etarios los hombres duplican el uso del automóvil y las mujeres tienen una tendencia similar con la caminata, evidenciándose aún más la capacidad de los hombres de realizar viajes de mayor alcance, mientras las mujeres se desarrollan en un radio de alcance mucho menor (Figueroa y Forray, 2014). Debido a brecha de género, las mujeres significan un porcentaje más importante de los peatones que utilizan las calles y espacios públicos de manera cotidiana.

Estas limitaciones generadas a partir de la histórica falta de interés político en la calidad de vida se contrastan con emergentes iniciativas (y algunas más antiguas) que poco a poco han intentado reposicionar al peatón, entre estas se encuentra el Plan Centro, en la ciudad de Santiago, que consiste en un plan para mejorar la movilidad por medio del mejoramiento de la infraestructura pública. A partir del año 2013 este plan se centra en la promoción de el transporte no motorizado, enfatizando la caminata y los medios de transporte activos. Este plan fue el primero en Chile en priorizar de manera explícita la caminata y el uso de la bicicleta, eliminando los estacionamientos a nivel de calle, implementando ciclovías y aumentando la calidad de los paraderos del transporte público (Herrmann et al., 2020).

2.2 Prácticas cotidianas y caminata en la ciudad

Además de su clara función de transporte, la calle significa el soporte físico del habitar cotidiano de las personas, como el de los juegos, de los encuentros, del trayecto diario entre las diversas actividades y de las relaciones casuales o habituales con otras personas (Inzulza, 2019). Son todos estos eventos los que conforman las prácticas cotidianas que ocurren en las veredas. Así,

estas prácticas cotidianas incluyen la caminata, las actividades deportivas, comerciales, recreacionales, de ocio y descanso.

2.2.1 Prácticas sociales y movilidad urbana cotidiana

La importancia de analizar la movilidad cotidiana no es solo entenderla como el transporte o movimiento, sino que usarla para develar el habitar cotidiano de las personas (Jirón, 2017).

“El estudio de las prácticas sociales urbanas constituye un camino relevante para comprender y promover el rol de los habitantes urbanos en el desarrollo de sus territorios” (Jirón y Lange, 2017). Estas prácticas sociales son definidas de forma general por Jirón y Lange (2017) como los modos que adoptan las personas para desarrollarse dentro de su vida cotidiana, que les permiten relacionarse con otras y configurar el espacio que habitan. Su carácter cotidiano alude a las condiciones a las que las personas se enfrentan en la vida diaria, esto significa cómo habitan y configuran el lugar donde viven, trabajan, estudian, realizan sus compras, se recrean y relacionan con otros. “En tal sentido, el concepto de cotidianidad enfatiza las interacciones entre prácticas individuales y estructuras sociales, entre distintos tipos de acciones y diferentes niveles de conciencia” (Jirón y Lange, 2017).

Inzulza (2019) reflexiona en torno a un debate teórico conceptual con el fin de entender el desarrollo y la evolución del concepto de imagen urbana acuñado por Lynch, que aún forma parte de los procesos de diseño y mejoramiento de la ciudad (Figuroa, 2015), metodología más bien estática que él mismo reconoció como falta de un sentido de desarrollo. Esta visión la aportará el constructo asociado al término de imaginario urbano que propone Silva (2006). El imaginario urbano corresponde a las “**prácticas de apropiación e intervención del espacio**” (Inzulza, 2019) adoptadas, en este caso, por los migrantes como nuevos residentes en las veredas de la calle

Maruri en la comuna de Independencia, Santiago. Se analizan las formas de apropiación del espacio público mediante la identificación de **prácticas socioespaciales que ocurren en la vereda**, estas se tipifican según la relación de cada una con el soporte físico y así nace la imagen e imaginario urbano como un binomio a considerar en la planificación y el mejoramiento barrial (Inzulza, 2019).

El análisis de las prácticas sociales y movilidad cotidiana se correlaciona con la necesidad de repensar las formas de intervenir los espacios a partir de límites administrativos y hacerlo a partir de la forma en que las personas habitan su territorio cotidianamente (Jirón, 2017), impera la necesidad de contribuir a estos procesos incluyendo la visión y experiencia de los residentes, en especial sobre las transformaciones socioespaciales en los centros de las ciudades, escenarios de significación colectiva (Saga, 2014), e incrementar la participación de la ciudadanía, la cual marca la diferencia en la factibilidad de implementación de los proyectos urbanos (Herrmann, 2016).

2.2.2 El Giro de la Movilidad

“El estudio de la movilidad busca comprender las complejas relaciones sociotécnicas que se producen en las diferentes prácticas que involucran cambios de posición. En el caso de la movilidad urbana, analizar, tanto el movimiento como las experiencias y los significados que emergen ha sido una forma de ampliar e incluso cuestionar las nociones clásicas sobre el transporte, centradas en la eficiencia del desplazamiento desde un punto A a un punto B”.

(Jirón e Imilán, 2018)

Esto se logra poniendo el foco en los procesos espaciales de los habitantes y sus vivencias. Por medio de estas prácticas cotidianas es que se

comprende su relación con los elementos sociotécnicos (Jirón e Imilán, 2018).

El llamado Giro de la Movilidad, desarrollado por (Cresswell, 2006; 2010; Elliot y Urry, 2010; Hannam et al., 2006; Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007; Sheller, 2017) “hace referencia al movimiento de personas, bienes e ideas con relación al cambio de lugar, permitiendo en los estudios urbanos abordar la organización de las prácticas cotidianas de los habitantes” (Jirón e Imilán, 2018), este concepto exhibe alcances teóricos, metodológicos y prácticos, en el que se enfatizan las dimensiones móviles del habitar cotidiano, por medio del cual los habitantes desarrollan la vida en la ciudad.

“La exploración metodológica juega un rol central en el paradigma de movilidad. La captura de las experiencias cotidianas va más allá de los registros discursivos, requiere adentrarse en las prácticas y sus performances asociadas” (Jirón e Imilán, 2018), para esto la etnografía juega un rol fundamental, sentando la base de variadas técnicas creadas para aprehender “las experiencias de habitar en movimiento que den cuenta cómo los y las habitantes espacializan sus vidas cotidianas” (Jirón e Imilán, 2018; Büscher, Urry y Witchger, 2010; D’Andrea, Ciolfi y Gray, 2011).

Una mirada desde la movilidad genera aportes “tanto en poner a los habitantes como principales sujetos de este tipo de estudios en relación con otros agentes que actúan en el territorio, y específicamente como ellos habitan las ciudades contemporáneas, donde las prácticas en movimiento juegan un rol significativo” (Jirón e Imilán, 2018).

Jirón e Imilán (2018) generan una discusión frente a la diferencia entre la movilidad como objeto de estudio y como enfoque teórico-metodológico en el marco de los estudios

urbanos. En la utilización de la movilidad como objeto describe las acciones que se llevan a cabo a lo largo de un viaje, transformando la percepción de este como “tiempo perdido” a una práctica social y cultural. En contraste, la movilidad como enfoque no se centra en el movimiento, sino que es la movilidad como modo de habitar (Urry, 2007).

2.3 Planificación y diseño de calles y espacios públicos

“Optimizar la movilidad de todos los ciudadanos y la accesibilidad de cada una de las áreas de las ciudades metropolitanas es una de las condiciones para que la ciudad democrática sea real”.

(Borja y Muxi, 2003)

La identificación de las problemáticas *globales* y presentes en la mayoría de las ciudades chilenas reflejan la necesidad de mejorar y generar un cambio que favorezca la movilidad. Dentro de este marco, la planificación y el diseño de espacios públicos peatonales pueden ser un aporte e incentivo para la caminata y además de eso, una solución a la falta de soporte para la realización de las prácticas cotidianas importantes para el desarrollo de las personas.

Dentro de la gama de espacios públicos peatonales, la calle es el lugar urbano primario donde el “espacio” y la “vida” se entrelazan. La calle es el soporte básico para la vida pública, la red que direcciona todos los flujos y establece los límites espaciales entre lo público y lo privado. Estos límites pueden ser patentes o difusos, lo que dependerá de su configuración y funcionamiento, ya que constituyen a su vez umbrales de comunicación y transición entre estas dos esferas. La calle se caracteriza por su diversidad, aloja múltiples actividades que fluctúan entre el movimiento y la permanencia,

entre lo individual y lo colectivo. “Los límites de este rango los marcan la vida y los usos; cuando una calle deja de ser calle, se convierte en tan sólo un camino” (MINVU, PNUD y Gehl, 2017).

Figura N°2: “Los elementos del sistema del espacio público en Chile” clasificados según: La espacialidad del contexto chileno (espacio) y la dimensión humana en el espacio público (vida)

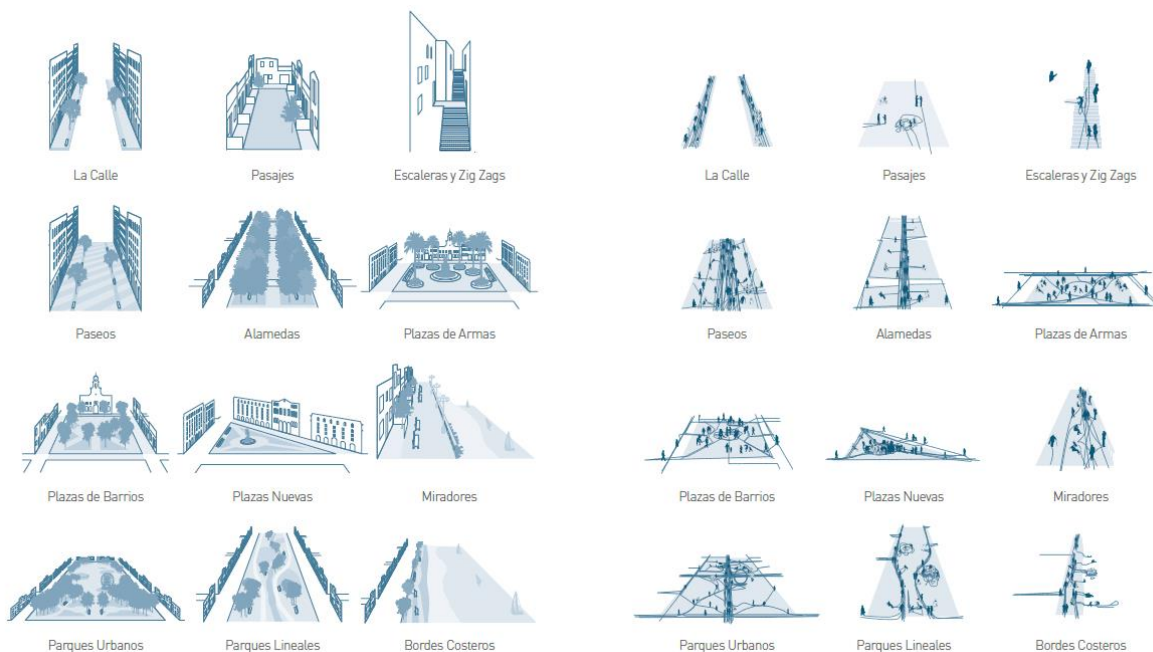
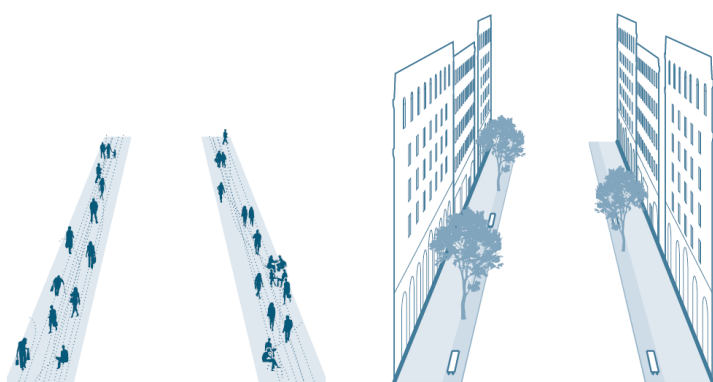


Figura N°3: La Calle: La Vida y El Espacio (las prácticas socioespaciales y el soporte físico)



Fuente (Figura 2 y 3): (MINVU, PNUD y Gehl, 2017)

En el documento “La Dimensión Humana en el Espacio Público. Recomendaciones para el Análisis y el Diseño” se disponen cinco líneas

de acción: **Preservación del Patrimonio, Movilidad Sustentable, Equidad y Diversidad, Diseño Urbano a la escala humana y el Fomento Económico y Cultural.** Para cada uno corresponde un ámbito de actuación y sus respectivas recomendaciones de diseño. Como se estipula anteriormente, las líneas que corresponden a esta investigación son la **Movilidad Sustentable** y el **Diseño Urbano a la escala humana.** Estas dos áreas poseen estrecha relación con la planificación y diseño de espacios públicos peatonales, en ellas se señalan recomendaciones que serán

consideradas dentro del análisis de la infraestructura peatonal y que también influyen en las prácticas cotidianas de las personas (revisar anexo 2). Tales como la **presencia de servicios básicos** (asientos, iluminación, basureros, señalética), la **diferenciación entre las áreas de circulación y los espacios para la estancia**; punto relevante para la legibilidad y el orden del espacio público, la **mitigación de la velocidad de vehículos motorizados**; indispensable para brindar seguridad en un entorno en el que se pretende fomentar las actividades al aire libre y la caminata. Además de la importancia de considerar una escala humana (y no del automóvil) en el diseño, bordes blandos y conectados, transiciones entre lo público y lo privado y consideraciones para el confort, brindar cobijo contra la intemperie y aprovechar los aspectos positivos del clima.

2.4 COVID-19 y espacios públicos: Reconfiguración de la calle

Desde que se reportó el primer caso en China, el COVID-19 ha infectado a más de tres millones de personas (julio 2020), esto ha generado el colapso de los sistemas de salud de muchos países y la implementación de medidas para la prevención o el intento de control de los contagios. Tales como cuarentenas totales o parciales, cierres de locales y actividades que congregaban grandes grupos de personas y limitaciones en la movilidad, puesto que es considerada uno de los principales factores de contagio.

La pandemia del COVID-19 ha traído consigo toda clase de cuestionamientos relacionados a nuestra forma de habitar, de transportarnos y de relacionarnos. Estos cuestionamientos aluden, junto a muchas otras disciplinas, a arquitectos y urbanistas, ya que ellos han sido los encargados de moldear gran parte del panorama actual de las ciudades, proyectando

nuestras viviendas, lugares de trabajo, estudio, comercio y esparcimiento y espacios públicos.

Debido a la pandemia, encontramos drásticos cambios en el orden y funcionamiento de la ciudad que afectan la economía y la calidad de vida de los habitantes. En muchas ciudades, los lugares que estaban destinados al desarrollo de la sociabilización (como restaurantes, cafés, bares, discotecas e incluso centros comerciales), han tenido que cerrar (Chayka, 2020). Por lo que “el único espacio que podemos usar es espacio privado o espacio público, no hay intermedio” (Papageorgiou, 2020). Estamos enfrentándonos, por lo tanto, a las limitaciones que presentan nuestros hogares y al peligro fuertemente difundido que representa la pandemia en la calle y los espacios públicos. Y en general, en toda la infraestructura y equipamientos que hacían la vida en la ciudad densa, más cómoda, ya que brindaban el soporte necesario para actividades laborales, sociales y recreativas que no están consideradas dentro de la esfera más privada, el hogar. (Chayka, 2020).

De la crisis surge la necesidad de buscar soluciones desde todas las aristas posibles, junto con la incertidumbre de las repercusiones que estas tendrán en la reconfiguración de la ciudad y espacios públicos, como las calles y veredas.

Cuánto cambiará la ciudad de forma permanente, depende de cuanto dure esta situación, mientras más se prolongue, mayor será el impacto para la ciudad y las disciplinas que la proyectan y planifican (Colomina, 2020). Bajo esta aseveración nace el interés por distinguir entre las soluciones “provisorias” e inmediatas, necesarias y ya utilizadas para combatir la pandemia y las soluciones permanentes y a futuro que se generen a partir de la crisis y que contribuirán en algunos casos

a un mejoramiento de base a las problemáticas que ya existían y que con esta situación se han acrecentado. Como lo es, en Chile, la deficiente infraestructura peatonal. Tal como lo expresan Mora y Herrmann (2020) en su columna, la crisis sanitaria ha evidenciado la necesidad de actualizar la normativa, de forma que reparta más justamente el espacio de la calle y la vereda, que además de propiciar el campo suficiente para el distanciamiento social requerido (detonante), de prioridad a los medios de transporte sustentables y signifique un espacio inclusivo para todas las personas.

“Hoy en día, las calles enfocadas en los peatones son la mejor práctica globalmente probada y la primera línea de respuesta para el transporte y las agencias de tránsito durante la crisis del COVID-19” (Nacto, 2020). En el documento “Streets for Pandemic: Response and Recovery” de Nacto (2020), se llama a **“Repensar las calles en tiempos de distanciamiento físico”**. También se recuerda que las fases durante la evolución de esta crisis son impredecibles y, por lo tanto, las medidas y estrategias tomadas para su manejo pueden no ser lineales y deben considerar este factor para

generar respuestas efectivas hasta la completa recuperación.

En las fases de transición, cuando las restricciones comiencen a disminuir, los negocios puedan reabrir sus puertas y la gente vuelva a salir a la calle, aun cuando no exista vacuna o no esté difundida. Las ciudades tendrán que enfocarse en mantener el distanciamiento social y brindar seguridad a las personas mientras se mueven de un lugar a otro. Para esto, medidas como el aumento de vías exclusivas y *transit-only*, la expansión de las veredas, estrategias de control de velocidad y redes de ciclovías protegidas, serán esenciales para que las personas se muevan de forma segura sin miedo a las recurrentes aglomeraciones (Nacto, 2020).

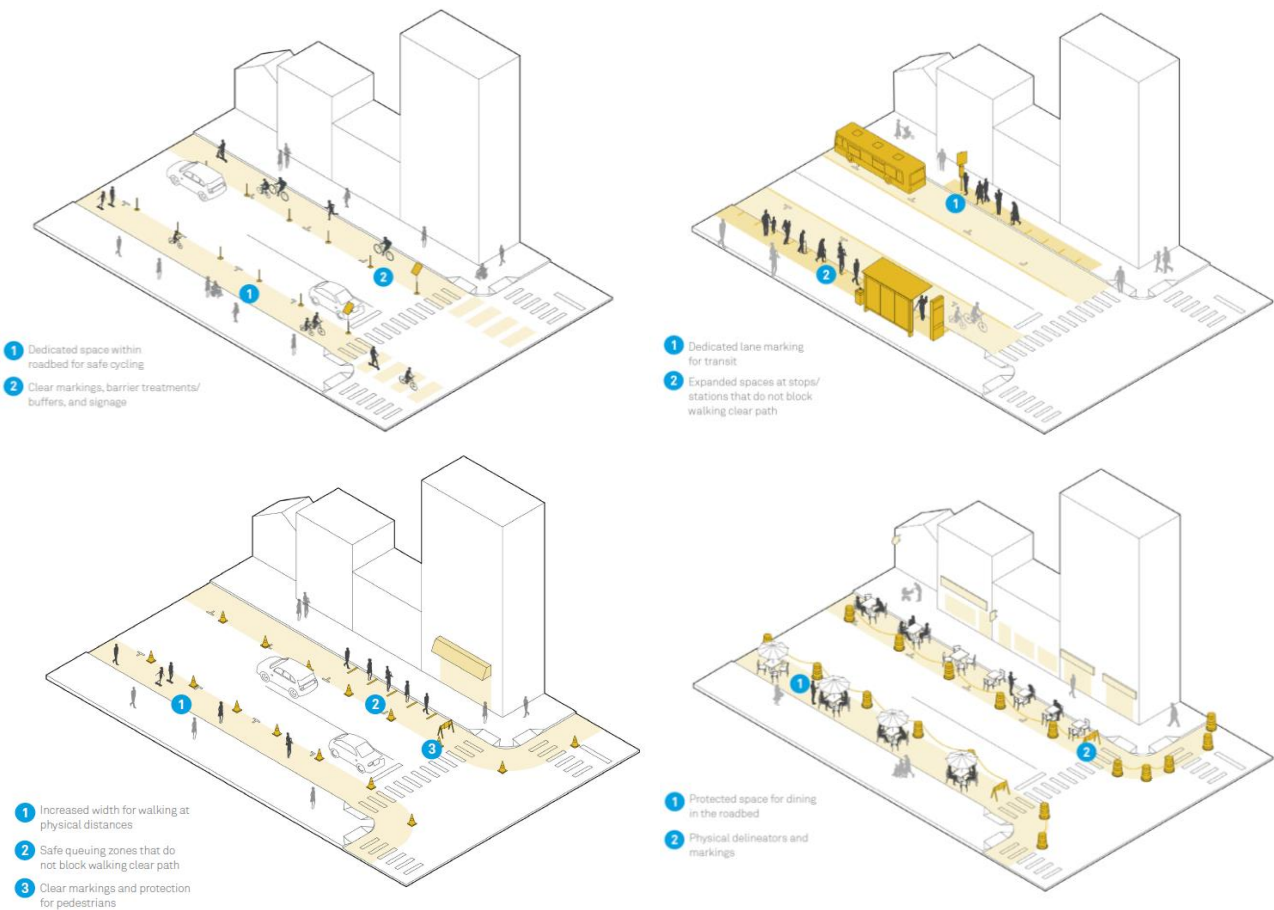
En los siguientes apartados se mostrarán las medidas consideradas por la guía “Streets for Pandemic: Response and Recovery” para cada etapa de la pandemia según una clasificación de calles (cuadro 4), y siete ejemplos de los principales escenarios y medidas a atender en las calles y veredas (figura 4).

Cuadro N°4: Tipos de medidas a considerar según fase y tipo de calle

Public Health Response	Neighborhood Streets (local/residential)	Neighborhood Main/High Streets (small retail/office, residential, schools, institutions)	Major Urban Streets (transit, retail/offices, institutions, schools)	Edge Streets & Boulevards (in/alongside parks, waterfronts, etc.)
Stay-at-home orders in place	<ul style="list-style-type: none"> • “open streets” (pop-up parks) • slow streets or local access only • speed management (movable barriers, gateway treatments, signs) • WiFi hotspots • open-air cooling zones/sanitation 	<ul style="list-style-type: none"> • sidewalk expansions for queuing, outdoor markets, & access • pop-up bike and roll lanes • temporary pick-up/drop-off delivery zones 	<ul style="list-style-type: none"> • sidewalk expansions for access & queuing • temporary pick-up/drop-off zones • shorten signal cycles • put pedestrian signals on recall 	<ul style="list-style-type: none"> • street closures to vehicular traffic, for medical services, recreation, markets, etc.
Pre-vaccine re-opening	<ul style="list-style-type: none"> • local-access only treatments • lane removal/street closures for schools & religious/cultural service providers 	<ul style="list-style-type: none"> • tactical lane/parking space removal, street closures for outdoor restaurant seating, outdoor markets, etc. • sidewalk expansions for queuing & access • tactical bike lanes • designated pick-up/drop-off delivery zones • bike & shared micromobility parking corrals • lane removal/street closures for schools & religious/cultural service providers 	<ul style="list-style-type: none"> • bus-only lane, tactical islands/in-lane stops, bus priority signals, expanded bus stops • lane removal/parking space removal for outdoor restaurant seating, outdoor markets • sidewalk expansions for queuing & access • protected bike lanes • speed management 	<ul style="list-style-type: none"> • street closures to vehicular traffic, e.g. for recreation, markets, schools, etc. • expanded bike lanes & bike/shared micromobility parking zones • speed management
Vaccine/post-COVID	<ul style="list-style-type: none"> • speed management (e.g. speed limit changes & geometry) • play streets, slow streets, and local-access-only policies & design 	<ul style="list-style-type: none"> • sidewalk widenings • speed management (e.g. speed limit changes & geometry) • expanded bike lanes & bike/shared micromobility parking zones 	<ul style="list-style-type: none"> • bus-only lanes with offboard fare collection, bus islands, and amenities • high frequency bus service • expanded bike lanes & bike/shared micromobility parking zones • sidewalk widenings • speed management 	<ul style="list-style-type: none"> • open space expansions • expanded bike lanes & bike/shared micromobility parking zones • speed management

Fuente: Streets for Pandemic: Response and Recovery (2020)

Figura N°4: Ciclovías – Extensiones de veredas – Vías de tránsito – Restaurantes al aire libre



Fuente: Streets for Pandemic: Response and Recovery (2020)

Descripción objetivo principal de cada medida:
(Nacto, 2020)

Ciclovías: Brindan el espacio esencial a las personas para transportarse en bicicleta y otros medios compatibles con las ciclovías, manteniendo la distancia física requerida.
Extensiones de veredas: Brindan el espacio y pautas de distanciamiento físico para las personas mientras caminan o esperan.
Vías de tránsito (para gente que espera transporte público): Brinda un espacio exclusivo para las personas que necesitan esperar, asegurando el área necesaria para quienes caminen por la vereda.
Slow streets: Disminuye la velocidad de los automóviles y el tránsito al mínimo para que la calle pueda ser compartida por peatones,

ciclistas y todo tipo de usuarios de forma segura.

Zonas de retiro y reparto: Brinda espacios para servir al comercio esencial, convirtiendo estacionamientos en las aceras o vías en zonas para el retiro y reparto de productos.

Restaurantes al aire libre: Brinda espacio en el exterior (calles o veredas) a restaurantes para que puedan funcionar y cumplir con las normas de distanciamiento.

Ferias: Proyecta el espacio de los negocios mediante demarcaciones en el suelo, hacia la calle para expandir el espacio de comercio y cumplir con el distanciamiento social.

III - Marco Metodológico



3.1 Enfoque de la investigación

La investigación adopta un enfoque cualitativo, por medio de una metodología de tipo exploratorio-descriptiva. Rescata la combinación de técnicas y cruce teórico realizado por Inzulza, Gallardo, Castillo y Cambiaso (2019), en donde se contrasta el análisis clásico de la Imagen Urbana (Lynch, 1960), limitado por su estaticidad, con la observación de las experiencias del usuario y

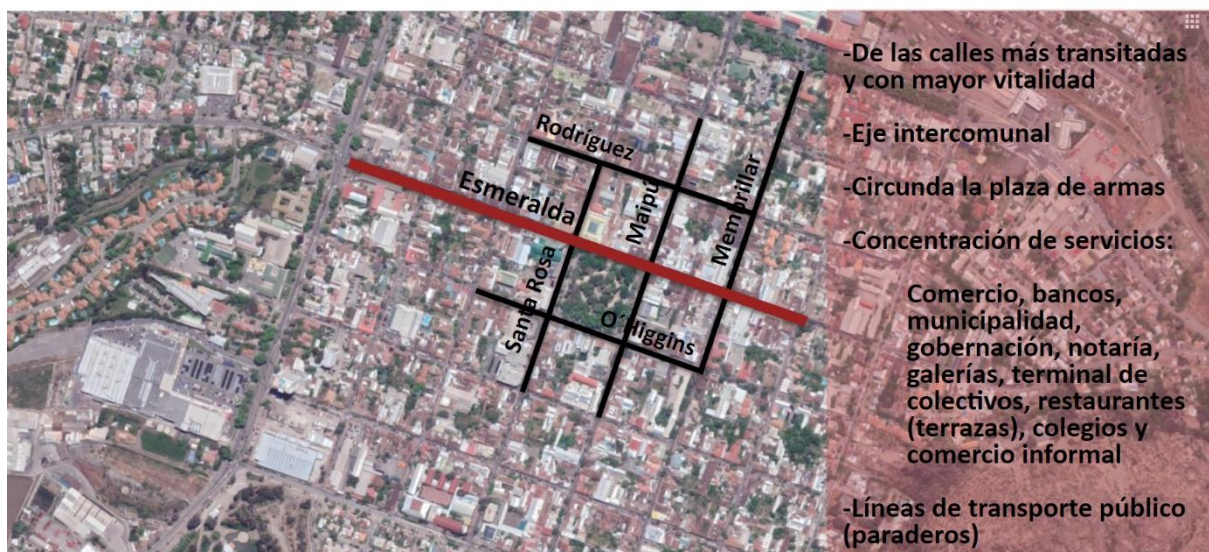
3.1.1 Delimitación del área de estudio: Calle Esmeralda, Los Andes

El área de estudio de esta investigación tiene como eje principal el tramo más activo de la calle Esmeralda, una de las arterias más importantes de la ciudad de Los Andes, dentro del casco histórico. El tramo de 400 metros de longitud, adyacente a la Plaza de Armas, incluye tres zonas con distinto carácter en cuanto a modos de ocupación y servicios (cuadro 5). Cabe señalar que en algunas

sus apropiaciones en el espacio público, englobadas dentro del concepto de prácticas cotidianas. Para este fin se utilizan metodologías propuestas por MINVU, PNUD y Gehl (2017) y, Herrmann y Mora (2017) para la **observación de la vida pública**, en particular la caminata y otras prácticas cotidianas, y la **evaluación de la calidad del espacio público**, en concordancia con los objetivos planteados en esta investigación.

intersecciones claves el área de estudio se extiende, tomando en cuenta para el análisis calles transversales a Esmeralda, específicamente las calles Maipú y Membrillar. La delimitación del área de estudio se realizó en base a la experiencia y la observación personal como habitante de la ciudad, y corresponde al área de mayor flujo peatonal y presencia de prácticas cotidianas en el centro histórico de Lo Andes.

Figura N°5: Calles más activas del centro de Los Andes (mayor presencia de peatones y prácticas cotidianas)



Fuente: Elaboración propia en base GoogleMaps

Cuadro N°5: En términos generales, en la calle Esmeralda se distinguen tres tramos: un tramo oriente, la plaza y un tramo poniente - Fuente: Elaboración propia

<p>Tramo oriente</p> 	<p>Terminales de colectivos, paraderos de micro y galerías comerciales.</p> <p>Tramo más “desordenado”: mayor acumulación de personas concentración de comercio informal y presencia de basura.</p>
<p>Plaza</p> 	<p>Punto de encuentro, gran congestión de automóviles por estacionamientos y paraderos.</p> <p>Cambio de carácter durante la cuarentena: plaza cerrada y aumento del comercio informal.</p>
<p>Tramo poniente</p> 	<p>Concentración de comercio y servicios básicos (norte).</p> <p>Presencia de restaurantes y comercio cerrado durante la cuarentena (sur).</p>

Cuadro N°6: Cuadro resumen de la metodología de investigación - Fuente: Elaboración propia

Objetivo General	Objetivos Específicos	Método	Técnica de obtención de datos	Resultados esperados
Identificar las prácticas cotidianas que ocurren en la calles y veredas del centro histórico de Los Andes y develar las transformaciones socioespaciales generadas a partir de la pandemia del COVID-19.	1. Observar y registrar las prácticas cotidianas que se llevan a cabo en la calle Esmeralda durante la pandemia y clasificarlas (caminata, comercio informal, etc.).	Registro de prácticas cotidianas en las calles (peatones, comercio informal, etc.)	-Observación -Fotografía -Cuento Simple de Peatones (Herrmann y Mora, 2017) -Mapa de actividades (MINVU, PNUD y Gehl, 2017)	-Predominancia del comercio informal y actividades básicas (trámites, abastecimiento, etc.) -Incumplimiento del distanciamiento social -Ocupación de calzada por peatones
	2. Catastrar las condiciones espaciales de la calle y analizar como estas acogen las prácticas cotidianas en el contexto de pandemia actual (crisis sanitaria/económica), constituyendo o no un lugar adecuado y seguro para sus habitantes (permitiendo principalmente el distanciamiento social requerido por este contexto).	Análisis del soporte físico de la calle	Análisis de la calle y sus componentes: -Catastro de uso de suelo de los bordes (MINVU, PNUD y Gehl, 2017) -Perfiles tipo (GDGI, 2016)	Infraestructura deficiente con relación a la concentración de tránsito peatonal, actividades y servicios. situación que se evidencia en la crisis sanitaria
	3. Formular recomendaciones de diseño de espacio público para las calles y veredas del centro histórico de Los Andes acordes a los requerimientos generales (refiriéndose a un buen funcionamiento del espacio público en condiciones “normales”) y específicos de la pandemia.	Elaboración de recomendaciones	-Realización de entrevistas semi estructuradas a cinco actores claves -Elaboración a partir de bibliografía, entrevistas y resultados del análisis	Set de recomendaciones

3.1.2 Método del trabajo de campo

Este se clasifica en dos grandes etapas, cada una de ellas adopta metodologías previamente utilizadas en investigaciones similares o sugeridas por organismos especializados con el fin de entregar herramientas para la planificación y el diseño de espacios públicos para la gente (MINVU, PNUD y Gehl, 2017; Mora y Herrmann, 2017).

3.1.2.1 Registro de prácticas cotidianas en la calle Esmeralda

Para el entendimiento y acercamiento empírico de la caminata y otras prácticas cotidianas presentes en el centro de Los Andes durante la pandemia, se consideran las siguientes técnicas basadas en la observación.

Registro de personas en movimiento: conteos

Se realiza un *Conteo Simple de Peatones* en base a una metodología de conteo utilizada por Herrmann y Mora (2017) donde se aplica la técnica de *puentes virtuales*. Para este caso se definen diez puentes virtuales en el área de estudio y se registra la cantidad de personas que traspasa dicha línea virtual en el espacio en un periodo de conteo de ocho minutos. Debido al contexto de pandemia se adapta la metodología reduciendo los intervalos de conteo a un día hábil entre lunes y jueves en el horario de mayor actividad, entre 11:00hrs. y 12:30hrs., en este intervalo se toma registro en video de cada puente virtual para ser estudiado posteriormente con mayor detalle, analizando diferentes categorías como género, rango etario, uso de mascarilla, etc.

Registro de otras prácticas cotidianas: personas en permanencia

Se lleva a cabo a través de un *Mapa de Actividades*, el cual consiste en registrar y tipificar todas las actividades presentes, comunes y eventos inusuales, en el área de estudio, a partir de los registros de video, que fueron analizados posteriormente (MINVU, PNUD y Gehl, 2017).

Ambos registros -*personas en movimiento* (conteo de peatones) y *personas en permanencia* (otras prácticas cotidianas)- fueron realizados en octubre del 2020, durante la etapa de *Desconfinamiento, Fase 3 (Preparación)*.

3.1.2.2 Análisis del soporte físico de la vereda en calle Esmeralda

Para analizar y explicar tanto la relación entre las prácticas cotidianas que ocurren en las calles y la infraestructura peatonal, como la contribución de esta relación a la seguridad de los ciudadanos durante la pandemia, se contrastan las prácticas cotidianas identificadas, con un análisis morfológico del área de estudio enfocado en la calles y veredas, y las recomendaciones entregadas por las autoridades durante el año 2020.

Catastro de uso de suelo (concentración de servicios)

Se analiza la relación entre la concentración de servicios presente en los ejes más importantes del centro de Los Andes (área de estudio) y la ocupación de la calle Esmeralda (mediante planimetría de uso de suelo y los resultados del conteo peatonal) (MINVU, PNUD y Gehl, 2017).

Perfiles tipo:

Secciones de puntos relevantes, los cuales coinciden con los *puentes virtuales* utilizados en el conteo peatonal (uno por manzana), (GDCl, 2016).

3.2.2.3 Entrevistas semiestructuradas a actores claves

3.1.3 Elaboración de recomendaciones

En base al cruce de resultados del trabajo de campo, las entrevistas a actores claves y el análisis bibliográfico, normativo y de las medidas de seguridad promovidas para combatir la pandemia, se elaboran recomendaciones para el diseño de calles y espacios públicos peatonales del centro histórico de la ciudad de Los Andes.

IV - Resultados y Discusión



El apartado siguiente corresponde al desarrollo de la investigación, la cual tiene como objetivo generar un catastro y análisis de las prácticas cotidianas en la Calle Esmeralda del centro histórico de Los Andes durante la pandemia.

Este análisis se realiza en tres etapas principales, la primera corresponde al conteo de peatones realizado en octubre del 2020 en etapa de *Desconfinamiento Fase 3 (Preparación)* y al posterior procesamiento y análisis de los datos obtenidos. Esto nos entrega una mirada de la actividad peatonal, prácticas y condiciones a las que se enfrentan los usuarios del espacio público de la Calle Esmeralda. En esta etapa, también se analizan el plano de uso de suelo y documentos que tratan la gestión del espacio público por parte de las autoridades en periodo de pandemia.

En la segunda etapa se realiza un catastro de prácticas cotidianas en las calles del centro de Los Andes (personas en permanencia), a partir de la observación en terreno y el registro) de videos y fotografías, simultáneo al conteo peatonal, (*octubre 2020 - fase 3*).

La tercera y última etapa consiste en la realización de entrevistas semiestructuradas a actores claves (relacionados con la planificación y diseño de espacios públicos y comerciantes de la ciudad), elaboradas para

luego definir consideraciones relevantes que puedan ser traducidas en recomendaciones de diseño para las calles del centro de Los Andes.

4.1 Primera etapa

4.1.1 Flujos peatonales

El análisis de los flujos peatonales se lleva a cabo a través del método de conteo de puentes virtuales. Los puentes establecidos representan cada uno un tramo específico (ocho tramos) con diferentes características, tipos de apropiaciones por parte de los usuarios y aplicación de políticas en cuanto al tránsito, seguridad y movilidad públicas. Estos puentes corresponden a:

1. Esmeralda poniente
2. Esmeralda poniente peatonalizada
3. (*a y b*) Esmeralda sector plaza
4. Esmeralda oriente
5. (*a y b*) Maipú sector comercial
6. Maipú sector plaza
7. Membrillar norte
8. Membrillar sur

Cada tramo será analizado en profundidad en la segunda etapa de la investigación. En las tablas siguientes se exhiben los resultados del conteo para identificar los tramos de mayor y menor flujo y actividad peatonal.

Figura N°6: Puentes virtuales en el área de estudio



Fuente: Elaboración propia

Cuadro N°7: Flujos peatonales en el centro de Los Andes estimados por hora

PUENTE	HOMBRES POR HORA	MUJERES POR HORA	TOTAL POR HORA	CONTEO 8 MIN
1	705	517,5	1222,5	163
2	765	1042,5	1807,5	241
3a	832,5	1087,5	1920	256
3b	577,5	1087,5	1665	222
4	615	892,5	1507,5	201
5a	712,5	840	1552,5	207
5b	540	990	1530	204
6	592,5	735	1327,5	177
7	390	472,5	862,5	115
8	270	330	607,5	81
TOTAL	6000	7995	14002,5	1867
PORCENTAJE	43%	57%	100%	100%
PROMEDIO	600	799,5	1400,25	186,7

Fuente: Elaboración propia

El conteo peatonal muestra que en las veredas hay un promedio estimado por hora entre 600 y 1800 peatones (cuadro 7). Con relación al género, hay más mujeres (57%) que hombres transitando por el centro.

En la figura siguiente (figura 7) se grafican por orden de intensidad los tramos con mayor flujo peatonal. Este flujo predomina desde el sector Plaza de Armas hacia el poniente (puentes 2 y 3a), seguido por el sector oriente y el norte de la calle Maipú (puentes 3b, 4 y 5).

Las diferencias de flujo peatonal obedecen a factores como la concentración de

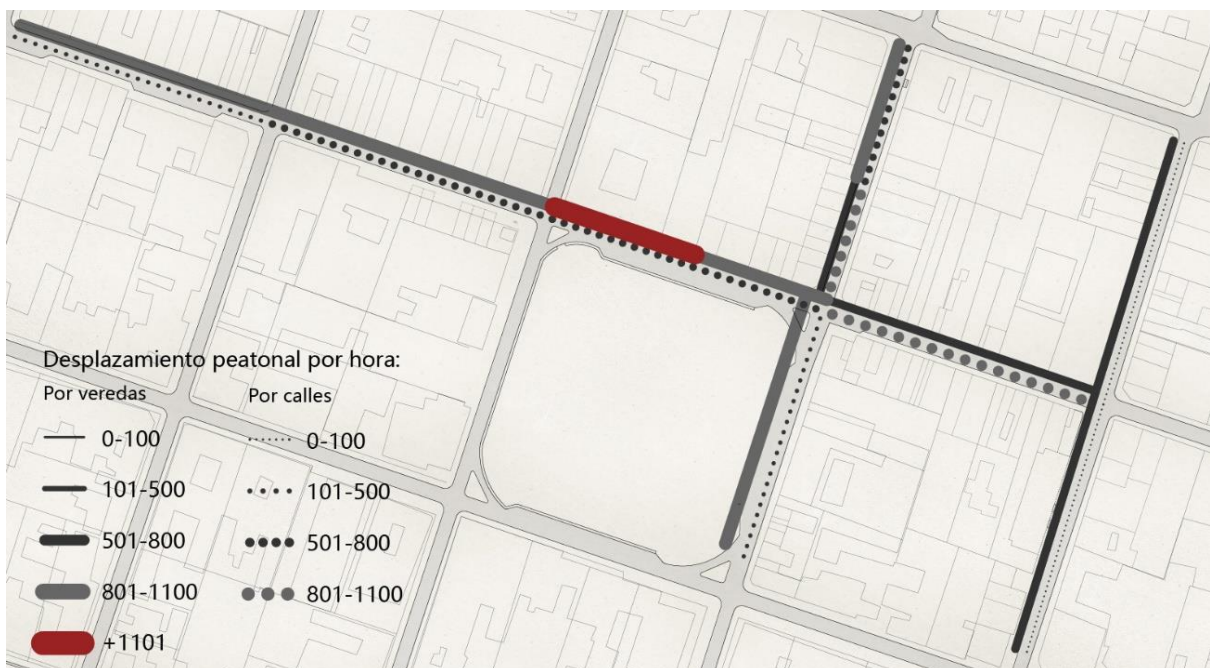
equipamientos y servicios, conectividad y calidad del espacio público.

Figura N°7: Flujos peatonales en el centro de Los Andes (estimación por hora)



Fuente: Elaboración propia

Figura N°8: Flujos peatonales en la vereda y calzada del centro de Los Andes



Fuente: Elaboración propia

Se observa que en todos los tramos analizados los peatones no solamente ocupan las veredas, sino también las calzadas.

La distribución de los peatones entre veredas y calzadas o, mejor dicho, la ocupación de la calzada por parte de los peatones es un claro indicador de la falta de espacio para el desarrollo adecuado de la vida urbana en las veredas en el contexto de pandemia, ya que incluso, en algunos casos la ocupación de la calzada supera la de la vereda, por esta encontrarse colapsada con diversas prácticas cotidianas. En la figura 8 se observa un patrón en la mayoría de los tramos (2, 3, 5b y 6), en ellos aproximadamente un 60% de los peatones camina por la vereda y un 40% por la calzada. Cabe destacar que en los tramos 2, 3, 4, 5 y 6 las calles se encontraban peatonalizadas al momento de la realización del trabajo de campo como medida de seguridad por la cuarentena y posterior desconfiamiento, lo que permitió que en el tramo 4 transiten más personas por la calzada que por la vereda. En los extremos, la ocupación de la vereda puede ser considerada “mínima”, lo que no quiere decir que sea

despreciable ya que en dichos tramos (1, 7 y 8) las calles no se encontraban cerradas para los vehículos, lo que denota la necesidad de mayor espacio para el tránsito de peatones.

En la figura anterior, los ejes fueron trazados por la vereda más utilizada, lo que también denota un patrón homogéneo en la calle Esmeralda. Dentro de esta, la mayor actividad se concentra en la vereda norte, fenómeno adjudicado principalmente a las condiciones físicas como la cantidad de sombra, la calidad de la infraestructura (dimensiones, regularidad del suelo, etc.) y la concentración del comercio en dicha vereda.

4.1.2 Análisis de los datos

A partir del registro elaborado para el *conteo simple de peatones*, se obtiene información que pueda aportar a la realización de un catastro más detallado de la caminata, y de las características y necesidades de la ocupación de las calles en el centro de Los Andes durante la pandemia.

Gráfico N°2: Peatones en el centro de Los Andes. Identificación por rango etario

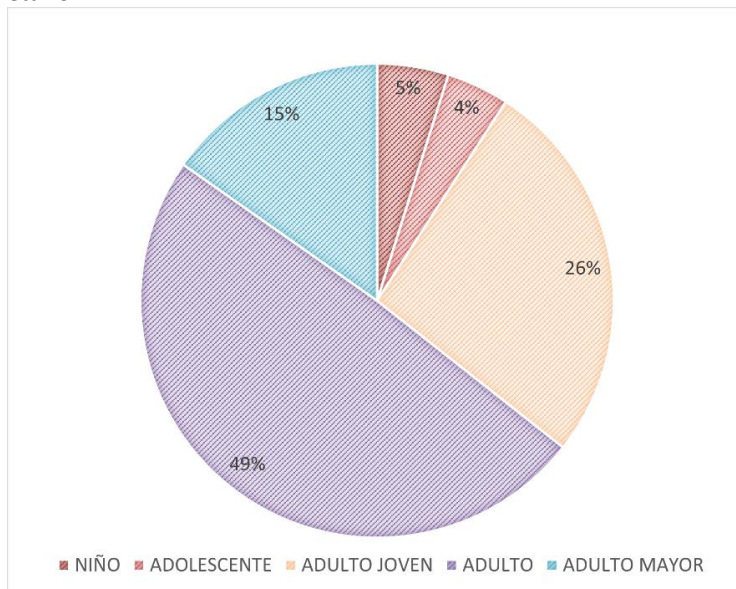


Gráfico N°3: Peatones en el centro de Los Andes. Identificación por género (en intervalo de conteo)

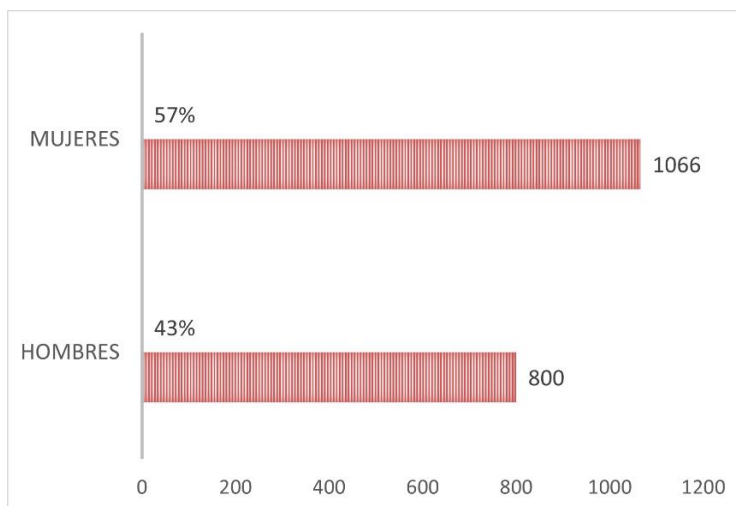
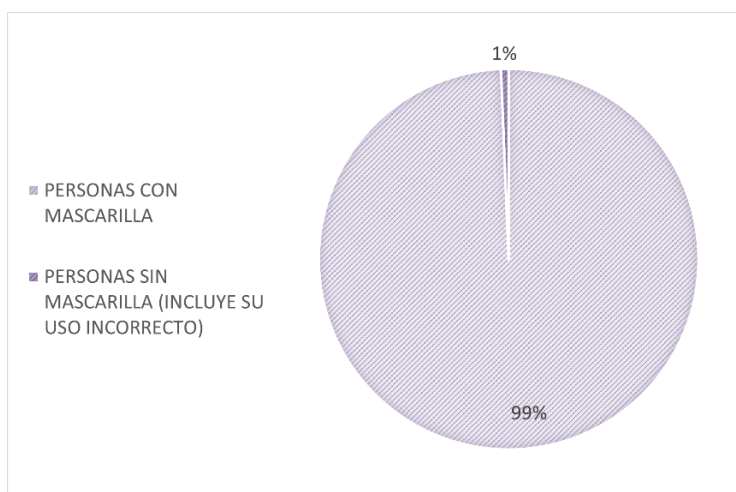


Gráfico N°4: Peatones en el centro de Los Andes. Uso de mascarilla en el espacio público



En el gráfico 2 se encuentra que casi una mitad de los caminantes corresponde a adultos, seguido por otra gran cantidad de adultos jóvenes (26%). El cuarto restante se divide en adultos mayores (15%), que, a pesar de ser un bajo porcentaje, evidencia una alta actividad y presencia de ellos en las calles, ya que este grupo corresponde al 11% de la población de Los Andes, (SITrural, 2020), y niños y adolescentes que no alcanzan un 10%. Se debe tener en consideración que el horario de mayor actividad en el centro coincide con el horario de clases (virtuales).

En la clasificación de usuarios por género, donde la calle está compuesta casi un 15% más por mujeres que por hombres, se aprecia una diferencia similar a los resultados de la partición modal en Santiago (SECTRA, 2006), en donde las mujeres que se desplazan pie corresponden a un 55,32% mientras que los hombres un 39, 57%.

Respecto al uso de mascarillas, el 1% que incumple con dicha norma de seguridad pertenece solamente a usuarios que no la usaban de forma correcta. Esto denota cierto nivel de responsabilidad y compromiso con la ciudadanía.

Respecto al gráfico según acompañantes, se encuentra equilibrada la cantidad de personas que se desplazan solas y acompañadas (incluye adultos con niños). Por esta razón se debe considerar el mayor requerimiento de espacio y ancho de vereda, de los grupos de peatones. La cifra de personas con perros es casi despreciable por lo que se infiere que el centro no es uno de los lugares que se escoge a la hora de salir con mascotas.

En el gráfico X se agrupan los usuarios que llevan bolsas, carros y coches, también se incluyen personas con movilidad reducida, donde predominan las personas usando bastón, seguido de sillas de ruedas y andadores. En distinta medida, todas estas personas exigen una mayor cantidad de espacio al soporte físico y necesitan de una infraestructura que les permita desplazarse de forma cómoda y segura.

La calidad del espacio público del centro y el interés en la movilidad de las personas también se refleja en el uso de la bicicleta, aquí, debido a la falta de ciclovías, la mayoría de los ciclistas se mueve por las calles, pero un gran número decide limitar su velocidad caminando junto a la bicicleta por las veredas, mientras que otros, arriesgándose a multas, se desplazan por la vereda.

Gráfico N°5: Peatones en el centro de Los Andes. Clasificación según compañía

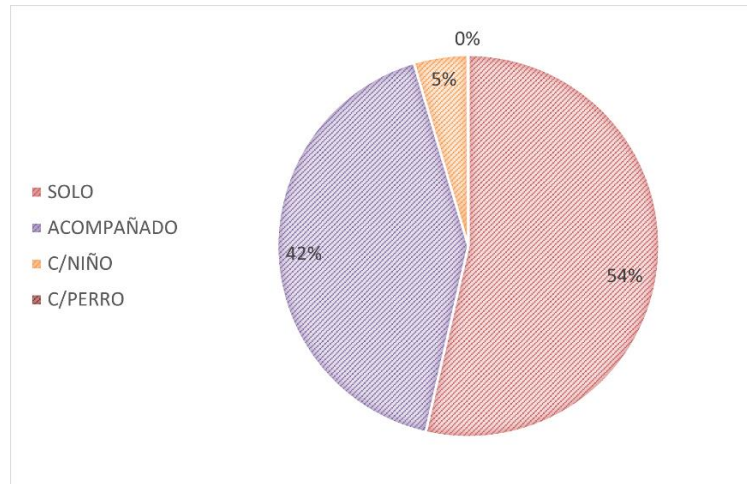


Gráfico N°6: Peatones en el centro de Los Andes (por hora). Dispositivos que influyen en el desplazamiento

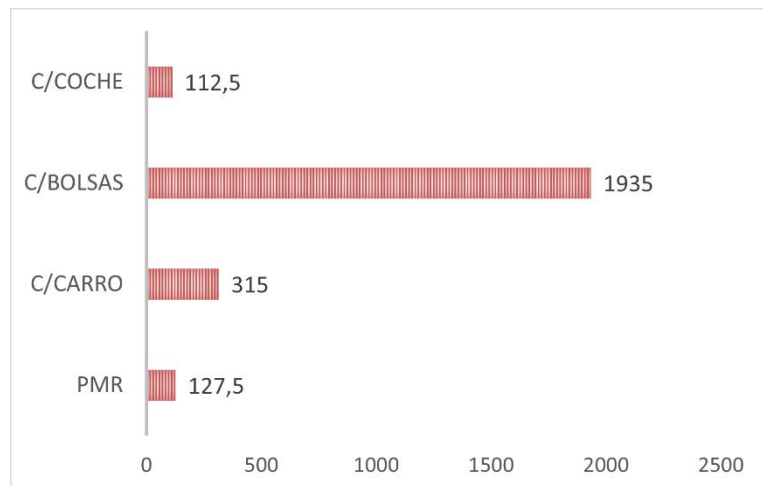
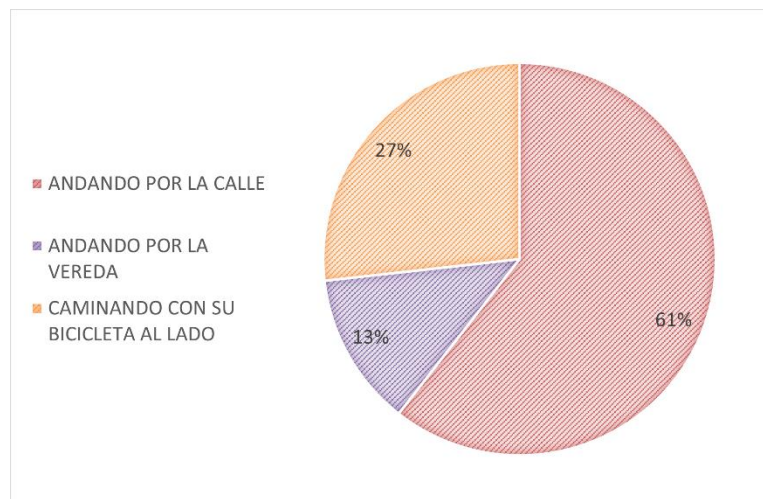


Gráfico N°7: Formas de desplazarse en bicicleta por el centro de Los Andes



Cuadro N°8: Peatones en el centro de Los Andes (por hora). Flujos totales por rango etario

PUENTE	NIÑO	ADOLESCENTE	JOVEN	ADULTO	TERCERA EDAD
1	22,5	45	315	667,5	172,5
2	52,5	112,5	382,5	900	360
3a	135	82,5	420	967,5	315
3b	60	45	465	847,5	247,5
4	75	60	435	705	232,5
5a	112,5	82,5	382,5	757,5	217,5
5b	82,5	67,5	472,5	690	217,5
6	45	22,5	427,5	630	202,5
7	97,5	52,5	202,5	405	105
8	0	30	202,5	307,5	67,5
TOTAL	682,5	570	3502,5	6570	2070
PORCENTAJE	5%	4%	26%	49%	15%

Cuadro N°9: Peatones en el centro de Los Andes (por hora).

Dispositivos que influyen en el desplazamiento

PUENTE	CARRO	CARGA (BOLSAS)	COCHE
1	60	210	0
2	45	375	15
3a	52,5	202,5	22,5
3b	37,5	217,5	22,5
4	7,5	142,5	15
5a	37,5	255	7,5
5b	30	187,5	7,5
6	22,5	157,5	15
7	7,5	60	7,5
8	15	127,5	0
TOTAL	315	1935	112,5

En los cuadros 4, 5 y 6 se presentan categorías con las que se analiza el flujo peatonal, que pueden dar cuenta de estándares que debe cumplir la calle en cuanto a infraestructura.

Cuadro N°10: Peatones en el centro de Los Andes (por hora). Desglose P.M.R. y clasificación según compañía

ZOO

PUENTE	PMR BASTÓN	PMR ANDADOR	SILLA DE RUEDAS	SOLO	ACOMPANADO	C/NIÑO	C/PERRO
1	7,5	0	0	765	427,5	30	0
2	7,5	7,5	7,5	1200	577,5	30	0
3a	15	7,5	0	862,5	967,5	90	0
3b	7,5	0	0	780	817,5	67,5	0
4	7,5	0	7,5	720	750	37,5	0
5a	15	0	0	877,5	532,5	142,5	0
5b	15	0	15	712,5	712,5	105	0
6	7,5	0	0	892,5	412,5	22,5	0
7	0	0	0	322,5	427,5	112,5	0
8	0	0	0	375	232,5	0	7,5
TOTAL	82,5	15	30	7507,5	5857,5	637,5	7,5
PORCENTAJE		1%		54%	42%	5%	0%

Cuadro N°11: Flujo de autos y bicicletas en el centro de Los Andes (por hora)

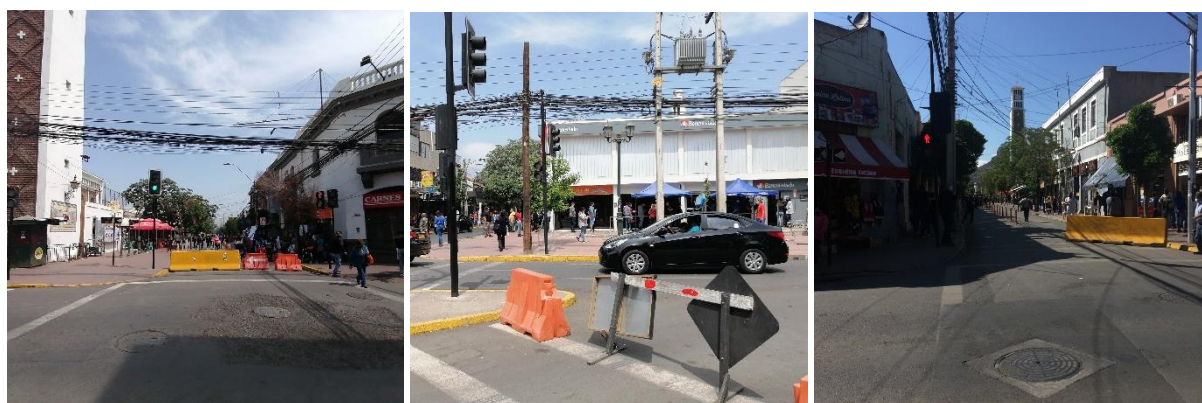
PUENTE	BICICLETAS			AUTOS
	ANDANDO CALLE	ANDANDO VEREDA	CAMIANDO VEREDA	-
1	37,5	7,5	15	172,5
2	30	0	45	15
3A	7,5	30	7,5	0
3B	45	0	37,5	0
4	30	0	0	7,5
5A	37,5	0	37,5	7,5
5B	52,5	0	0	7,5
6	37,5	15	0	15
7	22,5	7,5	0	232,5
8	22,5	7,5	0	427,5
TOTAL	322,5	67,5	142,5	885

Fuente (cuadros 8, 9, 10 y 11): Elaboración propia

En el cuadro anterior se muestra la relación entre en flujo de ciclistas y automovilistas por hora, cabe recordar que solo los tramos 1, 7 y 8 cuentan con un tránsito vehicular autorizado, mientras que en los otros el ingreso de vehículos es excepcional.

4.1.3 Centralización en Los Andes y gestión pública

Figura N°9: Fotografías cierres de calles del sector céntrico de Los Andes



Santa Rosa esquina Esmeralda / O'Higgins esquina Maipú / Esmeralda esquina Papudo

Fuente: Elaboración propia

Figura N°10: Cierres de calles en el centro de Los Andes durante la Cuarentena por Coronavirus y el Plan de Desconfinamiento



Paralelamente al desarrollo de esta investigación y a la evolución de la pandemia, el centro de Los Andes se ha transformado constantemente con la intención de brindar seguridad a sus ciudadanos, a través de políticas que brinden más espacio a las prácticas cotidianas que allí ocurren.

Se hace una recopilación de cuatro Decretos Alcaldicios emitidos en las distintas fases de cuarentena.

I 19 junio 2020: Con motivo de la cuarentena se considera la necesidad de implementar cierres de calles en el sector central y establecer los desvíos de tránsito correspondientes.

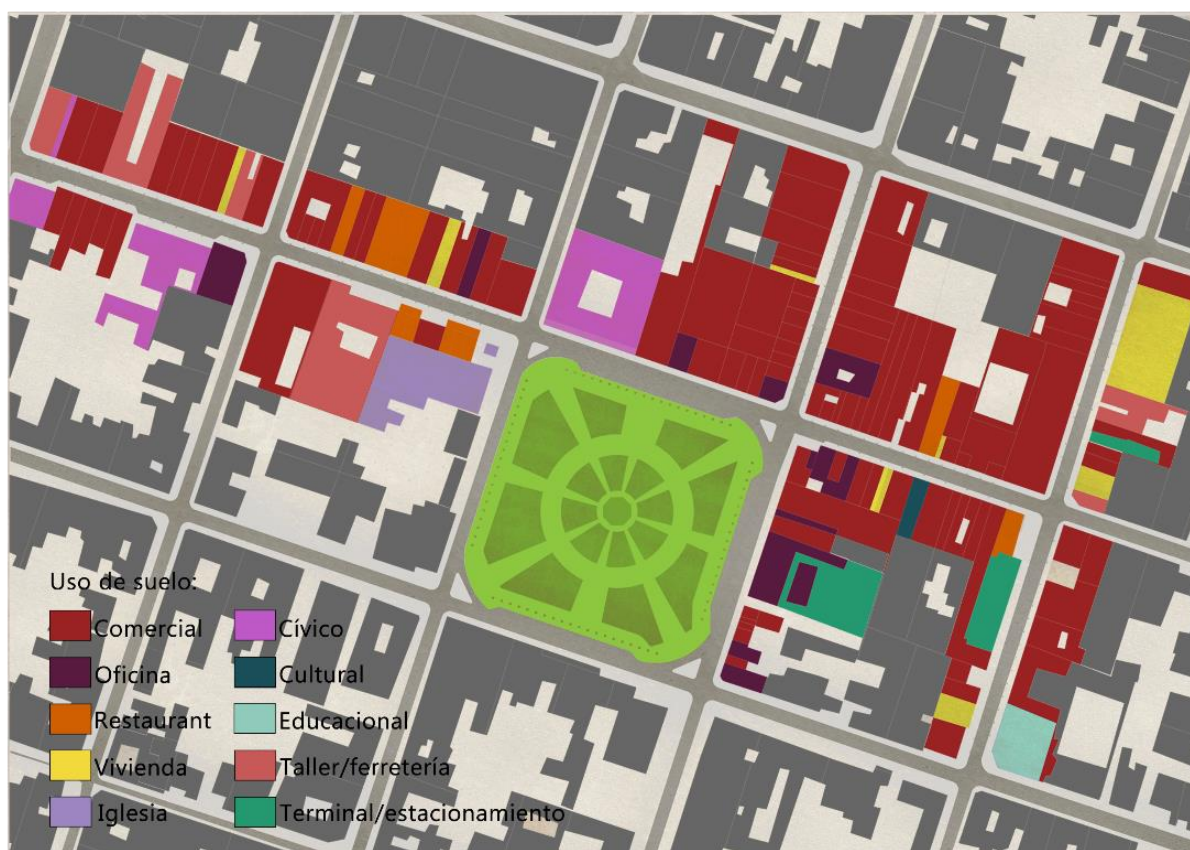
II 23 junio 2020: Se establece la prohibición de estacionar cualquier vehículo motorizado en las calles cerradas al tránsito vehicular.

III 21 agosto 2020: Se considera la necesidad de permitir el ingreso de personas y vehículos de forma gradual con motivo del *Plan de Desconfinamiento (paso 2)*, manteniéndose la prohibición de estacionar y detenerse en cualquiera de las calles en que se encuentre limitado el tránsito vehicular.

IV 8 septiembre 2020: Con motivo del *Paso 3 (Preparación)*, se avanza en la reintegración del tránsito vehicular con el fin de evitar aglomeraciones en el sector céntrico de la comuna. Se mantienen las prohibiciones de estacionamiento.

Fuente: Elaboración propia en base a GoogleMaps y D.A. facilitados por la Municipalidad de Los Andes

Figura N°11: Plano de uso de suelo



Fuente: Elaboración propia

El *plano de uso de suelo* (figura 11) da cuenta de la concentración del comercio y equipamientos que existe dentro del área de estudio. También se puede apreciar cierta zonificación que brinda un carácter especial a cada tramo. Hacia un sector se concentran edificios de carácter cívico y emblemáticos, como son la Municipalidad, la Gobernación y la Iglesia Santa Rosa (poniente de la Plaza de Armas), hacia el oriente, se encuentran, además de bancos, oficinas y farmacias que se concentran alrededor de la plaza, predios dedicados al transporte público, como terminales.

Dentro de la categoría de comercio se separan, debido a su influencia en la calle, los rubros de restaurantes y de talleres/ferreterías. Los restaurantes, debido principalmente a las

adaptaciones sugeridas para su funcionamiento en pandemia (cuando se les permite abrir), ya que las normas en distintos lugares les han permitido la ocupación del espacio público (calles o veredas) y lentamente esto se ha replicado en la calle Esmeralda (poniente de la Plaza de Armas). Por otro lado, se reconocen los talleres mecánicos y ferreterías por su demanda “obligada” del ingreso de vehículos, lo que debe ser tomado en consideración a la hora de redistribuir el espacio disponible.

“Actualmente la actividad comercial se concentra en el tramo poniente de la Calle Esmeralda, correlativo a los condicionamientos espaciales específicos, como a esa historia de flujos internacionales decimonónicos.

Respecto de los focos de atracción que influyen al interior del damero urbano actual, este tramo comercial de Esmeralda se inicia una cuadra y media al oriente de la Plaza, por la reciente instalación del Terminal Intercomunal de Colectivos, recorrido del área comercial sigue desde ese punto hacia el poniente condicionado por el emplazamiento consecutivo del Terminal Intercomunal de microbuses, tiendas comerciales, restaurantes y antiguos hoteles (todos ellos emplazados intermitentemente en toda Esmeralda), Farmacias, Plaza, Bancos, Gobernación, Correo, Municipalidad, Colegio y Supermercado”.

Lazo-Mella y Cortéz-Ahumada (2015).

Se puede establecer una relación entre el uso de suelo, específicamente, el equipamiento presente en cada sector y la afluencia de peatones en el mismo. Esto obedece a las características de cada servicio que ofrecen.

Los sectores con mayor tránsito de peatones presentan focos de comercio (Esmeralda poniente y Maipú sector comercial) y entidades públicas como la Municipalidad y Gobernación (Esmeralda poniente). Donde se concentran los bancos y oficinas (circundante a la Plaza de Armas) existe un menor flujo de peatones, ya que estos se encuentran concentrados exclusivamente en las filas del lugar al que asistirán. Por otro lado, Esmeralda oriente también presenta un alto flujo de peatones (menor al de Esmeralda poniente) y este se encuentra relacionado al carácter del sector, dominado por el traslado desde y hacia las comunas aledañas.

4.2 Segunda etapa

En la siguiente sección de la investigación se muestra el catastro del soporte físico del espacio público y las prácticas urbanas que ocurren en las calles del centro de Los Andes durante la pandemia.

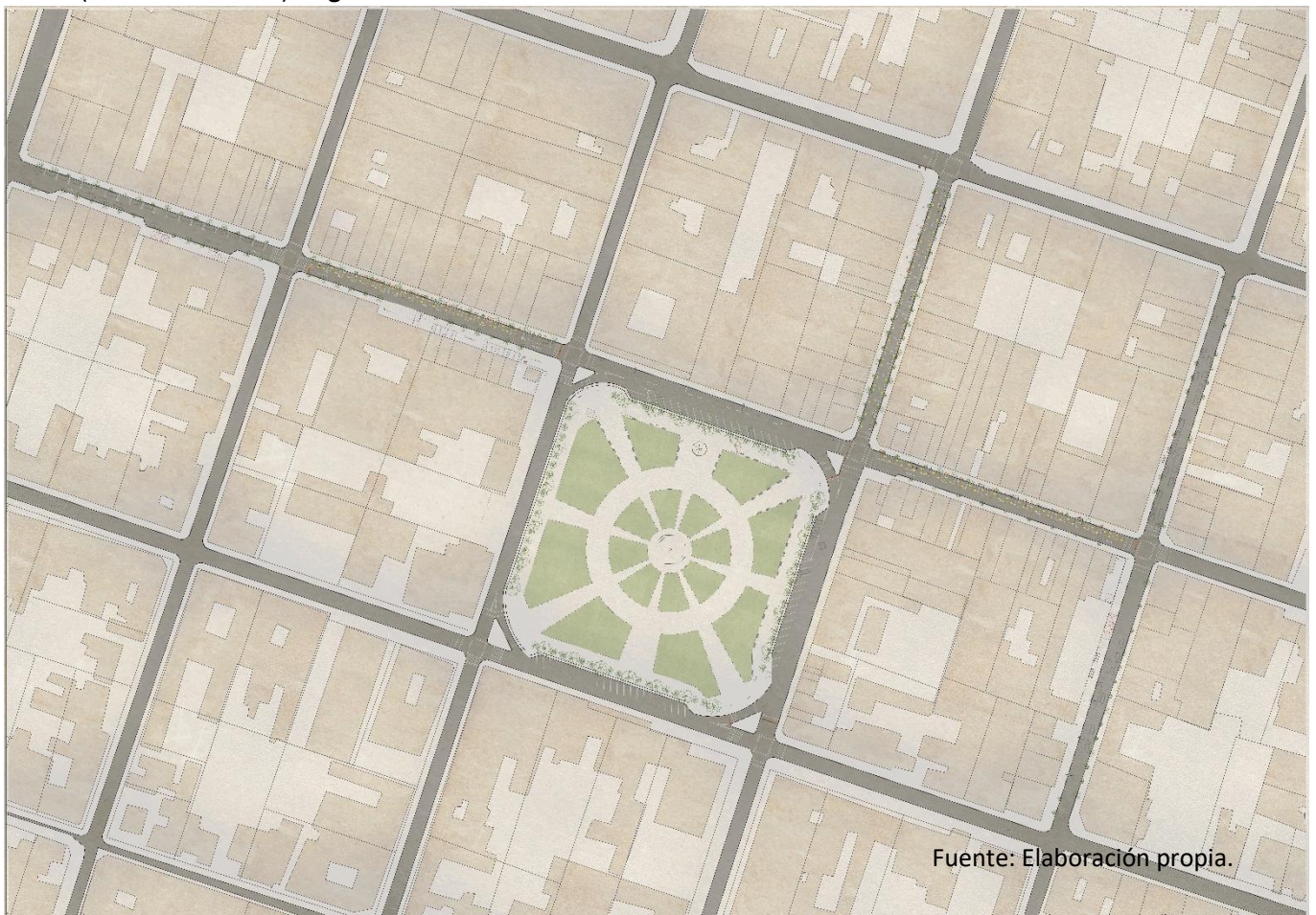
Cada tramo es trabajado en cuatro formatos. Primero, se presentan fotografías y perfiles tipo de una sección relevante de cada uno, que incluyen las transformaciones del soporte físico y las prácticas cotidianas que ahí ocurren.

Esto luego se desglosa en un plano de detalle de soporte físico para el habitar urbano y de las adaptaciones en términos de infraestructura y mobiliario generadas a partir de la pandemia.

Para finalizar con el mapa de actividades que completa el panorama socioespacial, especificando y clasificando las prácticas cotidianas presentes en cada sector.

4.2.1 Plano del soporte físico de las calles del centro de Los Andes

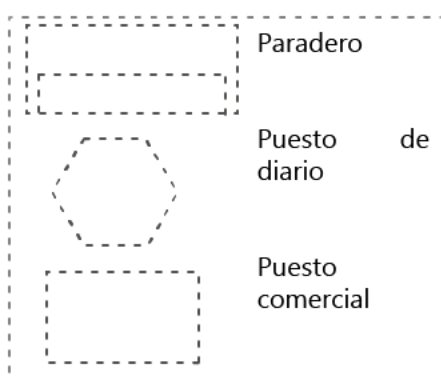
(consultar anexo 3) - **Figura N°12:**



Fuente: Elaboración propia.

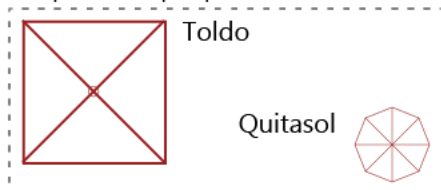
Mobiliario permanente:

Pre COVID-19



Cubiertas:

Adaptaciones por pandemia



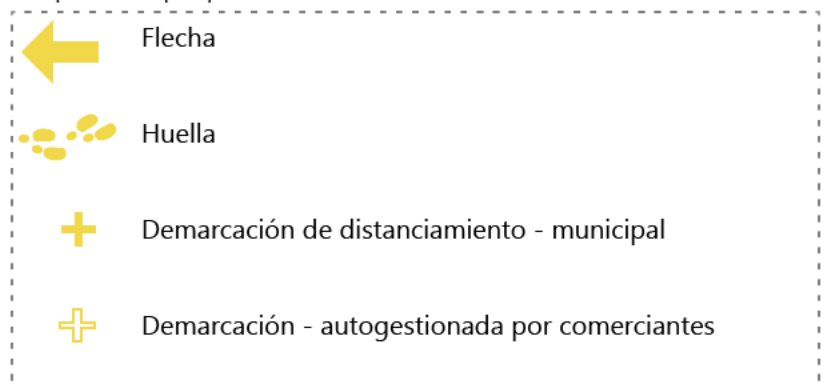
Mobiliario altura media:

Adaptaciones por pandemia



Suelo:

Adaptaciones por pandemia



4.2.2 Mapa de actividades - catastro de prácticas cotidianas

(consultar anexo 3) - **Figura N°13:**



Fuente: Elaboración propia.

Prácticas cotidianas:

Actividades y actores

Soporte físico:

Para el comercio informal

<p>⊗ Persona de pie (esperando en filas, conversando)</p> <p>Ⓢ Persona sentada (restaurantes, bancas, desniveles)</p>	<p>Ⓒ Persona con coche</p> <p>Ⓒ PMR en silla de ruedas</p> <p>⊗ Persona con bicicleta</p>	<p>Ⓜ Mobiliario público</p>
<p>Ⓥ Vendedor callejero (formal e informal)</p> <p>⊕ Empleados en acceso de su local</p>	<p>Ⓢ Persona esperando para cruzar</p> <p>Ⓢ Artista callejero</p>	<p>□ Mesa</p>
<p>Ⓢ Fiscalizador COVID-19</p> <p>Ⓢ Trabajador de parquímetro</p>		<p>▭ Carro</p> <p>▭ Paño en el suelo</p>

4.2.3 Análisis por tramo

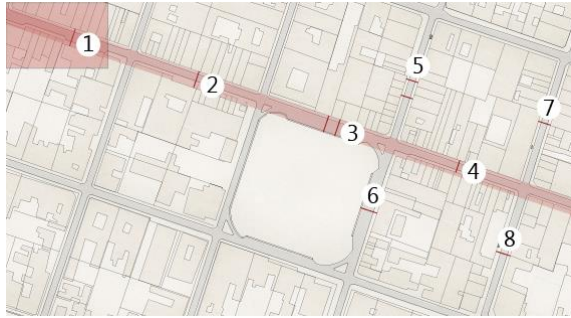
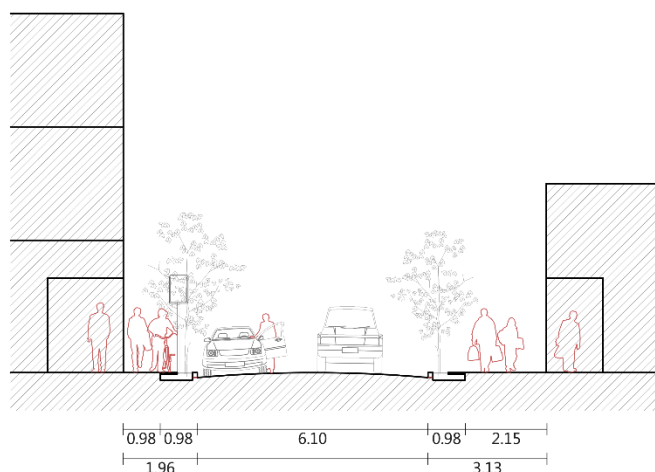


Figura N°14: Perfil de calle tramo 1a



Tramo 1a - Esmeralda poniente

-Soporte físico: En este primer caso, se produce en la esquina sur-poniente el retranqueo de las edificaciones en la primera planta, esto genera una vereda un poco más ancha (3,13m) y sombra. El resto de la vereda tiene un ancho menor (2,56m) y es mucho menos transitada que la vereda norte, a pesar de que esta posee un ancho aún menor (1,96m).

-Adaptaciones COVID-19: El soporte físico no presenta adaptaciones por lo que los estacionamientos siguen presentes en esta cuadra durante la pandemia. La barrera que generan los autos a un costado de la vereda hace que el espacio se perciba aún más angosto e impida el ocupamiento parcial de la calzada (como para adelantar a un peatón).

-Prácticas cotidianas: Las prácticas que predominan en este tramo están relacionadas a la ida y llegada de vehículos (conversaciones, pago de estacionamiento, carga y descarga, etc.), el movimiento de los locales comerciales en la vereda norte y el tránsito y espera fuera de oficinas municipales y comercio en la esquina anteriormente señalada.

Tramo 1a - Esmeralda poniente

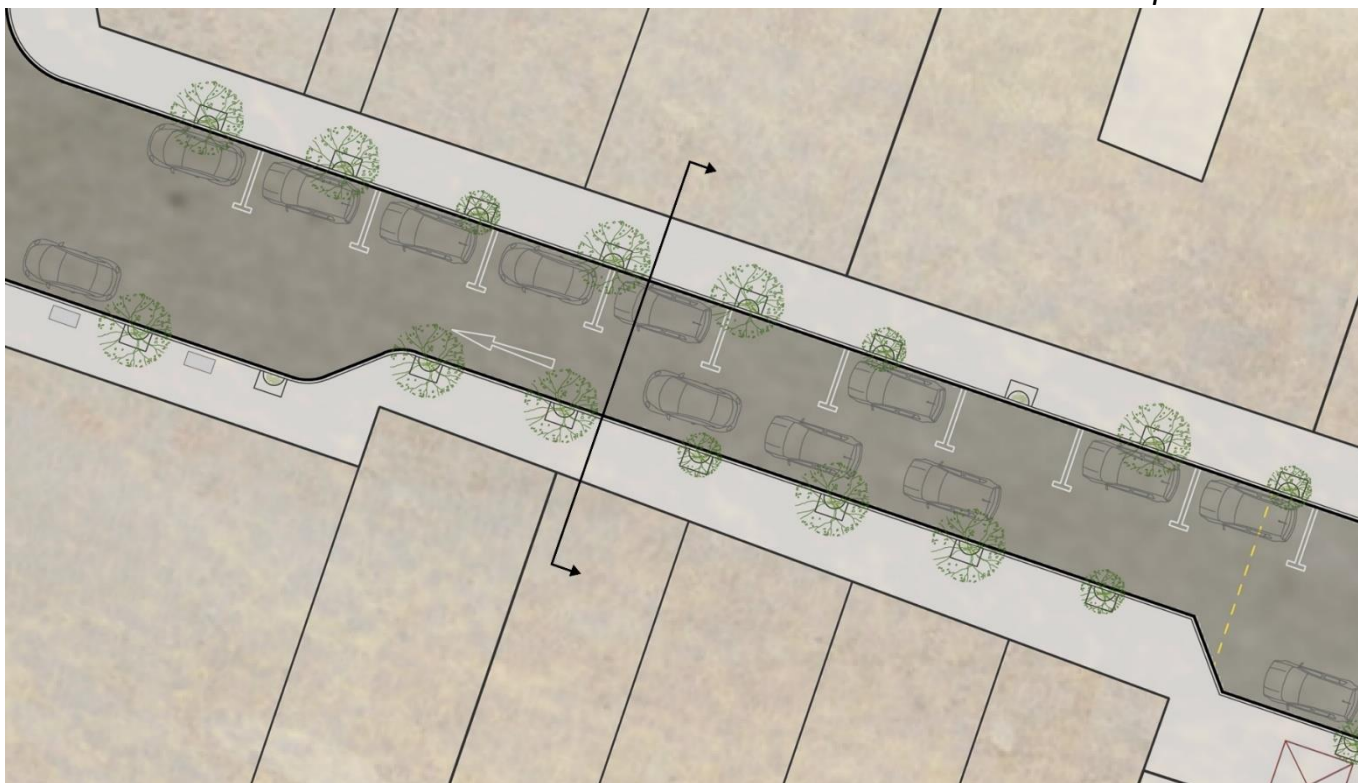
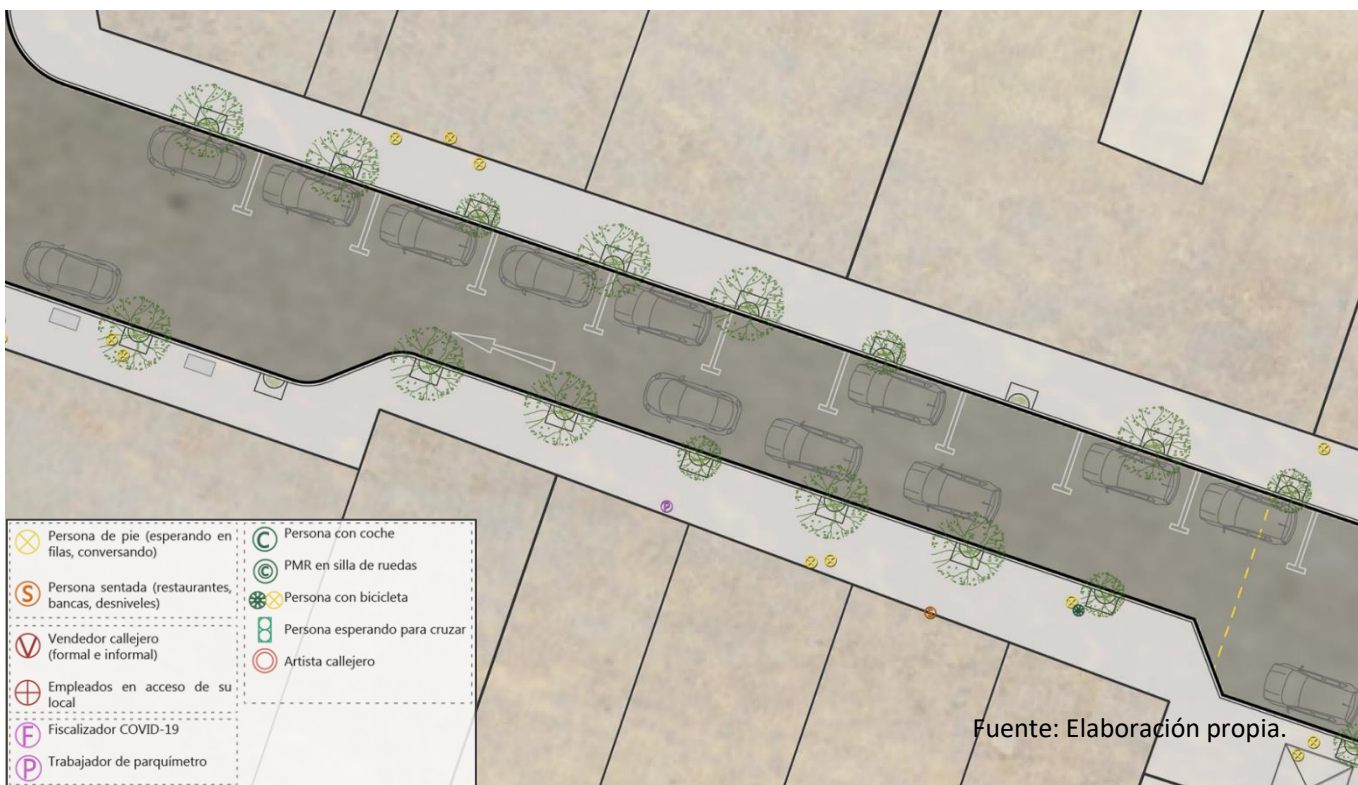


Figura N°15: Plano del soporte físico

Figura N°16: Catastro de prácticas cotidianas



Fuente: Elaboración propia.

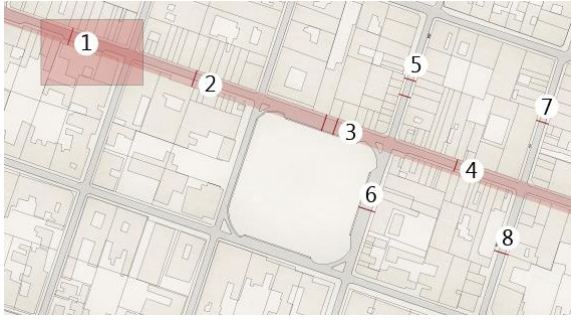


Figura N°17: Perfil de calle tramo 1b



Tramo 1b - Esmeralda poniente

-Soporte físico: En este tramo también se genera un ensanchamiento de la vereda, esto ocurre frente a la Municipalidad (4,37m). En la vereda norte no se perciben mayores cambios y se mantiene al ancho de 1,96m, lo que significa menos de un metro para el tránsito peatonal.

-Adaptaciones COVID-19: La instalación de toldos para facilitar la espera en la calle debido al aforo se presenta fuera de la Municipalidad y se replica en las afueras de otros locales/instituciones. Esta puede ser una medida sumamente necesaria y que no requiere mucho esfuerzo, ya que solo ceder “espacio” al peatón sin brindar condiciones de habitabilidad mínimas puede no generar un mayor impacto como mejora en el espacio público.

-Prácticas cotidianas: Las principales prácticas que ocurren en este tramo se relacionan con el comercio y la presencia de estacionamientos en la vereda norte, mientras que, en la vereda sur, con la Municipalidad de Los Andes, se congrega un gran número de personas que asiste a hacer trámites durante la mañana y esperan en las afueras, donde fueron instalados los toldos.

Tramo 1b - Esmeralda poniente



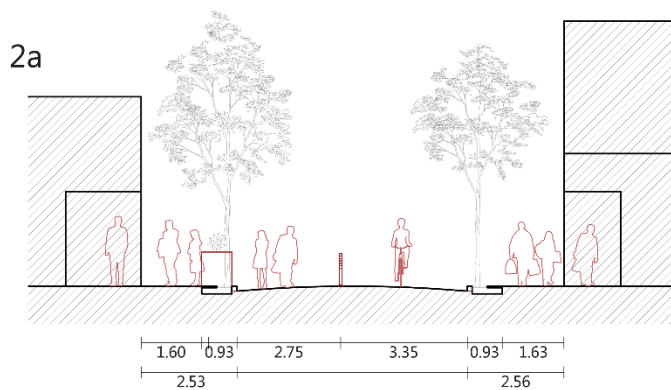
Figura N°18: Plano del soporte físico

Figura N°19: Catastro de prácticas cotidianas





Figura N°20: Perfil de calle tramo 2a



Tramo 2a - Esmeralda poniente peatonalizada

-Soporte físico: En esta cuadra ambas veredas tienen un ancho aproximado de 2,5m por lo que fue necesario cerrar la calle para que las prácticas cotidianas pudieran darse con mayor facilidad.

En el tramo 2b se produce un ensanchamiento de la vereda sur (Figura X), el cual es ocupado mayormente por terrazas de restaurantes. A pesar del mayor espacio disponible que hay en esta vereda, la actividad se mantiene apegada a los servicios de la vereda norte y los espacios habilitados para la permanencia (banacas) se ocupan en tiempos cortos.

-Adaptaciones COVID-19: En la cuadra completa se instalan demarcaciones, conos y jardineras, con el fin de ordenar y disminuir la acumulación de personas en puntos específicos debido a la concentración de comercio y servicios de primera necesidad.

-Prácticas cotidianas: El tramo dos es uno de los que presenta mayor concentración de prácticas cotidianas en el espacio público, así como de flujo peatonal. La densidad de este flujo aumenta a medida que nos acercamos a la plaza. Antes de la pandemia este era un foco de comercio informal, pero debido al aumento en la fiscalización por el COVID-19

Tramo 2a - Esmeralda poniente
peatonalizada

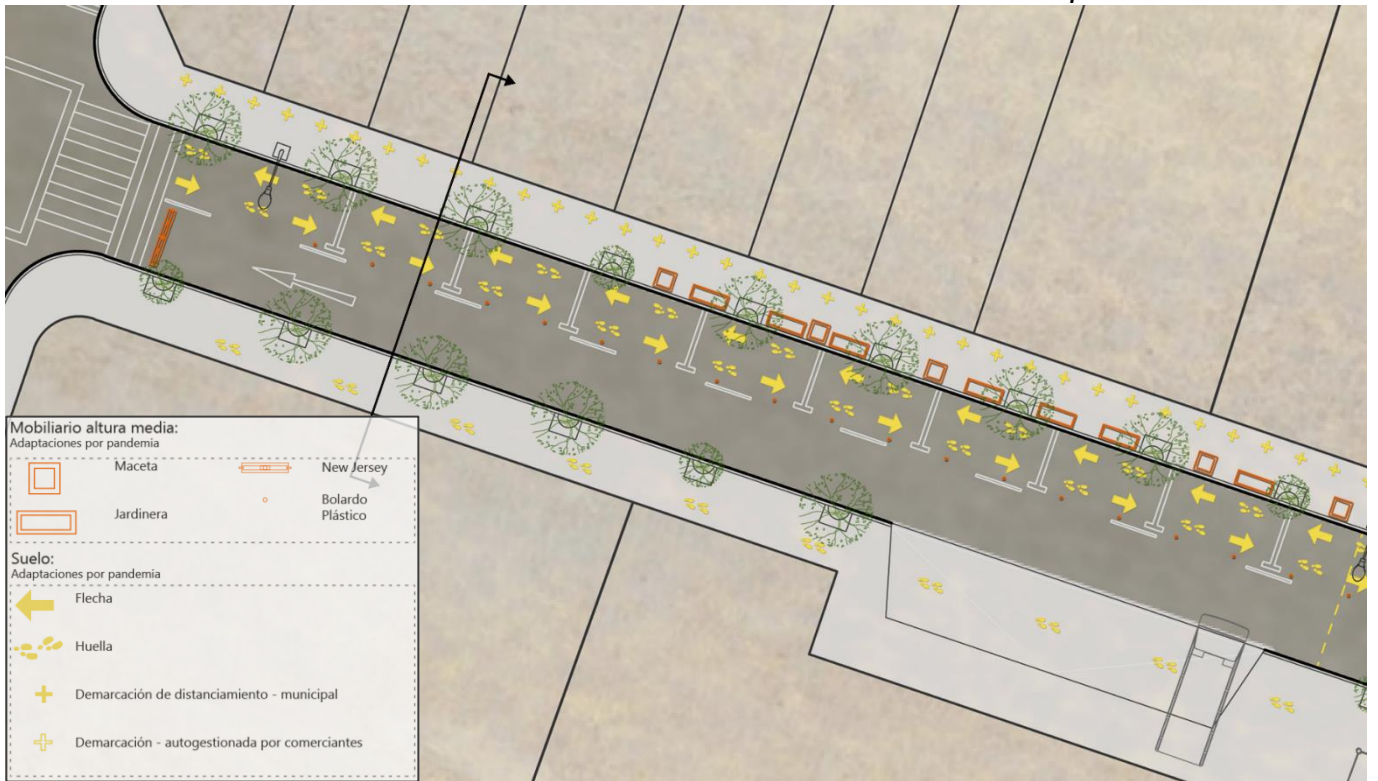
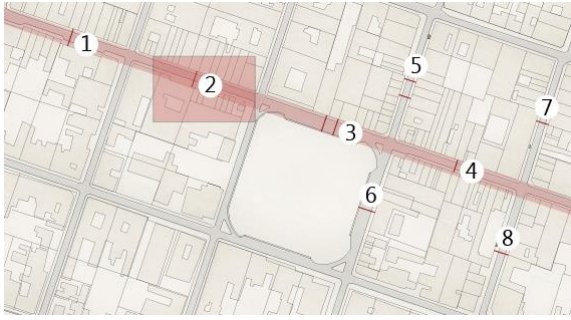


Figura N°21: Plano del soporte físico

Figura N°22: Catastro de prácticas cotidianas



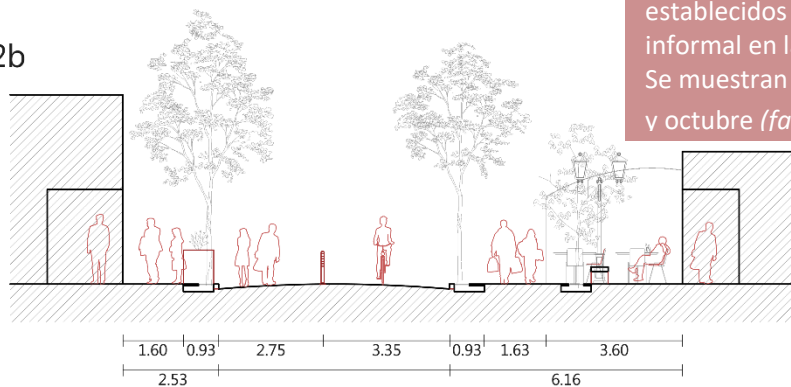


Tramo 2b - Esmeralda poniente peatonalizada
 Este es uno de los puntos que genera más preocupación y recibe mayor atención por parte de las autoridades, debido a que mantiene un flujo casi permanente, incluso durante el periodo de cuarentena.



Figura N°23: Perfil de Calle tramo 2b

2b



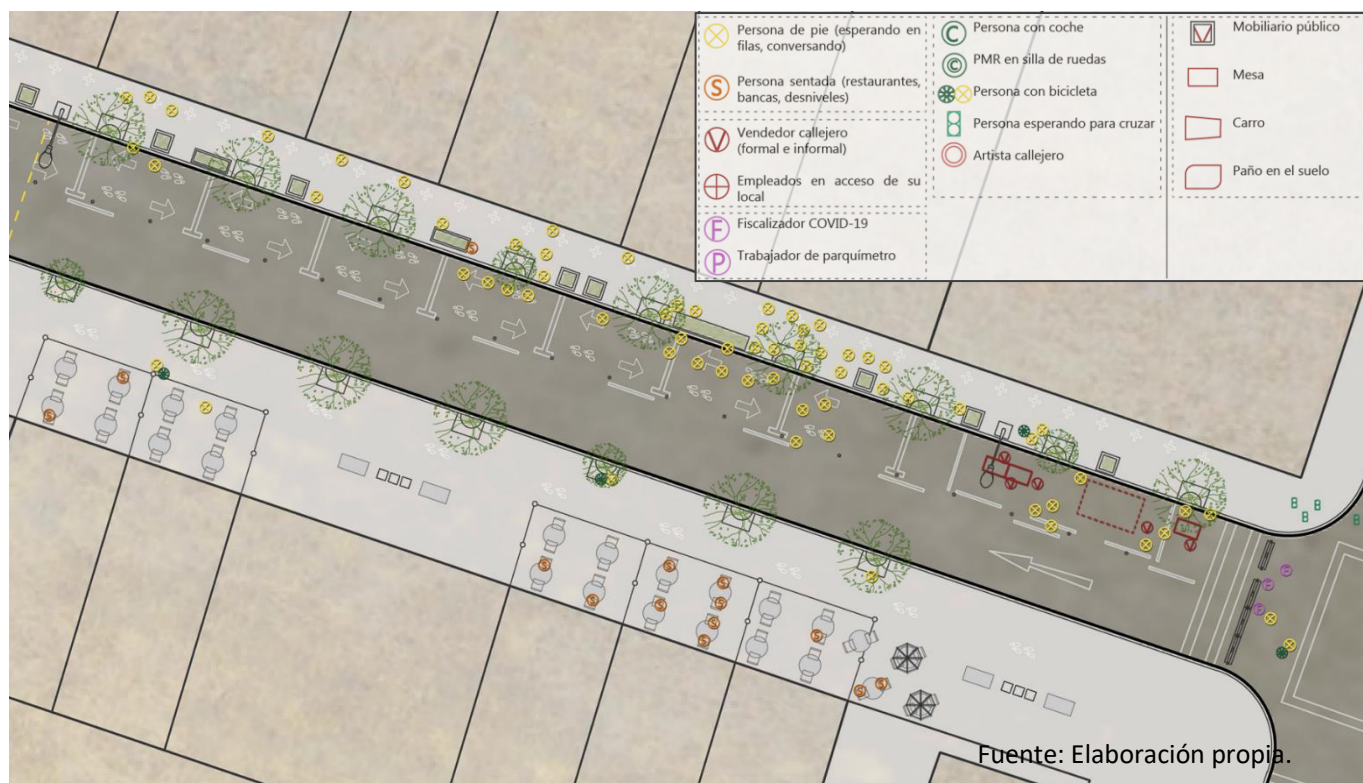
Las prácticas cotidianas que caracterizan este sector consisten en la permanencia en terraza de restaurantes, la espera en filas de locales comerciales y la Notaría, la actividad de fiscalizadores, la venta en puestos establecidos y, en menor medida, el comercio informal en las afueras de locales. Se muestran fotografías de julio (cuarentena) y octubre (fase 3).

Tramo 2b - Esmeralda poniente peatonalizada



Figura N°24: Plano del soporte físico

Figura N°25: Catastro de prácticas cotidianas



Fuente: Elaboración propia.



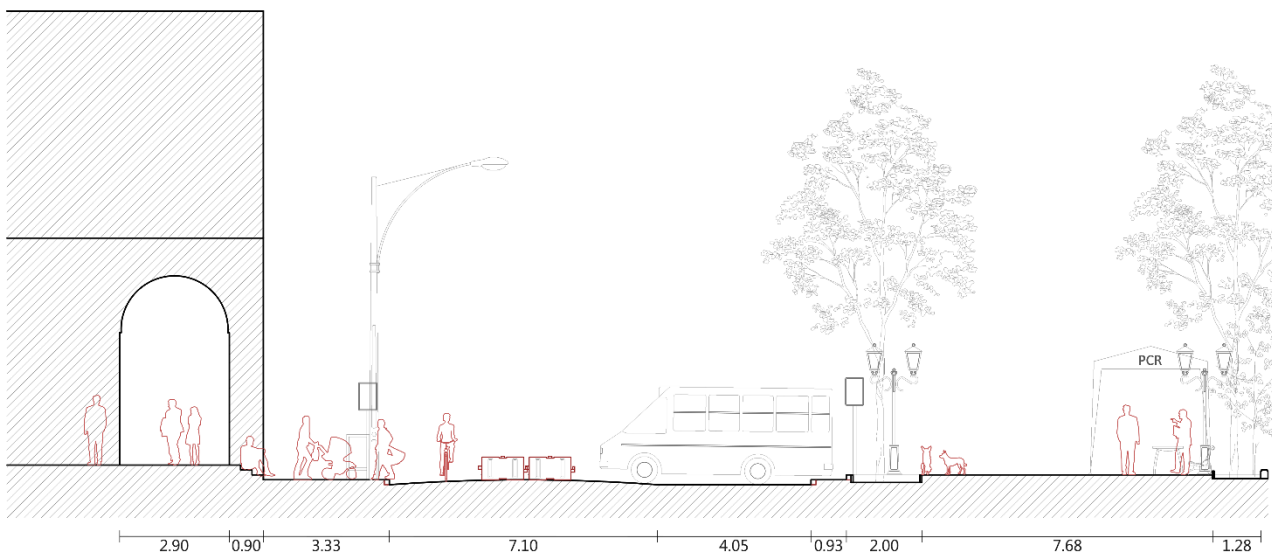
Tramo 3 - Esmeralda sector plaza
-Soporte físico: Se puede respetar el distanciamiento social debido a la magnitud del espacio, que incluye vereda, calzada y el perímetro de la plaza. La superficie "caminable" descontando las zonas



de estacionamientos y arborización tiene un ancho total de 20m.
-Adaptaciones COVID-19: La transformación más importante consiste en el cierre de esta calle, ya que solía funcionar como calle de doble vía con estacionamientos y, además, concentraba gran parte de las paradas de locomoción colectiva, a esto se suman las demarcaciones de distancia min. en el suelo.
-Prácticas cotidianas: La espera en cajeros automáticos, farmacias y en el atrio de la Gobernación. También existe comercio informal usando carros de supermercado.

Figura N°26: Perfil de calle tramo 3

3



Tramo 3 - Esmeralda sector plaza

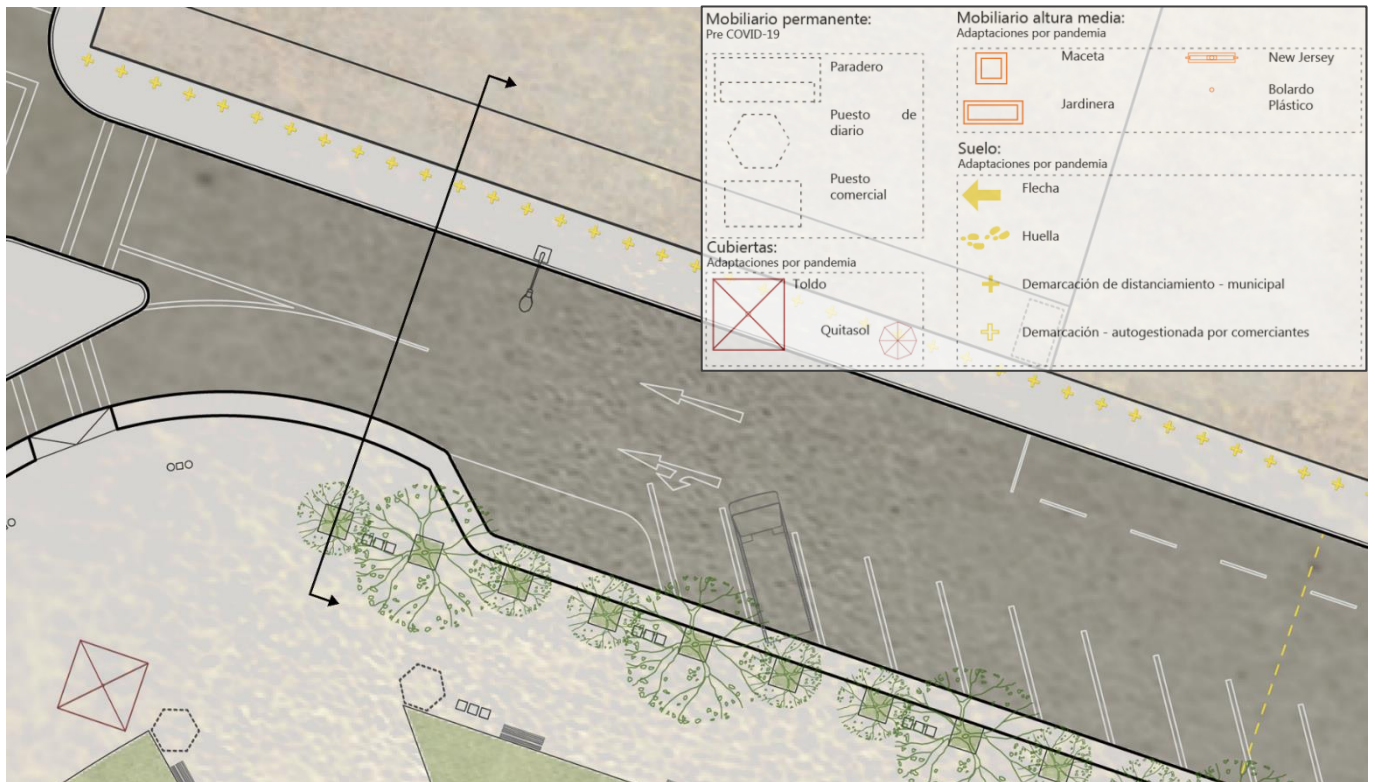
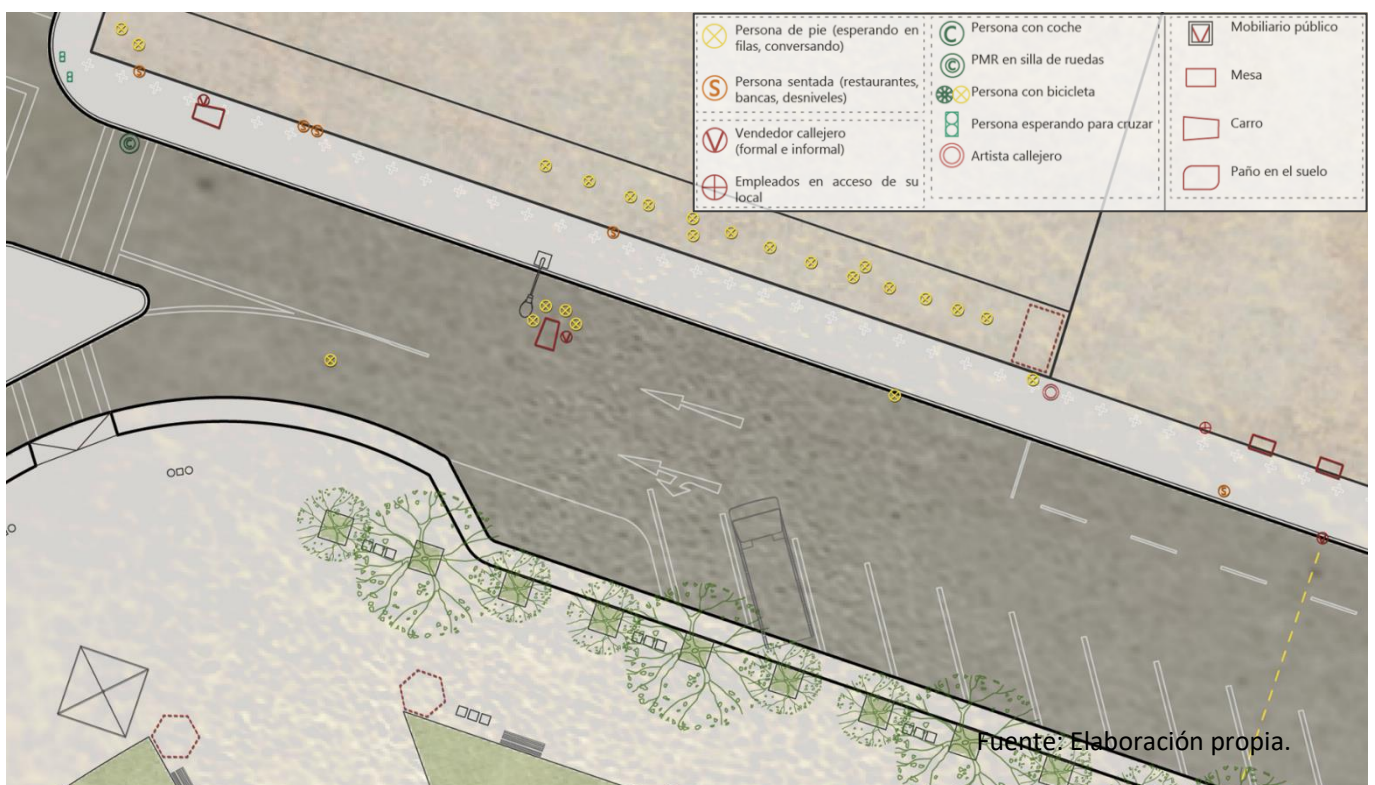


Figura N°27: Plano del soporte físico

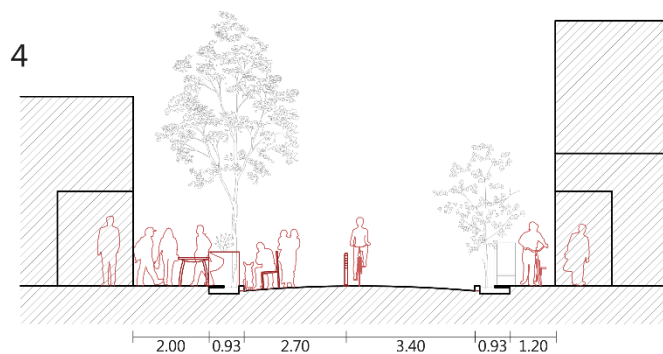
Figura N°28: Catastro de prácticas cotidianas



Fuente: Elaboración propia.



Figura N°29: Perfil de calle tramo 4



Tramo 4 - Esmeralda oriente

El tramo 4 posee un carácter altamente diferenciado de los demás, debido a que el comercio ambulante aflora de forma abrupta. Para los peatones, esto imposibilita mantener el distanciamiento social al caminar por la vereda (norte).

-Soporte físico: Las veredas presentan anchos de 3m y 2m y hay menos arborización que en otros sectores. En los puntos en los que hay comerciantes, donde, además, se suma alguna fila de un local comercial o una persona comprando al vendedor, el espacio para circular no permite el tránsito de dos personas en distintas direcciones sin rozarse.

-Adaptaciones COVID-19: Se encuentran las mismas medidas que en el tramo 2, cierre de la calle, demarcaciones de distanciamiento, conos y grandes macetas (usadas como ornamento y para "quitar espacio" al comercio ambulante).

-Prácticas cotidianas: Aquí los vendedores se ubican principalmente en la platabanda de la vereda norte, ocupando parte de la vereda con sus puestos y ubicándose ellos en la calzada, lugar redestinado al tránsito de peatones en la pandemia. Las prácticas ocurren principalmente en estas tres secciones (vereda norte, platabanda y calzada). La vereda sur es aún más angosta, y por esta transitan personas solo al salir o entrar a los locales ahí

Tramo 4 - Esmeralda oriente

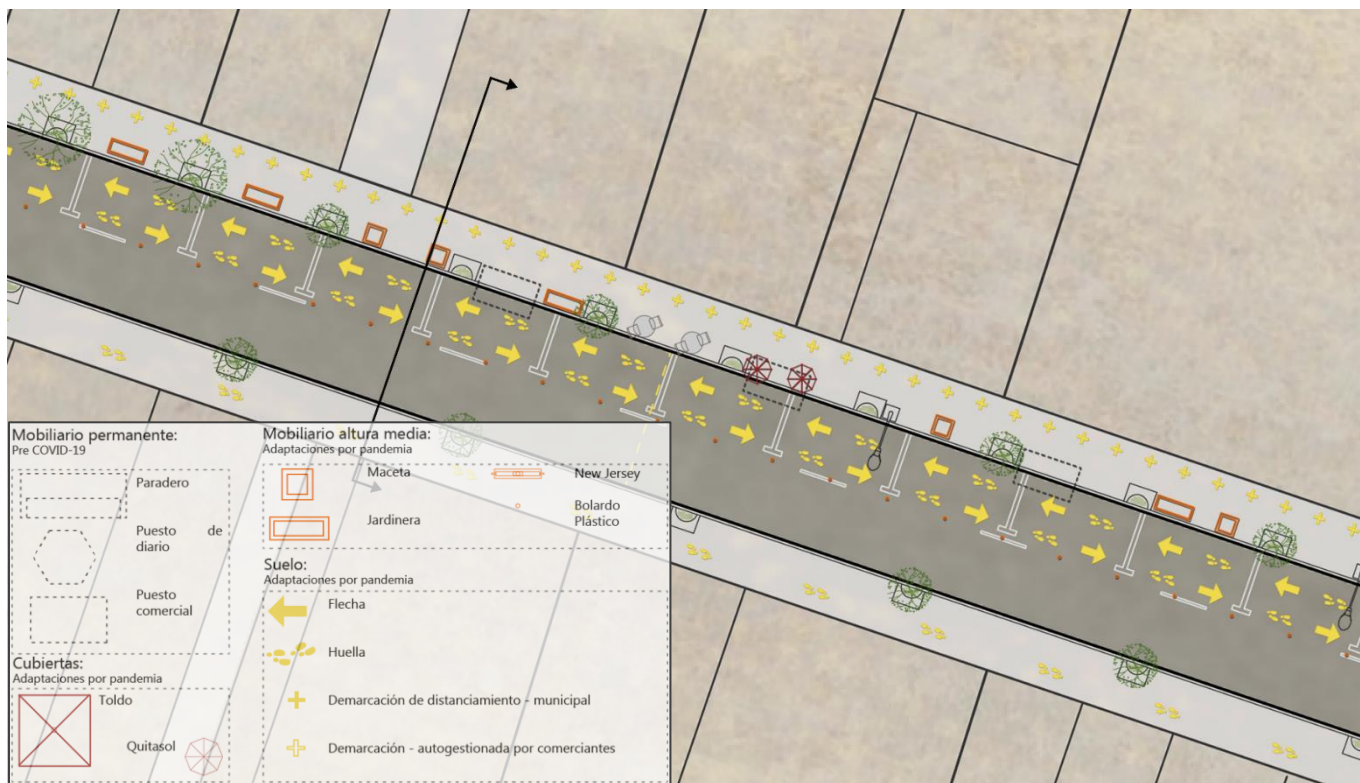
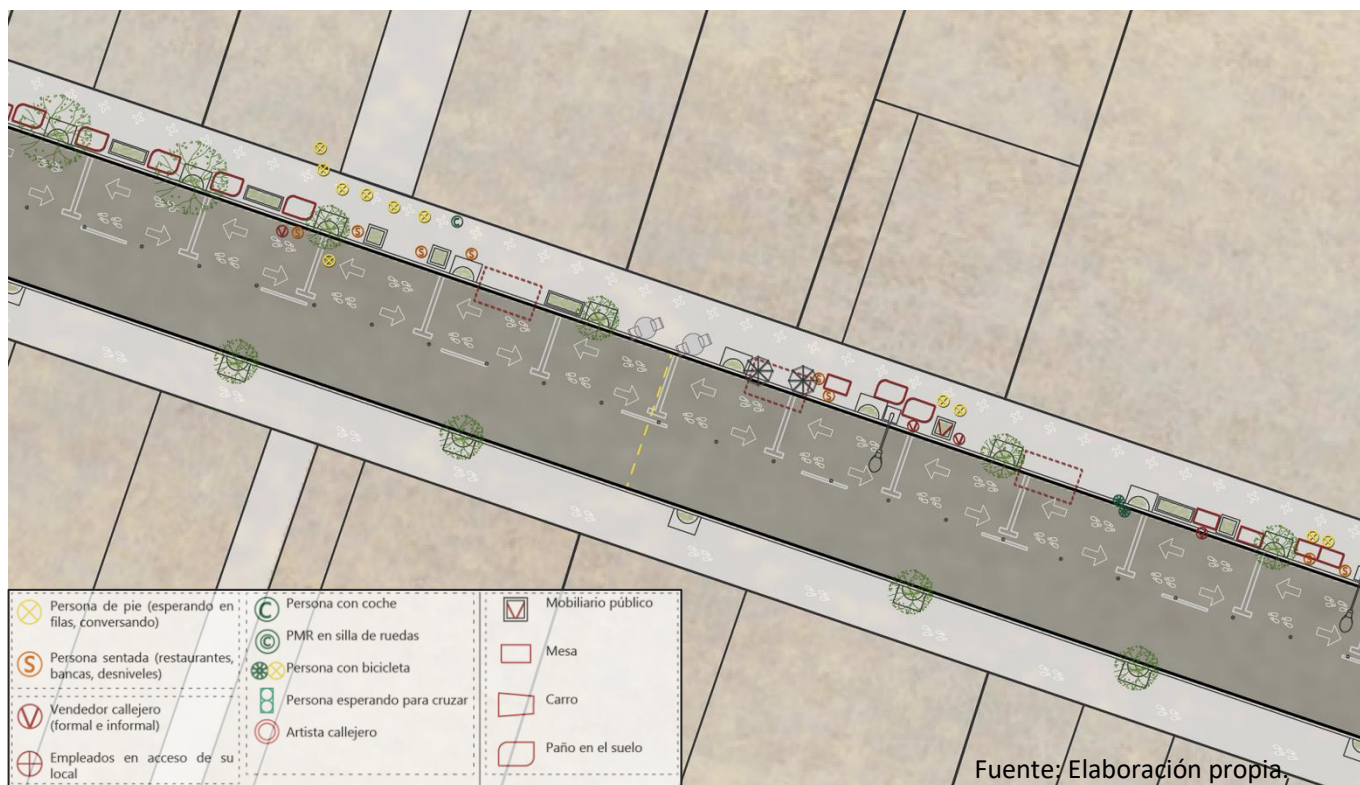


Figura N°30: Plano del soporte físico

Figura N°31: Catastro de prácticas cotidianas

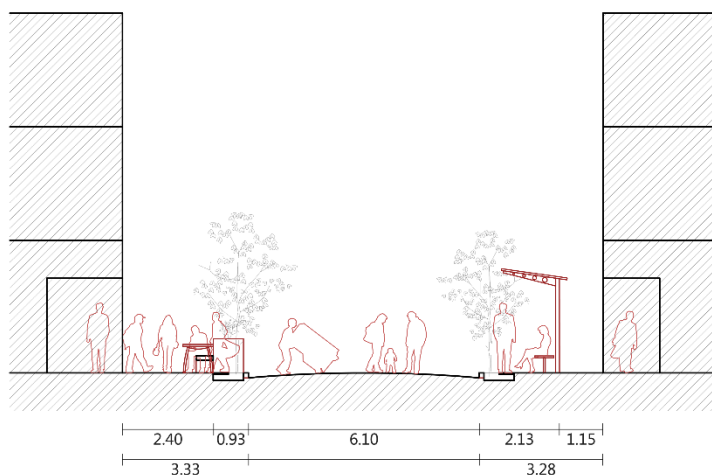


Fuente: Elaboración propia.



Figura N°32: Perfil de calle tramo 5

5



Tramo 5 - Maipú sector comercial

-Soporte físico: Esta calle presenta veredas de aproximadamente 3,3m y un ensanchamiento de 1,5m en la vereda poniente al llegar a la calle Rodríguez. Además, en la vereda oriente se encuentran puestos comerciales establecidos, estos siempre han ocupado parte de la calzada y vereda, dejando un espacio muy estrecho para el tránsito.

-Adaptaciones COVID-19: Durante la pandemia se decide peatonalizar este tramo. Presenta una alta concentración de comercio y servicios y por la misma razón, históricamente ha acogido gran cantidad de prácticas relacionadas al comercio (formal e informal).

-Prácticas cotidianas: En la parte más ancha de la vereda poniente también se genera un polo de comerciantes ambulantes. Aquí se utilizan todo tipo de soportes para dicha actividad, estos son, carritos de supermercado, mobiliario urbano como bancas y macetas, mesas e incluso, el suelo.

En un espacio tan limitado, cualquier programa y/o práctica cotidiana que se adhiere a este, puede generar dificultades o incomodidades, como es la instalación de un paradero y el poco espacio disponible que

Tramo 5 - Maipú sector comercial



Figura N°33: Plano del soporte físico

Figura N°34: Catastro de prácticas cotidianas





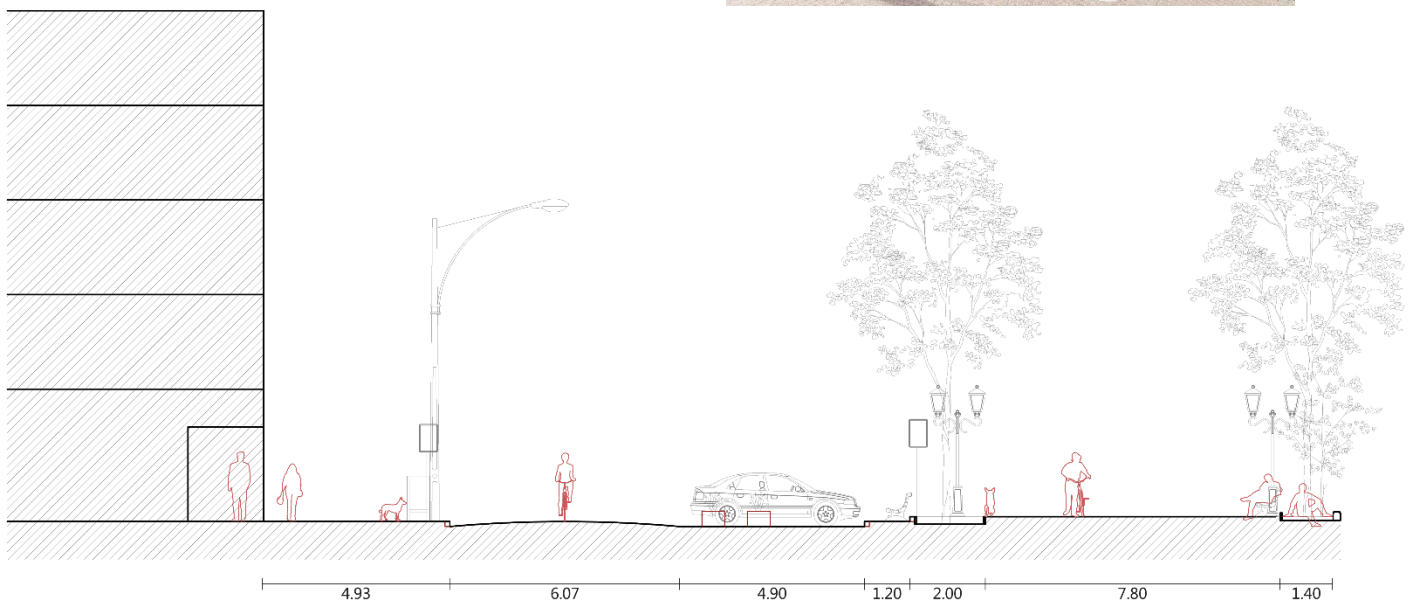
De la misma forma, no se detecta mucha variedad de prácticas en torno a este. Los puntos en lo que se concentran personas son netamente las afueras de locales comerciales y bancos y sectores aislados en los que se encuentran personas en el perímetro de la Plaza de Armas.

Figura N°35: Perfil de calle tramo 6

Tramo 6 - Maipú sector plaza
-Soporte físico: La mayor parte de esta vereda (oriente) tiene un ancho aproximado de 5m. El sector poniente que contempla el perímetro de la plaza, tiene un ancho de 7,8m.
-Adaptaciones COVID-19: Este tramo históricamente ha presentado un alto flujo peatonal, por esta misma razón se debe haber cerrado al tránsito vehicular en un principio. el cual se restaura a mediados de octubre 2020. A esto solo se suman las demarcaciones afuera de locales y servicios y el cierre de la Plaza de Armas (manteniendo el perímetro transitable) en las *fases 1 y 2*.
-Prácticas cotidianas: Del conteo peatonal se extrae que el flujo de peatones durante la pandemia es casi la mitad que el del otro tramo adyacente a la plaza.



6



Tramo 6 - Maipú sector plaza

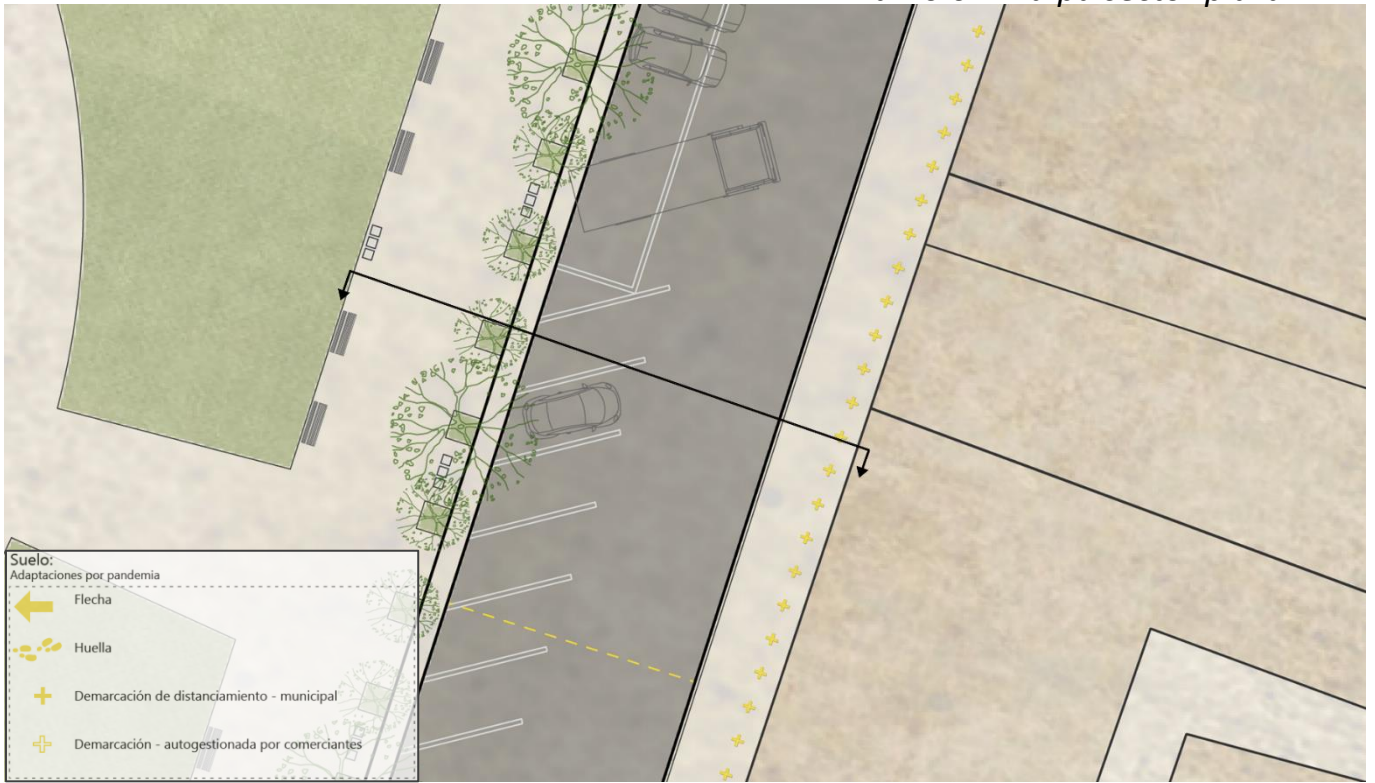
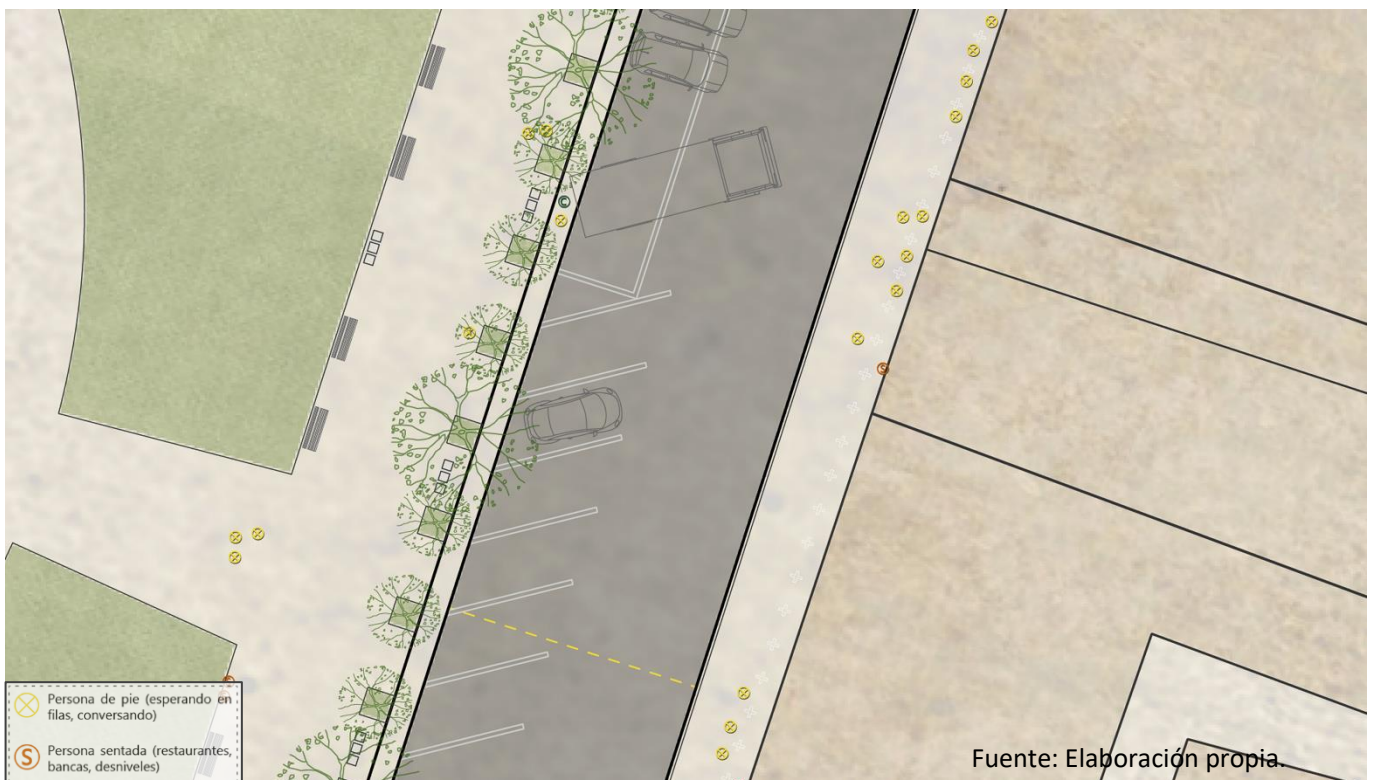


Figura N°36: Plano del soporte físico

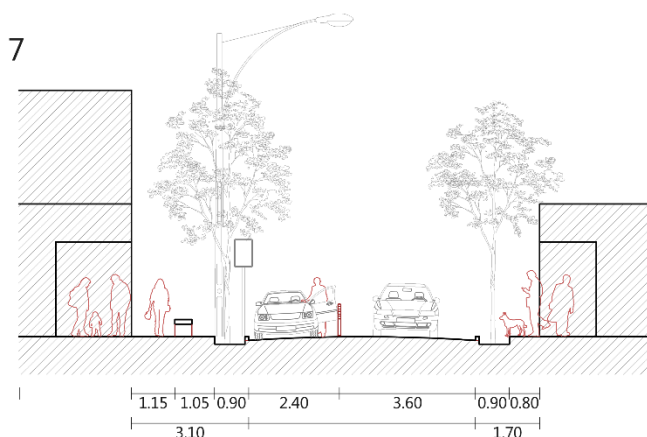
Figura N°37: Catastro de prácticas cotidianas



Fuente: Elaboración propia



Figura N°38: Perfil de calle tramo 7



Tramo 7 - Membrillar norte

Este tramo forma parte del área de estudio ya que históricamente ha presentado un alto flujo peatonal y de locomoción colectiva.

-Soporte físico: La vereda poniente tiene un ancho de 3,1m, mientras que la vereda oriente tiene un ancho muy inferior de 1,7m.

Se encuentra un terminal de colectivos que conecta con las comunas aledañas (San Esteban, Calle Larga, Rinconada y San Felipe), además, se encuentran paraderos y la mitad de la calzada es ocupada por taxis y colectivos, lo que atraía también personas y comercio ambulante.

-Adaptaciones COVID-19: No se presentan cambios gestionados por la Municipalidad. Las demarcaciones para el ordenamiento de los clientes en las afueras de los locales parecen ser autogestionadas por los mismos comerciantes.

-Prácticas cotidianas: Con la disminución de la movilidad durante la pandemia la ocupación de esta calle disminuye drásticamente y el comercio ambulante se traslada al tramo 4 (Esmeralda oriente). Se producen pequeñas acumulaciones de personas afuera de establecimientos comerciales y personas sentadas en las escaleras de estos mismos. Los ciclistas transitan

Tramo 7 - Membrillar norte

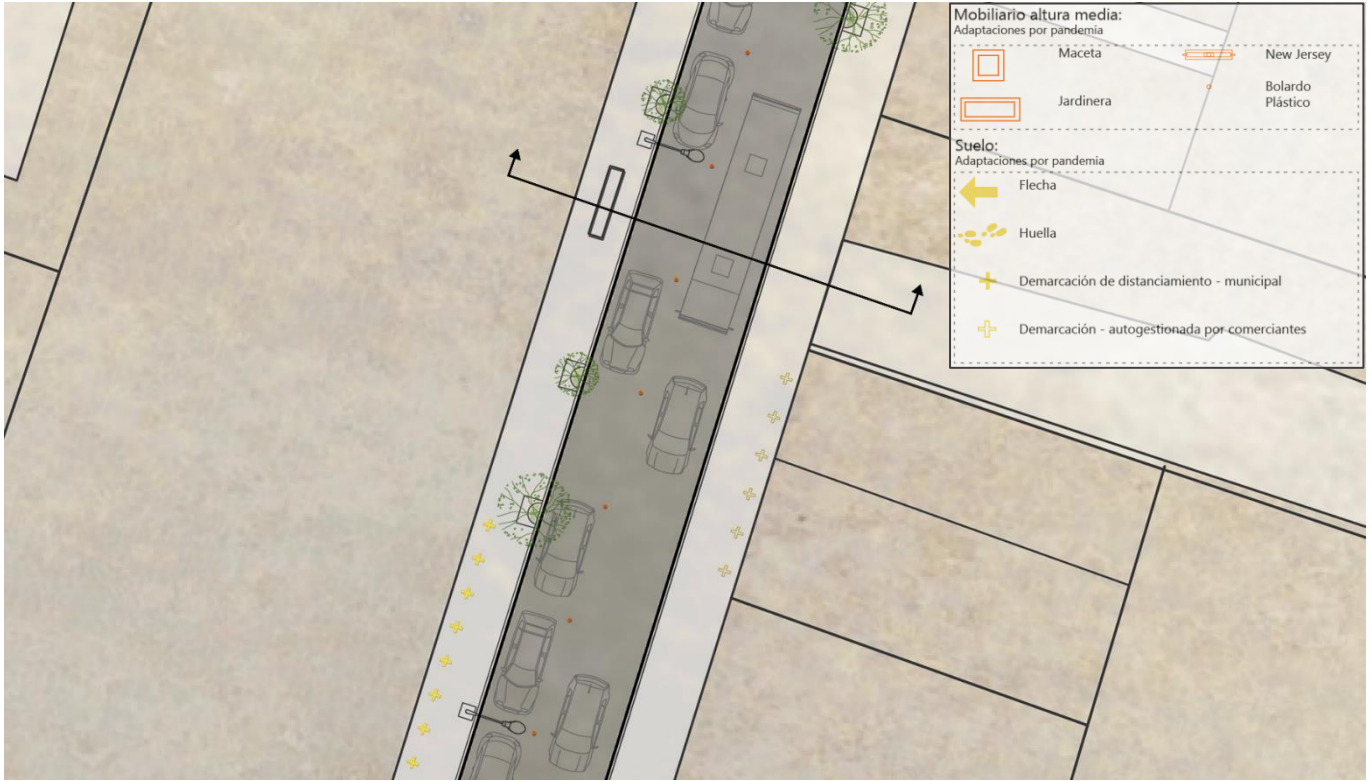
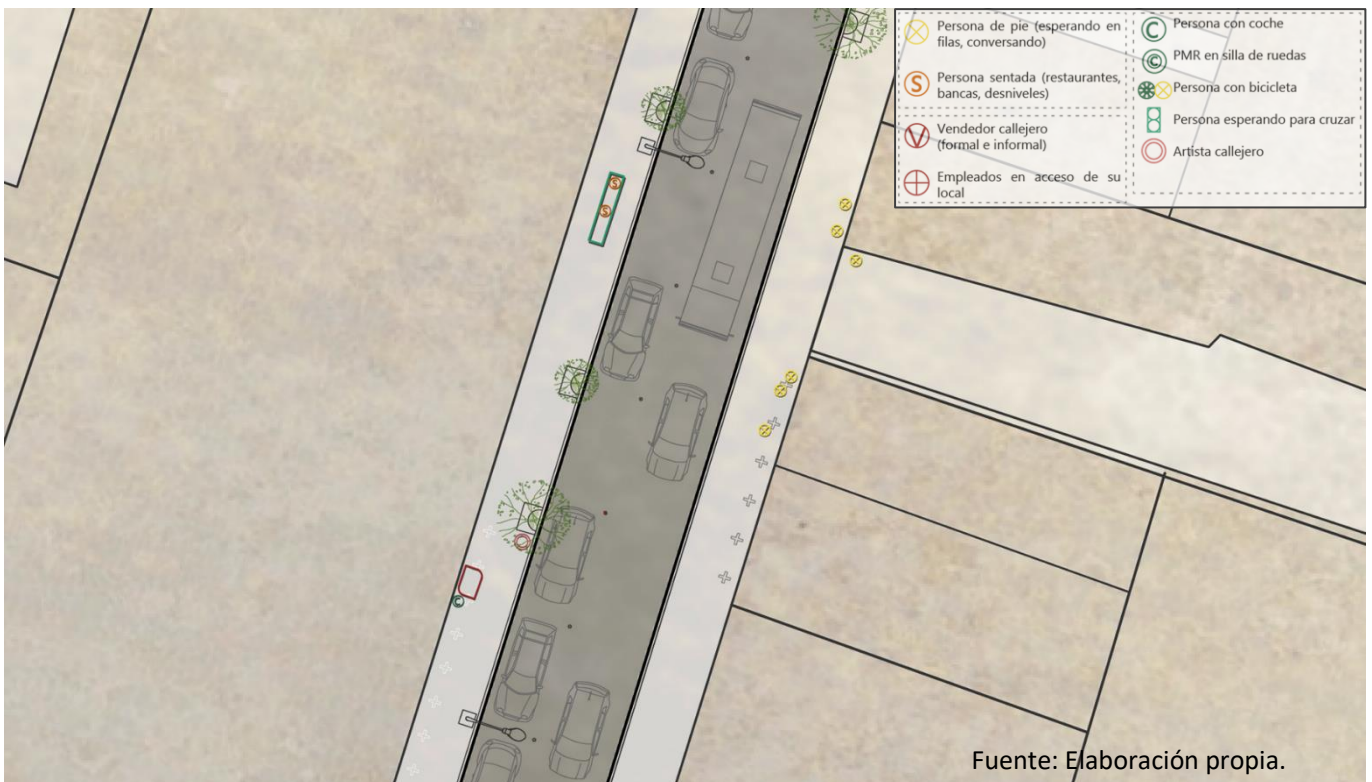


Figura N°39: Plano del soporte físico

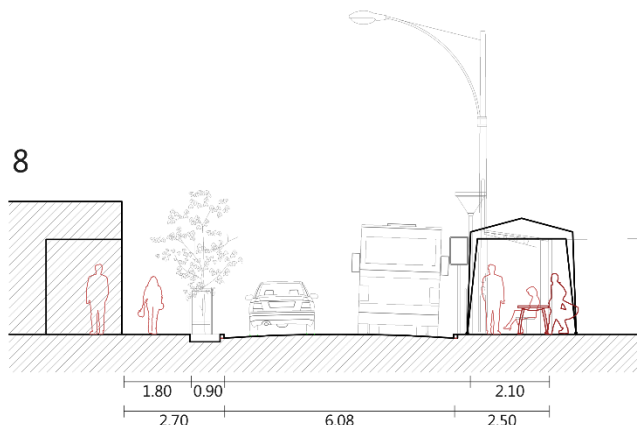
Figura N°40: Catastro de prácticas cotidianas



Fuente: Elaboración propia.



Figura N°41: Perfil de calle tramo 8



Tramo 8 - Membrillar sur

La continuación de Membrillar hacia el sur de Esmeralda presenta un polo más consolidado y permanente durante la pandemia, a pesar de que el flujo peatonal es mucho menor que el de las calles más céntricas, aquí se genera una atmósfera relacionada al transporte público.

-Soporte físico: En la vereda poniente se encuentran paraderos de micros hacia distintos sectores del Valle. Casi no existe arborización y se presentan dos paraderos.

-Adaptaciones COVID-19: Al igual que en el tramo 7, las únicas adaptaciones son demarcaciones hechas por los mismos comerciantes.

-Prácticas cotidianas: Junto a los paraderos y las personas esperando el transporte público, se instalan puestos de comida, algunos establecidos y otros de carácter informal, usando mesas y toldos.

Este sector es incluido en el estudio debido a su carácter conector con el resto de las comunas de la Provincia de Los Andes y San Felipe. Ya que el transporte público es una pieza clave para avanzar hacia una movilidad más sustentable.

Tramo 8 - Membrillar sur

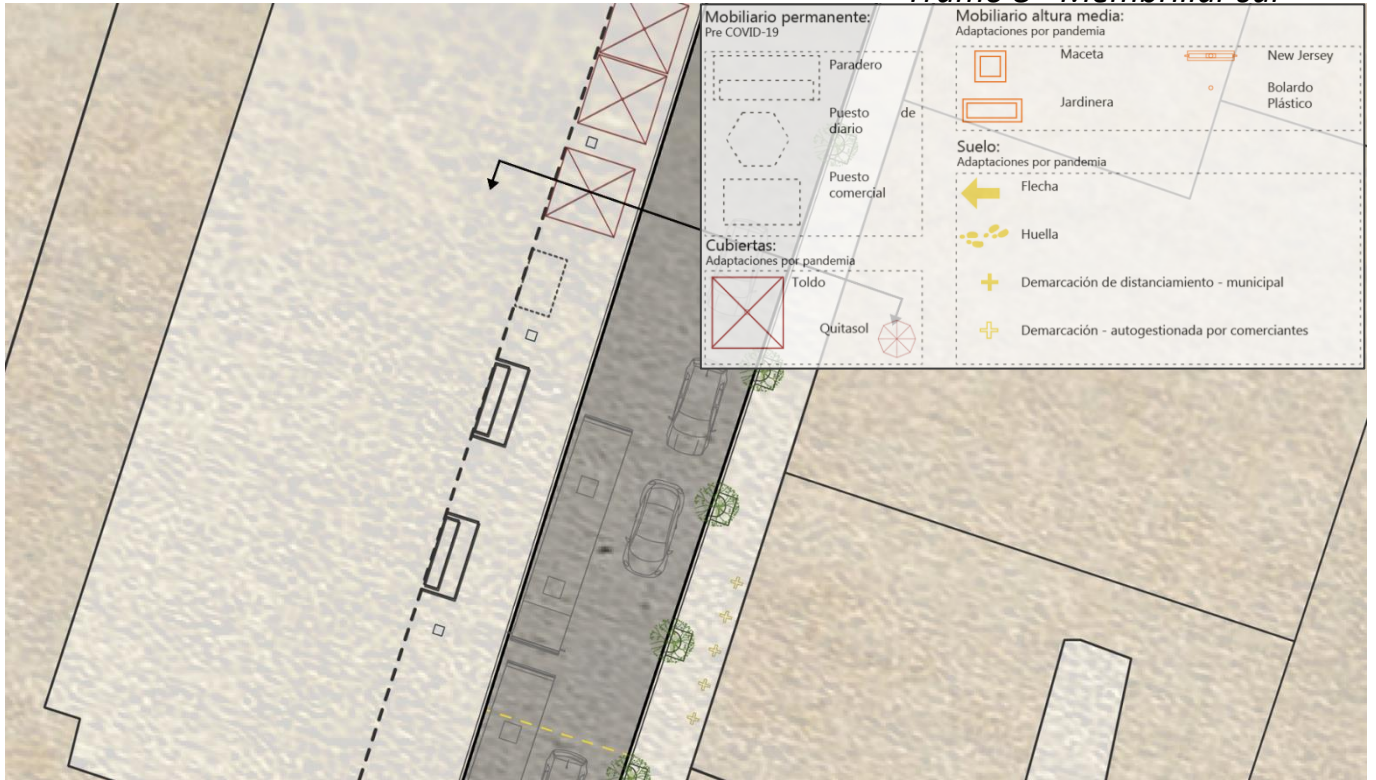
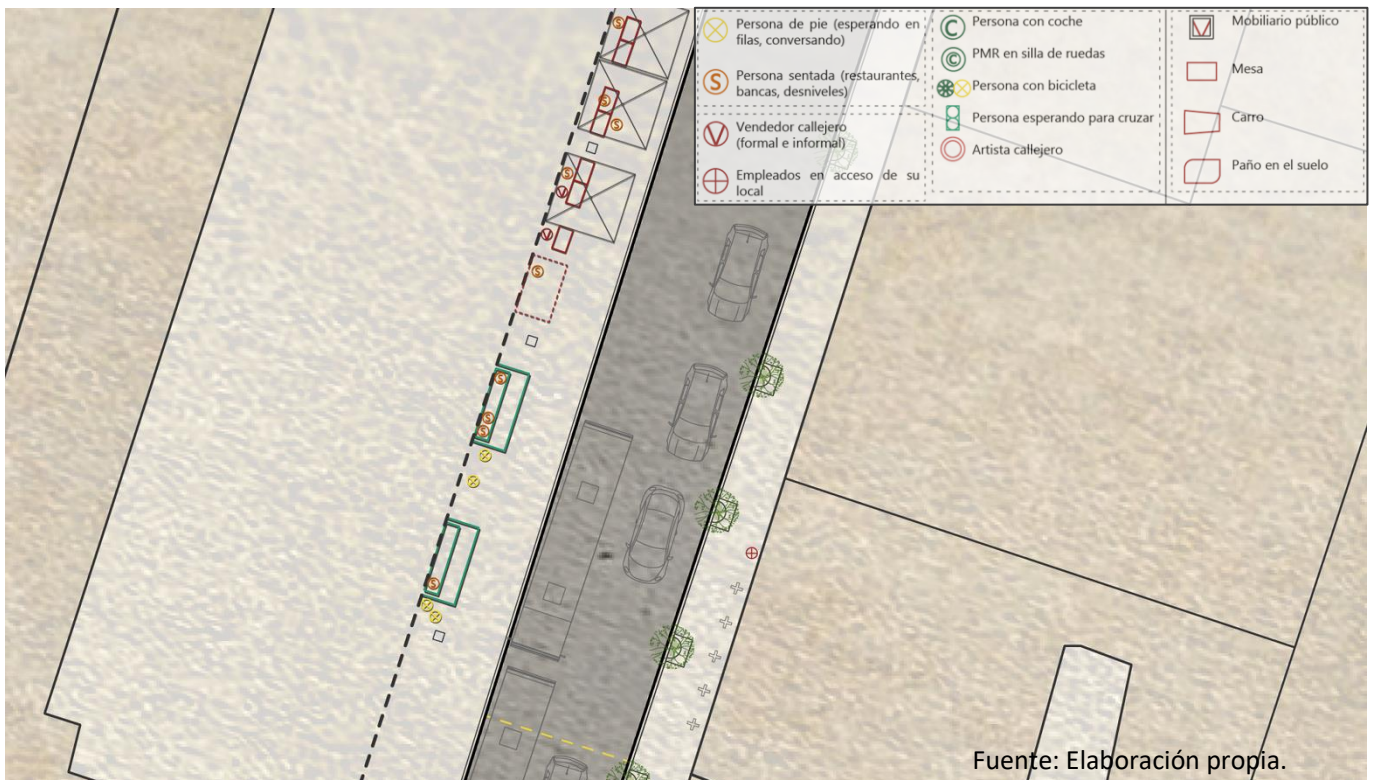


Figura N°4: Plano del soporte físico

Figura N°4: Catastro de prácticas cotidianas



Fuente: Elaboración propia.



Nodo Esmeralda - Maipú

A los tramos estudiados se agrega y diferencia la intersección de Esmeralda y Maipú.

-Prácticas cotidianas: Debido al cierre de estas calles, las más importantes del centro de Los Andes, y su alto y casi constante flujo peatonal, se instalan vendedores ambulantes, pero de una forma “nueva” para la ciudad. Se genera prácticamente una feria de frutas y verduras con distintos vendedores que usan como soporte, principalmente, carros de supermercado. Esta actividad resulta ser benigna para muchas personas, pero ha generado controversia y preocupación para las autoridades y comerciantes establecidos.

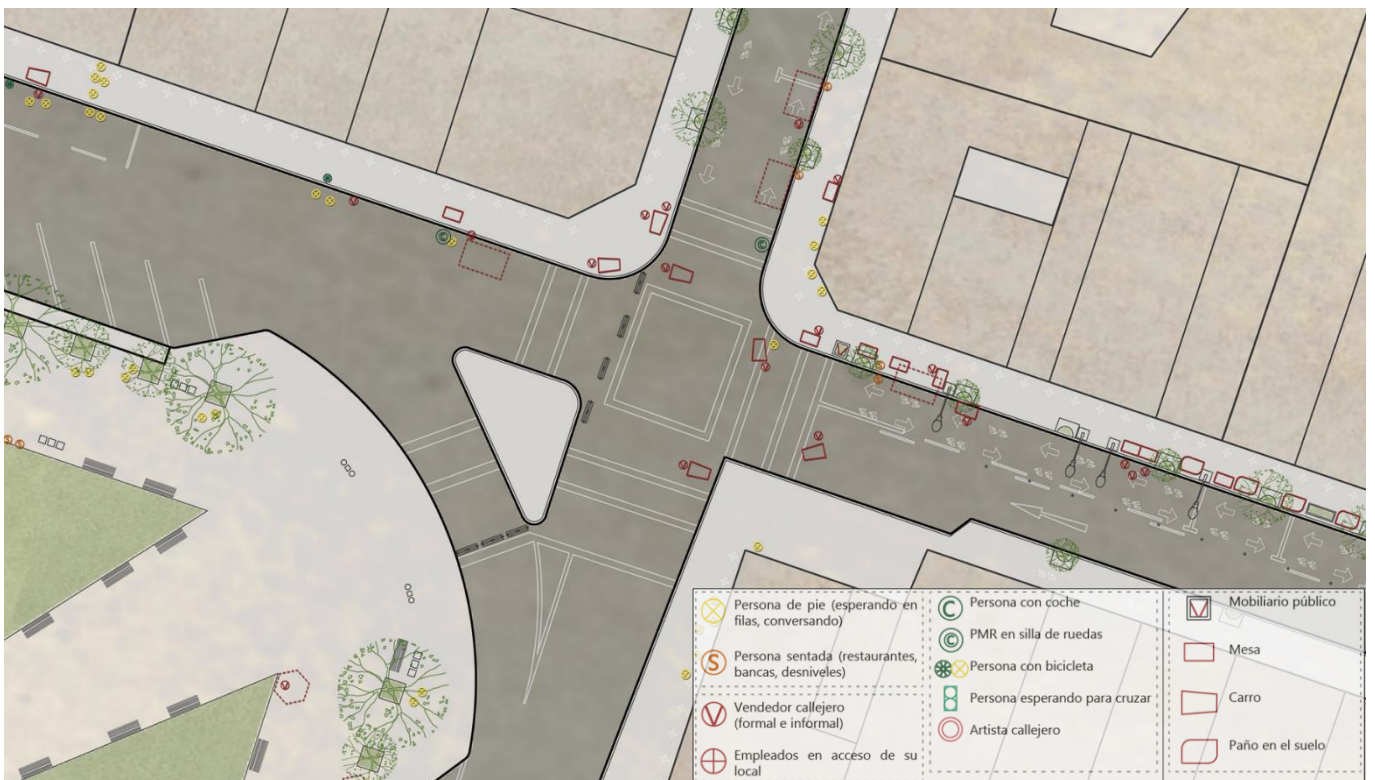
De todas maneras, este foco se destaca por la alta actividad y vitalidad que otorga.

Nodo Esmeralda - Maipú



Figura N°42: Plano del soporte físico

Figura N°43: Catastro de prácticas cotidianas



Del análisis del soporte físico y las prácticas cotidianas, se destaca, en la mayoría de los tramos estudiados, un reducido ancho de veredas que no logra contener las prácticas cotidianas propias del centro de la ciudad de Los Andes. También existen diferencias en la arborización de los tramos de la calle Esmeralda, donde Esmeralda oriente presenta notoriamente menos árboles y por lo tanto menos sombra.

Debido al histórico ocupamiento de la calzada por parte de los peatones y la congestión de personas en las veredas, las medidas implementadas por el COVID-19 fueron: Primero, el cierre temporal de calles principales (más activas peatonalmente) a los vehículos motorizados. En segundo lugar, la adición de mobiliario urbano para ordenar el tránsito y la espera en las calles y veredas, e intentar disminuir la instalación de comerciantes informales, ocupando parte de la vereda con grandes macetas. El mobiliario usado consiste en: Toldos afuera de bancos e instituciones para la espera, quitasoles en puestos y restaurantes (ahora en la calzada), conos o bolardos plásticos para separar las vías de tránsito peatonal en la calzada y “New Jerseys”, como cierre en las intersecciones de las calles peatonalizadas con calles con flujo vehicular. Además de esto, se demarcó el suelo de las calles que fueron cerradas, indicando el distanciamiento en zonas donde se hacen filas y la dirección y sentido del tránsito peatonal por la calzada, esto último no fue muy bien acatado.

En cuanto a las prácticas cotidianas percibidas en el área de estudio, predominan la espera y encuentros casuales de personas en el espacio público (calles y plaza), el descanso (personas sentadas), usando como soporte el mobiliario urbano (bancas), pisos y sillas traídas por ellos, y desniveles del suelo (aceras, accesos, etc.).

También el comercio informal, mezclado con el establecido en las calles, significan una práctica importante en los focos o tramos más activos, para esto se utilizan como soporte los puestos que poseen permiso y para el comercio informal, carritos y carros de supermercado, mesas, paños en el suelo o el mismo mobiliario público (bancas y macetas). Se diferencian las personas en espera o reposo con coches, bicicletas y con movilidad reducida. También se detectan como prácticas relacionadas a la institucionalidad, trabajadores de la empresa de parquímetros y fiscalizadores del COVID-19.

4.3 Tercera etapa

4.3.1 Entrevistas

La tercera etapa de esta investigación consiste en el desarrollo de entrevistas a cinco actores claves. Estas fueron hechas con el fin de entender cuáles son los desafíos y requerimientos con relación a las calles y veredas del centro de Los Andes, desde la perspectiva de actores claves como son funcionarios municipales y comerciantes.

Con este fin, en la entrevista semiestructurada se hicieron preguntas sobre:

i) contexto ciudad intermedia, ii) cambios en el flujo peatonal, iii) lugares que acogen gran concentración de personas y prácticas cotidianas, iv) transformaciones o adaptaciones del soporte físico por la pandemia, v) comercio informal, vi) influencia del transporte público y privado en las prácticas cotidianas, vii) limitaciones del soporte físico y aprensiones en cuanto a nuevas transformaciones y viii) proyecciones en la planificación urbana.

Los cinco entrevistados pertenecen a distintos grupos de interés para el desarrollo de políticas urbanas:

Entrevistado 1 - Alcalde de Los Andes
Entrevistado 2 – Asesor urbanista de la
Municipalidad
Entrevistado 3 – funcionario municipal (SECPLAN)
Entrevistado 4 – Inspector municipal
Entrevistado 5 – Comerciante, directivo de la
Asociación de Comerciantes de Los Andes

En las entrevistas se resalta la importancia de los ejes Maipú y Esmeralda como vías estructurantes del centro y de la ciudad de Los Andes, también se expresa la diferenciación de carácter de cada tramo estudiado (división de Esmeralda en tres partes). A su vez, los entrevistados notan el aumento de la actividad en las calles del centro de Los Andes, esto debido al aforo permitido en los locales y el aumento del comercio informal.

Respecto a las adaptaciones del soporte físico por la pandemia, se señalan las intenciones y criterios utilizados para la aplicación de estas transformaciones, el proceso de cierre y reapertura de calles, la implementación de señalética y objetos para mantener el orden y distanciamiento, y la presencia de fiscalizadores.

Al conversar sobre las prácticas cotidianas que se llevan a cabo en el centro, gran parte de estas fueron obviadas, las relacionadas a la

recreación y el ocio. Esto puede deberse a que la mayoría de estas prácticas fueron suprimidas durante la cuarentena, quedando solamente las actividades relacionadas a necesidades básicas, es decir, ir al centro a abastecerse, trabajar o hacer trámites.

En el desarrollo de las entrevistas, el comercio ambulante toma un rol protagónico como principal preocupación por parte de las autoridades en cuanto a ocupación de las calles, y como aprensión para implementar políticas que cedan más espacio a los peatones. En segundo lugar, algunos actores presentan su preocupación o disgusto por la gran cantidad de estacionamientos en las calles del centro de Los Andes, situación que no se ha solucionado debido al contrato con una empresa externa.

Los entrevistados también notan el infradimensionamiento de las veredas y los problemas que esto causa, expresan a su vez agrado con los resultados del cierre temporal de calles y la intención de que esto se mantenga en el tiempo y haya servido como prueba para la ciudad de Los Andes.

La tabla a continuación muestra algunas citas con relación a cada tópico de las entrevistas semiestructuradas (revisar anexo 4).

Cuadro N°12: Síntesis entrevistas

i) Contexto ciudad intermedia	Esta cruz, que sería el eje entre calle Maipú y Esmeralda, son las dos calles más importantes de Los Andes. Entonces yo creo que eso se ha seguido con el tiempo, ha ido en aumento... Obviamente los flujos vehiculares que se producen en esas dos calles son más o menos importantes, lo que ha llevado evidentemente a que ahí se ha desarrollado más que en ninguna otra calle el comercio, los servicios, etc. (Entrevistado 3)
ii) Cambios en el flujo peatonal	Se ve más gente en la calle porque tienen que hacer filas, a lo que habitualmente no estaban acostumbrados porque la gente ingresaba al local libremente. (Entrevistado 4)
iii) Lugares que acogen gran concentración de prácticas cotidianas	<p>Está claramente delimitado en Los Andes el uso de las arterias, Maipú y Esmeralda es por donde pasa la mayor cantidad de peatones, pero también de vehículos. (Entrevistado 1)</p> <p>(Tramo norte de Esmeralda y Membrillar) Ahí se produce un polo potente de la llegada de toda la gente que habita en las comunas que están alrededor de Los Andes, o sea, San Esteban, Rinconada, Calle Larga. Porque se produce el fenómeno de que Los Andes es el centro de estas pequeñas comunas, toda la gente que viene en locomoción colectiva llega a estos puntos que yo te nombré que están a una cuadra de la plaza y luego se distribuyen, ya sea para hacer sus trámites o hacer sus compras y luego retornan a ese punto y esperan en la vereda, por lo tanto, ahí también se produce esto que te digo yo este fenómeno de anden urbano, y la ciudad, la verdad que no está habilitada para ese uso, por lo tanto, se aprecia también un desorden, temas que tienen que ver hasta con la falta de basureros, suciedad. (Entrevistado 3)</p>
iv) Transformaciones espaciales debido a la pandemia, infraestructura y mobiliario urbano	<p>Se cerró esa calle, justamente porque la idea era favorecer el tránsito peatonal y aumentar el distanciamiento social. Se estaban percibiendo filas para entrar a ciertos comercios o servicios, entre esos por ejemplo la notaría, la notaría es la que tenía por lejos la fila más larga de toda la calle.</p> <p>No había ninguna posibilidad de generar un distanciamiento adecuado, entonces, se decidió peatonalizar temporalmente esa calle para que los tránsitos peatonales puedan ser más a distancia. Y se han ido cambiando algunas calles, se han agregado otras, se han abierto de nuevo... Y la verdad que estamos atentos a ver lo que pasa como experiencia también. Una cosa, es la cosa coyuntural de la pandemia, pero también puede dar cuenta como de un ejercicio, o un ensayo de cómo sería, por ejemplo, peatonalizar el centro. Algo que en otras circunstancias sería imposible, porque aparecerían los comerciantes reclamando que vamos a lesionar sus intereses (...) (Entrevistado 2)</p> <p>La Plaza de Armas se cerró, la parte interior, solamente se dejaron las calles perimetrales, la gente... se sentaba, evidentemente, muy poca gente por banca, entonces también tenemos un déficit de bancas hoy día. Justamente mañana me toca ir a una visita porque vamos a instalar 90 bancas más. (Entrevistado 3)</p> <p>En primera instancia, ese pedazo que está entre la vereda y el cono iba a ser para el tránsito de peatones y la vereda iba a ser para que se instalaran las filas de los distintos locales comerciales pero debido a la gran afluencia de público (...) se tuvo que ocupar la vereda más ese sector que está entre la vereda y los conos, y lo que queda entre el cono y la otra vereda, se tuvo que ocupar para el tránsito de peatones. (Entrevistado 4)</p> <p>Hay tres sectores, porque son tres cuadras no más. En la primera pusimos nosotros otro tipo de mobiliario, estas jardineras grandes que fueron, en el</p>

	<p>fondo, para quitarle espacio a los ambulantes en la primera cuadra, dado que ahí hay un fenómeno no menor(...)</p> <p>Frente a la plaza de armas, ahí no hay ambulantes, hay más resguardo policial, el distanciamiento se cumple yo creo que en un porcentaje importante.</p> <p>Y donde sí se nota el tema de que la utilización de la calzada ha funcionado, es acá en Esmeralda pasado Santa Rosa, donde está la notaría, Entel y otros fenómenos que ahí generan muchísima gente. Hasta antes de esta medida se agolpaban y no estaban al metro-metro y medio, estaban absolutamente apiñados ahí en 20-30 metros frente a lo que dice relación con la entrada a la notaria, pero ahora al menos se hace la fila. Nosotros pusimos facilitadores en esas cuadras, ahí hay gente que está todo el rato también incentivando a que la gente, con megáfono, haga la fila y por eso se ve un poquito más ordenado. (Entrevistado 1)</p> <p>Se han puesto unas cositas... (conos) claro, o vallas papales, también de ese estilo, y señalética marcada en las calles, en todas las veredas hay cruces, como para que la gente tienda a estar a un metro de distancia cuando están haciendo fila. Y también la municipalidad contrató a harta gente, como facilitadores del COVID, le llaman ellos, en que están ahí principalmente afuera de los bancos y afuera de las notarías, ordenando a la gente para que no se aglomere, para que haga la fila de forma ordenada, a un metro de cada uno. Y eso se ha visto que ha funcionado. (Entrevistado 5)</p>
<p>v) Comercio informal</p>	<p>Prácticamente, no sé, se ha duplicado la cantidad de vendedores ambulantes que no tienen permisos, son vendedores ilegales, dada también la situación económica del país. La municipalidad no quiere dar más permisos o no puede dar más permisos, mejor dicho, porque en realidad el espacio público, es escaso, es un bien escaso hoy día en Los Andes.</p> <p>(...) porque hay tanto comercio ambulante que finalmente no puedo ni siquiera circular como es debido, por lo tanto, si tuviera que decir algo, es que el comercio ambulante ha aumentado pero el informal, y la municipalidad para tratar de frenar un poco esto implementó la ubicación de maceteros, maceteros para hermostrar, embellecer también la ciudad y evitar que se instalen ahí. (Entrevistado 3)</p>
<p>vi) Influencia del transporte público y privado en las prácticas cotidianas (terminales, paraderos, estacionamientos, parquímetros, etc.)</p>	<p>Las calles están tomadas por autos. Más lamentablemente que por autos, por estacionamientos de autos, entonces yo creo que en general y no digo de la calle Esmeralda, ni de Los Andes, en general en Chile, hay un mal uso del espacio público disponible. (...) Lamentablemente toda esta idea se nos vio complicada porque, y esto no es solamente Los Andes, hace tiempo atrás se firmó una suerte como de convenio con una empresa de estacionamientos (parquímetros) que obligó a la municipalidad a respetar eso. Por treinta y tantos años, entonces nosotros no podemos hacer ninguna acción que atente contra ese negocio. Eso es frustrante, es frustrante para la planificación urbana. (Entrevistado 2)</p> <p>La movilidad disminuyó bastante y eso que, en el periodo de pandemia, incluso las empresas de parquímetro dejaron de funcionar por lo que uno podría pensar que la gente iba a ir mas al centro, pero no, hubo un tiempo que incluso ni vehículos estacionados había en el centro. (...) Me imagino que esto pasa en casi todas las ciudades intermedias, me refiero a ciudades intermedias entre 50mil y 100mil habitantes... Que la gente se acostumbra a que la locomoción colectiva la deje siempre en el lugar donde va, en la puerta. Por lo tanto hoy día se han visto obligados a retroceder un poco porque los márgenes se corrieron. Y también, esos mismos colectivos han ocupado manzanas que antes no utilizaban para estacionamiento, como en el fondo, terminales de colectivos. Terminales en la</p>

	<p>misma calzada, como terminales más urbanos, en el espacio público... abiertos. (Entrevistado 3)</p>
vii) Limitaciones de la infraestructura peatonal y aprensiones en cuanto a nuevas transformaciones	<p>La gran limitación que tiene Los Andes porque tiene algunas veredas muy estrechas, ya, la mayoría, en que, si está la vereda de más o menos dos metros y medio de ancho, se pone un comerciante ambulante, ilegal, que ocupa un metro y medio, queda para la circulación un metro y en ese metro dos personas caminando en contra se chocan.</p> <p>Y los colectiveros también han comentado que ellos han visto de que hay mucha gente que no está viniendo al centro por la incomodidad de tener que caminar dos o tres cuadras</p> <p>Si la calle peatonal realmente es peatonal y se ponen, no sé, jardineras, se hacen terrazas para los restaurantes, una cosa que sea ideal o entretenido para todos, nosotros estamos súper de acuerdo con eso, pero por la otra parte, si se deja que el comercio ambulante esté a sus anchas, lamentablemente estamos súper en contra de las calles peatonales porque no sirven.</p> <p>Y el otro tema, también re importante es si se hacen calles peatonales, es tener la cantidad de estacionamientos disponibles cerca del centro para que la gente pueda seguir viniendo, porque de otra manera, esas mismas personas que vienen en auto al centro, no prefieren venir al centro, sino que prefieren ir a donde tienen estacionamiento</p>
viii) Proyecciones	<p>La idea es que cuando vuelva el flujo habitual, no vuelva en su máxima capacidad, porque lo ideal sería que mucha gente opte por dejar el automóvil y caminar, opte por dejar el automóvil y andar en bicicleta u opte por dejar el automóvil y andar en transporte público, en fin. Y que ahora vamos a poder ver las bondades de eso porque hasta el momento son puras ideas teóricas. (Entrevistado 2)</p>

4.3.2 Set de recomendaciones

En base a la revisión bibliográfica, el conteo peatonal, el análisis del soporte físico y prácticas cotidianas de las calles del centro de Los Andes, y las entrevistas con actores claves, este trabajo propone las siguientes recomendaciones para el diseño de las calles en el centro de Los Andes:

Permanencia de las calles actualmente

cerradas al tránsito vehicular: De acuerdo con el reconocimiento de las calles y veredas que presentaban mayor necesidad de espacio para el tránsito de peatones, se sugiere mantener la medida establecida por las autoridades. Respaldado por el buen funcionamiento y recepción por parte de los usuarios, este puede ser considerado un primer paso para un centro más caminable y sustentable.

Ensanchamiento de veredas: Tanto en el contexto actual de pandemia, como en la

antigua “normalidad”, un ancho de vereda de 2,5m no es suficiente en términos de accesibilidad, ni menos para cumplir un distanciamiento social. Es por esto que se debe buscar una estrategia para aumentar el ancho transitable de las veredas, ya sea extendiéndolas, eliminando estacionamientos, considerando parte de la calzada como senda peatonal y/o adaptando el mobiliario urbano.

Mobiliario urbano en veredas: El mobiliario debe ser un aporte para el desarrollo de la vida pública y el orden (en términos estéticos) del espacio público, es por esto que se recomienda, debido a la escasez de espacio en los sectores de mayor flujo, optar por mobiliario que no interfiera con el tránsito y la permeabilidad del límite entre vereda y calzada (en las calles peatonalizadas), además de despejar la vereda de elementos prescindibles para el desarrollo de las actividades.

Énfasis en condiciones de habitabilidad en los nuevos sectores para los peatones: En conjunto con la peatonalización y reubicación de los usuarios en sectores de espera para el comercio, se deben encontrar las condiciones para que las personas puedan utilizar dichos espacios, específicamente mobiliario urbano adecuado, basureros y sombra (toldos, sombraderos, árboles, etc.).

Remoción de estacionamientos en las calles de mayor flujo peatonal y concentración de servicios: Esta medida es crucial para el despeje de las vías peatonales y el desarrollo de las prácticas cotidianas en el espacio público. Debido a las complicaciones para llevar esto a cabo se propone dar énfasis en el diálogo con las empresas a cargo de estos estacionamientos para llegar a un acuerdo que sea compatible con las calles peatonales.

Vuelco del comercio y restaurantes hacia la calle: Tal como ha ocurrido hasta el momento como medida sanitaria, la presencia de restaurantes y actividades de ocio y recreación en las calles son un gran aporte para la vitalidad del espacio público. El mismo fenómeno se podría replicar con algunos rubros comerciales.

Regulación del comercio informal: Este es considerado uno de los aspectos más complejos, ya que existe la aprensión y la relación de que si se cede más espacio a los peatones este será “llenado” con comercio informal. Debido a que la presencia del comercio informal excede el alcance de mejoras físicas del espacio público y obedece a factores sociales, culturales y económicos, se sugiere enfatizar el diálogo con los comerciantes para poder llegar a acuerdos o negociaciones sobre la ubicación y regulación del comercio informal. También, se propone ahondar en el carácter de cada tipo de comercio informal (lo que se vende) ya que así podrían agruparse en zonas o establecimientos más adecuados, como es la venta de frutas y verduras en la calle. Con estos vendedores se pueden instalar ferias en zonas definidas. Como medida de “emergencia”, debido a la urgencia de la necesidad de espacio en las veredas, se propone que la venta informal se vuelque hacia la calzada, para así dar espacio en las veredas y respetar la sectorización propuesta por la Municipalidad (de las zonas de espera afuera de los comercios).

V - Conclusiones



La presente investigación explora cómo se han adaptado las calles del centro de Los Andes en el contexto de la pandemia del COVID-19, en torno a la caminata y otras prácticas cotidianas. En primer lugar, se observa gran cantidad de peatones en el centro de Los Andes (un promedio de 1400 peatones por hora en cada tramo). Dada la gran afluencia de peatones y los anchos insuficientes de las veredas –que rondan los 2,5m, incluso con algunas veredas de menos de 1,8m a lo que, si se le descuenta la platabanda, queda menos de 1m para el tránsito–, se observa que los peatones no solamente transitan por las veredas, sino también caminan por la calzada. Para mitigar esto, la Municipalidad implementó en algunos tramos (Calle Esmeralda, entre Membrillar y Papudo y Calle Maipú, entre O’Higgins y Rodríguez) el cierre temporal a vehículos motorizados. Cabe indicar que lamentablemente esta medida fue temporal y solamente se mantiene en la Calle Esmeralda con el restablecimiento del tránsito por Santa Rosa y parte de Maipú, y Maipú se mantiene peatonal solo al norte de Esmeralda.

Interesantemente, el cierre temporal de la calle a vehículos motorizados implicó una nueva redistribución de la calle. Básicamente se esperaba que la vereda fuera utilizada como sector de espera para hacer filas a los comercios, y una mitad de la calzada constituyera la “nueva vereda” para el tránsito de peatones (el diseño estipulaba que la otra mitad funcionara para el paso de vehículos de una forma restringida). Sin embargo, esta distribución funcional no fue enteramente respetada por las personas, dado que los caminantes se movían con libertad entre veredas y calzada, en la mayoría de los casos, debido a la alta presencia de comercio informal en las veredas.

Aparte de la caminata, otras prácticas cotidianas que se observaron en las calles del centro de Los Andes durante la pandemia fueron el comercio informal, la formación de largas filas de espera delante de comercios y notarías, el descanso y

pequeñas reuniones de personas relacionadas a la espera, la presencia de fiscalizadores en los lugares con mayor concentración de personas, el desplazamiento de mesas de restaurantes hacia las calles y veredas en Esmeralda y la acumulación de peatones en las intersecciones con flujo vehicular.

Con relación al comercio, las necesidades básicas fueron las que mantuvieron el centro de Los Andes activo durante el confinamiento, más aún, las que obligaron a cambiar el carácter de ciertos espacios. La gran afluencia de público y las filas formadas afuera de locales comerciales generaron preocupación y con esto, una respuesta por parte de las autoridades. Además del cierre a vehículos en ciertos tramos de calle y la ocupación de la calzada como nueva vereda, se colocaron múltiples demarcaciones en las veredas y calles que buscaban resguardar el distanciamiento físico. En general, se observa que estas demarcaciones en el suelo fuera de los locales eran respetadas al momento de hacer filas, exceptuando las personas que no asistían solas a los lugares, mientras que las demarcaciones que dirigían el flujo y dirección para los peatones (en la calzada, dentro del sector demarcado por los conos) eran obviadas.

La crisis sanitaria y económica repercutió en Los Andes, entre otros, con un aumento de la ocupación de las calles por parte de vendedores ambulantes. Según las autoridades entrevistadas se observó claramente un aumento del comercio informal en las calles del centro de Los Andes. Para restringir este, se colocaron grandes macetas en las veredas y así disminuir el espacio disponible para instalar sus puestos. Sin embargo, estas no cumplieron su objetivo. Las macetas no solamente restringieron el espacio transitable de las veredas, incluso fueron utilizadas como soportes para la venta de comercio informal. En general el comercio informal se localizó en la Calle Esmeralda, en la intersección con Santa Rosa hacia el oriente, en la intersección con Maipú y en el tramo desde Maipú a Membrillar, y

en la Calle Maipú, entre Esmeralda y Rodríguez. El soporte utilizado para la venta informal incluye el mobiliario público, como las macetas recientemente instaladas y bancas, además de carros de supermercado, cajas, paños, mesas e incluso quitasoles. Esto transformó el carácter de algunos sectores, por un lado, dando vida y mayor actividad a las calles, mientras que, por otro, entorpeció el flujo peatonal y el distanciamiento social requeridos.

Otra adaptación importante fue la reapertura de los restaurantes y la plaza. Así, las mesas de los restaurantes se localizaron a lo largo de la Calle Esmeralda (poniente) en la calzada y en el tramo oriente, se instalaron mesas de cafés en la platabanda de la vereda.

En base al catastro del entorno físico, el conteo de flujos peatonales y registro de actividades cotidianas en el centro de Los Andes, este trabajo plantea las siguientes recomendaciones. En primer lugar, se sugiere mantener las calles que actualmente se encuentran cerradas al tránsito

vehicular, debido a la necesidad de espacio para albergar las prácticas cotidianas de las calles del centro de Los Andes y la buena recepción que esta medida ha tenido por parte de los usuarios. En segundo lugar, resulta fundamental ensanchar las veredas y despejarlas de mobiliario que impiden un tránsito peatonal fluido para resguardar el distanciamiento físico requerido en tiempos de pandemia. En tercer lugar, dar énfasis a las condiciones de habitabilidad de los nuevos sectores peatonales. Como cuarta medida, se sugiere eliminar o disminuir los estacionamientos en la calzada. También se recomienda aprovechar el actual vuelco de restaurantes y comercio hacia la calle, ya que otorgan gran vitalidad al espacio público y favorece el comercio. Por último, se debe analizar como regular el comercio informal, priorizando el diálogo para llegar a acuerdos con los comerciantes, de la misma forma, se debe tener en cuenta las características del comercio que se realiza para poder llegar a acuerdos y reubicar las prácticas que puedan ser provechosas para la ciudad.

VI - Bibliografía



Referencias bibliográficas

- BARTON, J. R. Y RAMÍREZ M. I. (30 DE ENERO 2017). OPINIÓN: EL FUTURO URBANO DE CHILE ESTÁ EN EL DESARROLLO SUSTENTABLE DE CIUDADES INTERMEDIAS. PLATAFORMA URBANA.
RECUPERADO DE:
[HTTP://WWW.PLATAFORMAURBANA.CL/ARCHIVO/2017/01/30/OPINION-EL-FUTURO-URBANO-DE-CHILE-ESTA-EN-EL-DESARROLLO-SUSTENTABLE-DE-CIUDADES-INTERMEDIAS/](http://www.plataformaurbana.cl/archivo/2017/01/30/opinion-el-futuro-urbano-de-chile-esta-en-el-desarrollo-sustentable-de-ciudades-intermedias/)
- BIANCHETTI SAAVEDRA, ANDRÉS. (2016). CIUDADES INTERMEDIAS EN CHILE. TERRITORIOS OLVIDADOS. EURE (SANTIAGO), 42(126), 295-298.
DOI: [HTTPS://DX.DOI.ORG/10.4067/S0250-71612016000200014](https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612016000200014)
- BORJA, J., & MUXÍ, Z. (2003). EL ESPACIO PÚBLICO: CIUDAD Y CIUDADANÍA. [BARCELONA]: EDITORIAL ELECTA.
- CARRIÓN, F. (2007). ESPACIO PÚBLICO: PUNTO DE PARTIDA PARA LA ALTERIDAD. ESPACIOS PÚBLICOS Y CONSTRUCCIÓN SOCIAL, 79-100.
- CATÁN C. (2013) ¿TEJIENDO REDES URBANAS EN CIUDADES INTERMEDIAS O METROPOLIZACIÓN DE LAS PROBLEMÁTICAS URBANAS?: EL CASO DE ESTUDIO SAN FELIPE-LOS ANDES.
- CEPAL & HABITAT. (2016). HABITAT III CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA VIVIENDA Y EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE. CIUDADES SOSTENIBLES CON IGUALDAD EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. SEIS MENSAJES CLAVE. QUITO.
- CEPAL. (2019). OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE. CUMBRE DE LOS ODS.
- CHAYKA K. (JUNE 17, 2020) HOW THE CORONAVIRUS WILL RESHAPE ARCHITECTURE
WHAT KINDS OF SPACE ARE WE WILLING TO LIVE AND WORK IN NOW?. THE NEW YORKER.
RECUPERADO DE:
[HTTPS://WWW.NEWYORKER.COM/CULTURE/DPT-OF-DESIGN/HOW-THE-CORONAVIRUS-WILL-RESHAPE-ARCHITECTURE](https://www.newyorker.com/culture/dpt-of-design/how-the-coronavirus-will-reshape-architecture)
- COLOMINA B. (2020) ¿CASAS Y ESCUELAS ANTICOVID? EL EJEMPLO DE CÓMO LA ARQUITECTURA MODERNA FRENÓ LA TUBERCULOSIS. EL CONFIDENCIAL. ERNESTO TORRICO
RECUPERADO DE:
[HTTPS://YOUTU.BE/QSAZPRBH3CS](https://youtu.be/QSAZPRBH3CS)
- HERRMANN-LUNECKE, M. G. (2016). INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO URBANO PARA PROMOVER AL PEATÓN EN LAS CIUDADES. UN ESTUDIO COMPARADO ENTRE CHILE Y ALEMANIA. REVISTA URBANO, 34, (48-57).
DOI:
[HTTPS://DOI.ORG/1022320/07183607.2016.19.34.5](https://doi.org/10.22320/07183607.2016.19.34.5)
- HERRMANN-LUNECKE, M. G., MORA, R. & SAGARIS, L. (2017): THE LAYERED CITY: PEDESTRIAN NETWORKS IN DOWNTOWN SANTIAGO AND THEIR IMPACT ON URBAN VITALITY. JOURNAL OF URBAN DESIGN.
DOI: 10.1080/13574809.2017.1369869
- HERRMANN-LUNECKE, M. G., MORA, R. & SAGARIS, L. (2020) (A). PERSISTENCE OF WALKING IN CHILE: LESSONS FOR URBAN SUSTAINABILITY. TRANSPORT REVIEWS, 40:2, (135-159).
DOI: 10.1080/01441647.2020.1712494
- HERRMANN-LUNECKE, M. G. Y MORA, R. (1 DE JUNIO 2020) (B). PANDEMIA Y PLANIFICACIÓN URBANA: NECESITAMOS VEREDAS MÁS ANCHAS. EL MOSTRADOR.
RECUPERADO DE:
[HTTPS://WWW.ELMOSTRADOR.CL/NOTICIAS/](https://www.elmostrador.cl/noticias/)

OPINION/2020/06/01/PANDEMIA-Y-
PLANIFICACION-URBANA-NECESITAMOS-
VEREDAS-MAS-ANCHAS/

-INZULZA, J., GALLARDO, L., CASTILLO, E. Y CAMBIASO, A. (2019). LA IMAGEN URBANA REVISITADA DESDE LOS IMAGINARIOS MIGRANTES LATINOAMERICANOS. EL CASO DE LA CALLE MARURI EN SANTIAGO, CHILE. REVISTA 180, 44, (64-79).

DOI:

[HTTP://DX.DOI.ORG/10.32995/REV180.NUM-44.\(2019\).ART-698](http://dx.doi.org/10.32995/REV180.NUM-44.(2019).ART-698)

-JIRÓN, P. (2017). EL HÁBITAT RESIDENCIAL OBSERVADO DESDE LA MOVILIDAD COTIDIANA URBANA. EL HÁBITAT RESIDENCIAL OBSERVADO DESDE LA MOVILIDAD COTIDIANA URBANA. EN: IMILAN, W; LARENAS, J; CARRASCO, G Y RIVERA, S (EDS). ¿HACIA DÓNDE VA LA VIVIENDA EN CHILE?: NUEVOS DESAFÍOS EN EL HÁBITAT RESIDENCIAL. SANTIAGO DE CHILE: INVI, MINVU, ADREDE., (269–279).

-JIRÓN MARTÍNEZ, P. Y LANGE VALDÉS, C. (2017-08). COMPRENDER LA CIUDAD DESDE SUS HABITANTES. RELEVANCIA DE LA TEORÍA DE PRÁCTICAS SOCIALES PARA ABORDAR LA MOVILIDAD.

DISPONIBLE EN

[HTTP://REPOSITORIO.UCHILE.CL/HANDLE/2250/144945](http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/144945)

-JIRÓN MARTÍNEZ, P. Y IMILAN OJEDA, W. (2018-12-01). MOVIENDO LOS ESTUDIOS URBANOS. LA MOVILIDAD COMO OBJETO DE ESTUDIO O COMO ENFOQUE PARA COMPRENDER LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

DISPONIBLE EN

[HTTP://REPOSITORIO.UCHILE.CL/HANDLE/2250/153116](http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116)

-JORDÁN, R., SIMIONI, D., OTROS (1998): “CIUDADES INTERMEDIAS DE AMÉRICA LATINA

Y EL CARIBE: PROPUESTAS PARA LA GESTIÓN URBANA”. COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE-CEPAL. JUNIO 1998. DISPONIBLE EN: WWW.CEPAL.CL

-MACEDO, B. (2005). EL CONCEPTO DE SOSTENIBILIDAD. OFICINA REGIONAL DE EDUCACIÓN PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE UNESCO SANTIAGO, 57-59.

-MARTÍNEZ, CRISTHIAN FIGUEROA, Y CLAPS, ROSSANA FORRAY. (2015). MOVILIDAD FEMENINA: LOS REVESES DE LA UTOPIA SOCIO-ESPACIAL EN LAS POBLACIONES DE SANTIAGO DE CHILE. REVISTA DE ESTUDIOS SOCIALES, (54), 52-67.

DOI:

[HTTPS://DX.DOI.ORG/10.7440/RES54.2015.04](https://dx.doi.org/10.7440/res54.2015.04)

-MARTÍNEZ, CRISTHIAN FIGUEROA, Y SANTIBÁÑEZ, NATAN WAINTRUB. (2015). MOVILIDAD FEMENINA EN SANTIAGO DE CHILE: REPRODUCCIÓN DE INEQUIDADES EN LA METRÓPOLIS, EL BARRIO Y EL ESPACIO PÚBLICO. URBE. REVISTA BRASILEIRA DE GESTÃO URBANA, 7(1), 48-61. EPUB APRIL 00, 2015.

DOI: [HTTPS://DOI.ORG/10.1590/2175-3369.007.001.AO03](https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03)

-PAPAGEORGIU I. (2020) HOW THE CORONAVIRUS WILL RESHAPE ARCHITECTURE WHAT KINDS OF SPACE ARE WE WILLING TO LIVE AND WORK IN NOW?. THE NEW YORKER. CHAYKA K

RECUPERADO DE:

[HTTPS://WWW.NEWYORKER.COM/CULTURE/DPT-OF-DESIGN/HOW-THE-CORONAVIRUS-WILL-RESHAPE-ARCHITECTURE](https://www.newyorker.com/culture/dpt-of-design/how-the-coronavirus-will-reshape-architecture)

-PAVEZ REYES, M. (2011). MARCHA A PIE URBANA Y REGIONAL Y MOVILIDAD EN LOS MODELOS DE CIUDAD PARA SANTIAGO DE CHILE. REVISTA INVI, 26(71), 57–85.

-RUIZ-ARIZA, A., TORRE-CRUZ, M.J., REDECILLAS-PEIRÓ, M.T., Y MARTÍNEZ-LÓPEZ, E.J. (2015). INFLUENCIA DEL DESPLAZAMIENTO ACTIVO SOBRE LA FELICIDAD, EL BIENESTAR, LA ANGUSTIA PSICOLÓGICA Y LA IMAGEN CORPORAL EN ADOLESCENTES. GACETA SANITARIA, 29, 454-457.

-SPECK J. (2019). CIUDADES CAMINABLES: EL DESAFÍO DE LAS GRANDES URBES. EN LA CONFERENCIA CIUDAD. CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN. CHILE.
RECUPERADO DE:
[HTTPS://WWW.CCHC.CL/COMUNICACIONES/NOTICIAS/CIUDADES-CAMINABLES-EL-DESAFIO-DE-LAS-GRANDES-URBES](https://www.cchc.cl/comunicaciones/noticias/ciudades-caminables-el-desafio-de-las-grandes-urbes)

-TONUCCI F. (2004) LA CIUDAD DE LOS NIÑOS: UN MODO NUEVO DE PENSAR LA CIUDAD. MADRID: FUNDACIÓN GERMÁN SÁNCHEZ RUIPEREZ.

-URRY, JOHN (2007) MOBILITIES. CAMBRIDGE: LONDON, POLITY PRESS.

-WILLIAMS P. Y THOMPSON P. D. (2013). WALKING VERSUS RUNNING FOR

HYPERTENSION, CHOLESTEROL, AND DIABETES. ARTERIOSCLEROSIS, THROMBOSIS, AND VASCULAR BIOLOGY. 33,PP. 1085-1091.

-ZUMELZU SCHEEL, ANTONIO & ESPINOZA GUZMÁN, DANIEL. (2019). ELABORACIÓN DE UNA METODOLOGÍA PARA EVALUAR SOSTENIBILIDAD EN BARRIOS DE CIUDADES INTERMEDIAS EN CHILE.
DOI: REVISTA 180. 44. 80-94.
10.32995/REV180.NUM-44. (2019). ART-474.

-ZUMELZU, C. Y ESPINOZA, D. (2019). ELABORACIÓN DE UNA METODOLOGÍA PARA EVALUAR SOSTENIBILIDAD EN BARRIOS DE CIUDADES INTERMEDIAS DE CHILE. REVISTA 180, 44, (80-94).
HTTP://DX.DOI.ORG/10.32995/REV180.NUM-44.(2019).ART-474
DOI:
[HTTP://DX.DOI.ORG/10.32995/REV180.NUM-44.\(2019\).ART-474](http://dx.doi.org/10.32995/REV180.NUM-44.(2019).ART-474)

-ZÚÑIGA, C. (2020). COMIDA CALLEJERA Y ESPACIO PÚBLICO FORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO A PARTIR DE LA MOVILIDAD Y LAS ESTACIONES DE METRO

*VII - Anexo



Anexo 1:
Planos históricos de Los Andes y Zona Típica

Figura N°44: Plano de la Villa de Santa Rosa de Los Andes (1798)

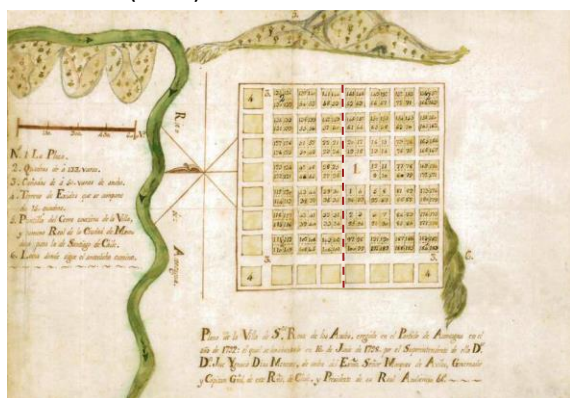
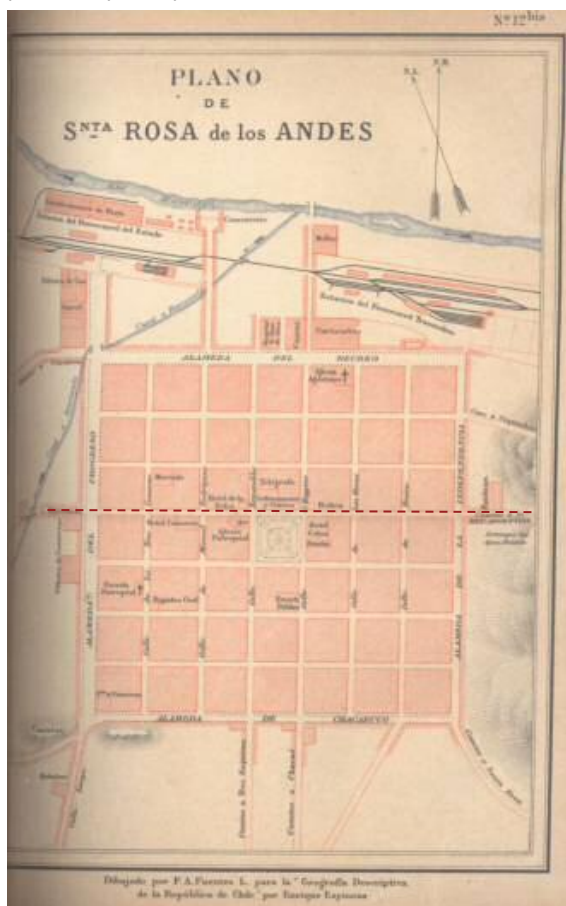
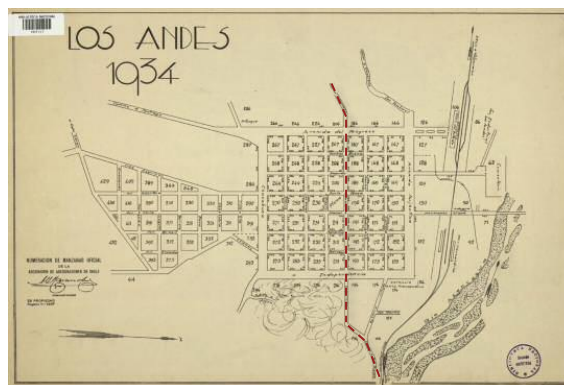


Figura N°45: Plano de Santa Rosa de los Andes (1890). Dibujado por F.A. Fuentes L. Para la "Geografía Descriptiva de la República de Chile" por Enrique Espinoza



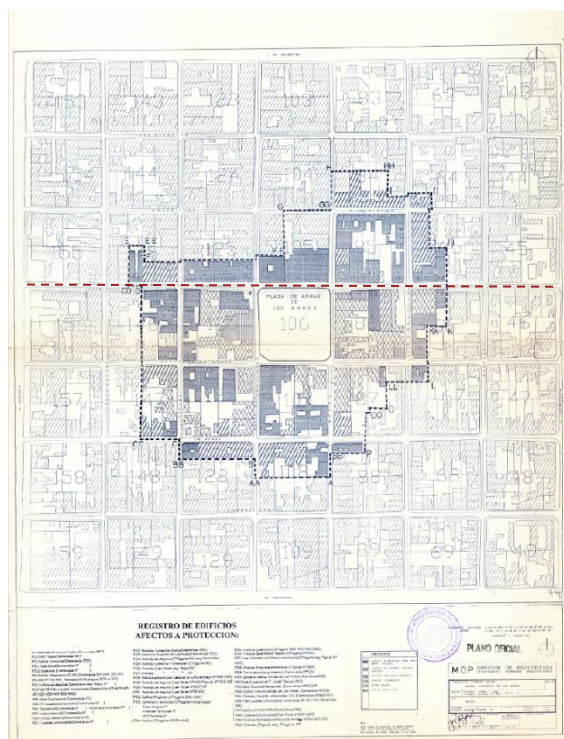
Fuente (Figura 44 y 45): Memoria chilena. Biblioteca Nacional de Chile. Rescatado de: Lazo-Mella y Cortéz-Ahumada (2015)

Figura N°3: Plano de la Ciudad de Los Andes (1934). De la Asociación de Aseguradores de Chile.



Fuente: Mapoteca Biblioteca Nacional. Biblioteca Nacional Digital. Enmarcada una proyección hacia el sur de la calle Membrillar, actualmente sin concretar. Rescatado de: Lazo-Mella y Cortéz-Ahumada (2015)

Figura N°46: Plano delimitación zona típica del centro histórico de Los Andes declarado el año 2000



Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales de Chile

Anexo 2:
Detalle de recomendaciones para una
Movilidad Sustentable y el Diseño Urbano a
Escala Humana en “La Dimensión Humana en el
Espacio Público. Recomendaciones para el
Análisis y el Diseño” (2014)

Movilidad Sustentable:

B. Accesibilidad:

- B1 Multimodalidad: Priorizar modos de transporte activos
- B2 Integración entre transporte y espacio públicos
- B3 Accesos directos para los peatones y las bicicletas
- B4 Capacidad de las superficies para personas en bicicleta
- B5 Barreras arquitectónicas: Eliminarlas y asegurar accesibilidad universal
- B6 Estacionamientos de bicicletas
- B7 Servicios básicos: asientos, iluminación, basureros, señalética
- B8 Baños públicos

B. Circulación

- B9 Legibilidad
- B10 Buscando las sendas urbanas
- B11 Diferenciación de las áreas de circulación y los espacios para la estancia
- B12 Calles de convivencia
- B13 Protección del tráfico
- B14 Cruces seguros
- B15 Mitigación de la velocidad de los vehículos motorizados

Diseño Urbano a la escala humana:

D. Espacio

- D1 La escala pequeña
- D2 Bordes blandos
- D3 Bordes conectados
- D4 Subdividir grandes espacios en subespacios

- D5 Solo, en pareja con amigos
- D6 Evitar bruscos cambios de niveles
- D7 Público/Semipúblico/SemiPrivado/Privado

D. Confort

- D9 Cobijo contra la intemperie
- D10 Aprovechar de los aspectos positivos del clima
- D11 Estimular la vista
- D12 Estimular el oído
- D13 Estimular el olfato
- D14 Estimular el tacto
- D15 Espacios para estar parado
- D16 Espacios para sentarse

Anexo 3:
3.1 Plano en doble página del soporte físico de
las calles del centro de Los Andes



Mobiliario permanente:

- Paradero
- Puesto de diario
- Puesto comercial

Cubiertas:

- Quitasol

Mobiliario altura media:

- Maceta
- Jardinera
- "New Jersey"
- Bolardo plástico

Suelo:

- Flecha
- Huella
- Demarcación de distanciamiento - municipal
- Demarcación - autogestionada



3.2 Plano en doble página del catastro de prácticas cotidianas en las calles del centro de Los Andes



Actividades/actores:

- Persona de pie
- Vendedor
- Persona sentada
- Empleado de local
- Persona con coche
- Fiscalizador COVID-19
- Artista callejero
- Persona cruzando
- PMR silla de ruedas
- Parquímetro
- Persona con bicicleta

Soporte físico del comercio ambulante:

- Mobiliario público
- Mesa
- Carro
- Paño en el suelo



Anexo 4:
Entrevistas

Contexto ciudad intermedia

Entrevistado 1	Nuestra ciudad sigue siendo una ciudad intermedia, con muchas deficiencias en términos de infraestructura pública producto de cómo se visionaron. Todavía tenemos esa figura de ciudad española como damero central en cuadras, donde la mayor actividad económica y comercial está dada en el centro de las ciudades, ojalá todo girase en torno a la plaza de armas. Lamentablemente, con el transcurso de los años, desde que se fundó Los Andes y que yo creo que es un fenómeno que pasa en todas las comunas intermedias como las nuestras, no existe la visión de ir abriendo las ciudades y al final pasa lo que nos pasa a nosotros, que la mayoría de los bancos, de las AFP, de las ISAPRES, de los servicios públicos, todas las actividades giran en torno a estas calles que están en el centro, calle Maipú, calle O'Higgins, Santa Rosa y Esmeralda.
Entrevistado 2	Si tú ves una foto aérea del centro de Los Andes o del centro de San Felipe o de este tipo de ciudades, hay mucha congestión en torno a las manzanas, pero dentro de las manzanas hay una bajísima densidad de ocupación, pero sí hay mucha atomización en los bordes. Entonces nosotros decíamos ahí hay espacio disponible, dentro de las manzanas. Por qué no puede un particular proponer estacionamientos y hacer el negocio y nos saca los autos de las calles y con eso mejoramos a costo cero, duplicamos la capacidad en las calles para, por ejemplo, tránsito de vehículo o facilitar la incorporación de ciclovías, que hoy día es muy difícil incorporarlas en el centro.
Entrevistado 3	Esta cruz, que sería el eje entre calle Maipú y Esmeralda, son las dos calles más importantes de Los Andes. Entonces yo creo que eso se ha seguido con el tiempo, ha ido en aumento... Obviamente los flujos vehiculares que se producen en esas dos calles son más o menos importantes, lo que ha llevado evidentemente a que ahí se ha desarrollado más que en ninguna otra calle el comercio, los servicios, etc. Esporádicamente en algunas épocas especiales el centro se cerraba, ya sea, por ejemplo, para navidad, año nuevo, algunas festividades locales y el centro era peatonalizado. Eso lo habíamos dejado de ver durante mucho tiempo, pero ahora, gracias a la pandemia hemos recuperado esencialmente las calles para en tránsito peatonal.
Entrevistado 4	-
Entrevistado 5	-

Cambios en el flujo peatonal

<i>Entrevistado 1</i>	-
<i>Entrevistado 2</i>	Por lo menos, yo lo he visto igual. No transito tanto por las calles todos los días, menos en la pandemia, pero lo que yo he visto, lo he visto igual.
<i>Entrevistado 3</i>	Yo tengo la sensación de que ha disminuido. Lo que sí se ve claramente, es que los negocios que tienen mayor flujo de personas, por ejemplo, las notarías, tienen cuadras que son de la manzana completa, es muy simpático verlo, antes toda esa gente se metía en 20 metros cuadrados.
<i>Entrevistado 4</i>	Se ve más gente en la calle porque tienen que hacer filas, a lo que habitualmente no estaban acostumbrados porque la gente ingresaba al local libremente.
<i>Entrevistado 5</i>	En particular, desde que pasamos a fase tres, cuando ya pudimos abrir, se ha notado en las veredas un aumento sustancial de la cantidad de gente, producto de como las tiendas tienen aforo, la gente ya no entra libremente, entonces se forman filas en las veredas y en algunas calles que son las que están cerradas al tránsito.

Lugares que acogen gran concentración de prácticas cotidianas

<i>Entrevistado 1</i>	Está claramente delimitado en Los Andes el uso de las arterias, Maipú y Esmeralda es por donde pasa la mayor cantidad de peatones, pero también de vehículos.
<i>Entrevistado 2</i>	-
<i>Entrevistado 3</i>	(Tramo norte de Esmeralda y Membrillar) Ahí se produce un polo potente de la llegada de toda la gente que habita en las comunas que están alrededor de Los Andes, o sea, San Esteban, Rinconada, Calle Larga. Porque se produce el fenómeno de que Los Andes es el centro de estas pequeñas comunas, toda la gente que viene en locomoción colectiva llega a estos puntos que yo te nombré que están a una cuadra de la plaza y luego se distribuyen, ya sea para hacer sus trámites o hacer sus compras y luego retornan a ese punto y esperan en la vereda, por lo tanto, ahí también se produce esto que te digo yo este fenómeno de anden urbano y la ciudad, la verdad que no está habilitada para ese uso, por lo tanto se aprecia también un desorden, temas que tienen que ver hasta con la falta de basureros, suciedad.
<i>Entrevistado 4</i>	-
<i>Entrevistado 5</i>	Los lugares donde ocurren estas actividades hoy, donde se concentran más son netamente donde siempre ha habido más afluencia de público, como son los bancos, las notarías en el centro y algunos locales comerciales más importantes.

Transformaciones espaciales debido a la pandemia

Entrevistado 1

Lo que estamos tratando de hacer ahora, a propósito de la pandemia, es tratar de abrir la ciudad como se abrió en su momento, que sacamos algunos gremios de locomoción colectiva por otras calles.

Lo que hicimos fue cerrar esta calle Esmeralda para validar básicamente el distanciamiento social y también hacernos cargo de algunos fenómenos, que son externalidades negativas del proceso de la pandemia sanitaria y económica como es que aflora el comercio ambulante y, por lo tanto, se dispusieron estos calzados, ocupando media calzada de calle para efecto de que las personas circularan y el distanciamiento en puntos neurálgicos, que lo vemos acá en Esmeralda, en la notaría, en oficinas de telefonía, bancos, etc. tuviesen la cantidad de distanciamiento.

Somos una ciudad todavía con este damero central de veredas muy angostas y, por lo tanto, creímos que había que cerrarla, generando algunas incomodidades.

Entrevistado 2

Se cerró esa calle, justamente porque la idea era favorecer el tránsito peatonal y aumentar el distanciamiento social. Se estaban percibiendo filas para entrar a ciertos comercios o servicios, entre esos por ejemplo la notaría, la notaría es la que tenía por lejos la fila más larga de toda la calle.

No había ninguna posibilidad de generar un distanciamiento adecuado, entonces, se decidió peatonalizar temporalmente esa calle para que los tránsitos peatonales puedan ser más a distancia. Y se han ido cambiando algunas calles, se han agregado otras, se han abierto de nuevo... Y la verdad que estamos atentos a ver lo que pasa como experiencia también. Una cosa, es la cosa coyuntural de la pandemia, pero también puede dar cuenta como de un ejercicio, o un ensayo de cómo sería, por ejemplo, peatonalizar el centro. Algo que en otras circunstancias sería imposible, porque aparecerían los comerciantes reclamando que vamos a lesionar sus intereses...

Entrevistado 3

La Plaza de Armas se cerró, la parte interior, solamente se dejaron las calles perimetrales, la gente... se sentaba evidentemente muy poca gente por banca, entonces también tenemos un déficit de bancas hoy día. Justamente mañana me toca ir a una visita porque vamos a instalar 90 bancas más.

Entrevistado 4

En primera instancia, ese pedazo que está entre la vereda y el cono iba a ser para el tránsito de peatones y la vereda iba a ser para que se instalaran las filas de los distintos locales comerciales pero debido a la gran afluencia de público (...) se tuvo que ocupar la vereda más ese sector que esta entre la vereda y los conos, y lo que queda entre el cono y la otra vereda, se tuvo que ocupar para el tránsito de peatones.

Entrevistado 5

La diferencia es que antes tenía una distribución distinta. La gente estaba más dentro de los locales y en la calle caminando, ahora están caminando en la calle, esperando en la calle y a veces adentro de los locales.

Adaptaciones de la infraestructura urbana por el COVID-19

<i>Entrevistado 1</i>	<p>Hay tres sectores, porque son tres cuadras no más. En la primera pusimos nosotros otro tipo de mobiliario, estas jardineras grandes que fueron en el fondo para quitarle espacio a los ambulantes en la primera cuadra, dado que ahí hay un fenómeno no menor(...)</p> <p>Frente a la plaza de armas ahí no hay ambulantes, hay más resguardo policial, el distanciamiento se cumple yo creo que en un porcentaje importante. Y donde sí se nota el tema de la utilización de la calzada ha funcionado es acá en Esmeralda pasado Santa Rosa, donde la notaría, Entel y otros fenómenos ahí generan muchísima gente. Hasta antes de esta medida se agolpaban y no estaban al metro-metro y medio, estaban absolutamente apiñados ahí en 20-30 metros frente a lo que dice relación con la entrada a la notaria, pero ahora al menos se hace la fila. Nosotros pusimos facilitadores en esas cuadras, ahí hay gente que está todo el rato también incentivando a que la gente, con megáfono, haga la fila y por eso se ve un poquito más ordenado.</p>
<i>Entrevistado 2</i>	<p>La verdad que las rayas en el piso la gente las respeta hasta por ahí no más (...) pero sí vemos gente que está a un metro, algún porcentaje.</p>
<i>Entrevistado 3</i>	<p>También la municipalidad hizo un esfuerzo por hacer demarcaciones cada metro y medio, eso también apareció en el espacio público, las demarcaciones.</p>
<i>Entrevistado 4</i>	<p>-</p>
<i>Entrevistado 5</i>	<p>Se han puesto unas cositas... (conos) claro, o vallas papales, también de ese estilo y señalética marcada en las calles, en todas las veredas hay cruces, como para que la gente tienda a estar a un metro de distancia cuando están haciendo fila. Y también la municipalidad contrató a harta gente, como facilitadores del COVID, le llaman ellos, en que están ahí principalmente afuera de los bancos y afuera de las notarías ordenando a la gente para que no se aglomere, para que haga la fila de forma ordenada, a un metro de cada uno. Y eso se ha visto que ha funcionado.</p>

Comercio ambulante

Entrevistado 1	En la otra cuadra, el fenómeno del comercio ambulante hace que no se note tanto el distanciamiento, producto de que ahí se junta toda la masa de gente que concurre a tomar la locomoción colectiva que está en Membrillar con Esmeralda.
Entrevistado 2	Agregaría algunas prácticas más (...) y con esto no quiero decir que sean buenas, solamente estoy constatando el hecho, que tiene que ver con las prácticas de vender cosas en la vereda (...) hace tiempo tengo un reparo serio con la ocupación que se le da a las veredas para ese tipo de actividades, justamente porque va en desmedro del peatón, van en desmedro de los actos cotidianos de parar y conversar un momento, se va estrangulando el espacio, por este espacio que va ganando el comercio ambulante, pero es una práctica habitual, digamos, cada día más.
Entrevistado 3	Prácticamente, no sé, se ha duplicado la cantidad de vendedores ambulantes que no tienen permisos, son vendedores ilegales, dada también la situación económica del país. La municipalidad no quiere dar más permisos o no puede dar más permisos, mejor dicho, porque en realidad el espacio público, es escaso, es un bien escaso hoy día en Los Andes. (...) porque hay tanto comercio ambulante que finalmente no puedo ni siquiera circular como es debido, por lo tanto, si tuviera que decir algo, es que el comercio ambulante ha aumentado pero el informal, y la municipalidad para tratar de frenar un poco esto implementó la ubicación de maceteros, maceteros para hermostrar, embellecer también la ciudad y evitar que se instalen ahí.
Entrevistado 4	Sí (ha aumentado), mucho. Mira, lo que pasa es que nosotros tenemos comercio ambulante y son en calles... que nosotros hoy día tenemos... descentralizadas, claro, que es en Esmeralda, entre Membrillar y Maipú y Maipú, entre Esmeralda y Rodríguez, esos son nuestros puntos neurálgicos en este momento. Porque anteriormente teníamos Esmeralda entre Santa Rosa y Papudo, pero ahora con el tema de las filas no se puede instalar. Bueno, para el municipio es una gran preocupación.
Entrevistado 5	Los principales problemas antes de la pandemia y ahora, son relativamente parecidos. En la calle y en las veredas, en que principalmente se ve la aglomeración producida por las filas y el comercio ambulante, comercio ilegal, que tiene tomadas las calles, las calles principales... Y eso provoca que las veredas se estrechen, porque estas personas se toman la vereda y hacen que la circulación de los peatones sea más estrecha, y en algunos casos, casi imposible y la gente tiene que bajar a la calle para poder transitar.

Influencia del transporte público y privado en las prácticas cotidianas (terminales, paraderos, estacionamientos, parquímetros, etc.)

<i>Entrevistado 1</i>	Hay un plan que tiene que ver con las ciclovías, que tiene que ver con sacar locomoción colectiva, que tiene que ver con estacionamientos subterráneos (...)
<i>Entrevistado 2</i>	<p>Las calles están tomadas por autos. Más lamentablemente que por autos, por estacionamientos de autos, entonces yo creo que en general y no digo de la calle Esmeralda, ni de Los andes, en general en Chile, hay un mal uso del espacio público disponible.</p> <p>Lamentablemente toda esta idea se nos vio complicada porque, y esto no es solamente Los Andes, hace tiempo atrás se firmó una suerte como de convenio con una empresa de estacionamiento que obligó a la municipalidad a respetar eso. Por treinta y tantos años, entonces nosotros no podemos hacer ninguna acción que atente contra ese negocio. Eso es frustrante, es frustrante para la planificación urbana.</p>
<i>Entrevistado 3</i>	<p>La movilidad disminuyó bastante y eso que, en el periodo de pandemia, incluso las empresas de parquímetro dejaron de funcionar por lo que uno podría pensar que la gente iba a ir mas al centro, pero no, hubo un tiempo que incluso ni vehículos estacionados había en el centro (...)</p> <p>Me imagino que esto pasa en casi todas las ciudades intermedias, me refiero a ciudades intermedias entre 50mil y 100mil habitantes... Que la gente se acostumbra a que la locomoción colectiva la deje siempre en el lugar donde va, en la puerta. Por lo tanto hoy día se han visto obligados a retroceder un poco porque los márgenes se corrieron. Y también, esos mismos colectivos han ocupado manzanas que antes no utilizaban para estacionamiento, como en el fondo, terminales de colectivos. Terminales en la misma calzada, como terminales más urbanos, en el espacio público... abiertos.</p>
<i>Entrevistado 4</i>	Hay contrato con los parquímetros que está vigente y ellos también tienen calles concesionadas, entonces por eso no se puede hacer el cierre permanente, salvo que haya una modificación del contrato o el contrato se elimine.
<i>Entrevistado 5</i>	En calles que antes, por ejemplo, Maipú y esmeralda que eran 100% de pasada de transporte público, ahora hay cuadras que están cerradas y el transporte público se trasladó hacia otras calles adyacentes casi a dos cuadras del centro, cosa que a los colectiveros no les gusta, porque a ellos les gusta pasar por el centro, ¿por qué? porque a sus clientes también les gusta que los dejen al lado del local donde van a comprar. Entonces eso ha sido un cambio, la gente también tiene que caminar un poco más.

Limitaciones

Entrevistado 1

La limitación mayor que tiene los municipios como los nuestros es el financiamiento (...) por normativa las veredas y las calzadas siguen siendo responsabilidad del Ministerio de la Vivienda en términos de todos los aspectos técnicos, los municipios postulan proyectos, pero ellos son los que debieran reparar veredas y reparar calzadas (...) tenemos que postular a proyectos porque no tenemos la capacidad de fondos propios para recuperar veredas, para ampliar veredas, para un montón de temas.

Hay un temor de la locomoción colectiva y también de algunos comerciantes que piensan que se va a peatonalizar después todo y se van a construir después paseos peatonales.

Estas medidas a veces generan incomodidades, generan otros efectos negativos en otros gremios, por ejemplo, la locomoción colectiva, que es un tema no menor, la gente está acostumbrada a venir todavía en vehículo al centro y estacionar ojalá frente a la puerta del banco, que es una cosa cultural brutalmente negativa y que es complicado de un día para otro cambiarla y por lo tanto, lo que hicimos fue sacrificar estos derechos pero, abriéndonos a garantizar el distanciamiento y priorizando el tema de la salud.

Entrevistado 2

La principal barrera es convencernos o que la gente se convenza, y eso es complejo porque a muchos les gusta, al usuario, pero hay gente que se opone, básicamente los comerciantes. Son más conservadores, son lo que se sienten más afectados

Venimos de una costumbre de llegar a todos lados en auto, estacionarse en el centro, no caminar nada y eso es lo más complejo, cambiar es switch.

Al final del día puede resultar que sea mejor, pero hoy día no lo tienen muy claro, o sea, le tienen pánico a que le saquen los estacionamientos del frente del local.

Y después, el tema del financiamiento que tampoco lo veo complejo porque hay recursos para eso, hay programas para eso, entonces es más fácil.

Entrevistado 3

-

Entrevistado 4

-

Entrevistado 5

La gran limitación que tiene Los Andes porque tiene algunas veredas muy estrechas, ya, la mayoría, en que, si está la vereda de más o menos dos metros y medio de ancho, se pone un comerciante ambulante, ilegal que ocupa un metro y medio queda para la circulación, un metro y en ese metro dos personas caminando en contra se chocan.

Y los colectiveros también han comentado que ellos han visto de que hay mucha gente que no está viniendo al centro por la incomodidad de tener que caminar dos o tres cuadras

Si la calle peatonal realmente es peatonal y se ponen eh, no sé, jardineras, se hacen terrazas pa los restaurantes, una cosa que sea ideal o entretenido para todos, nosotros estamos súper de acuerdo con eso, pero por la otra parte, si se deja que el comercio ambulante este a sus anchas, lamentablemente estamos súper en contra de las calles peatonales porque no sirven

Y el otro tema, también re importante es si se hacen calles peatonales, es tener la cantidad de estacionamientos disponibles cerca del centro para que la gente pueda seguir viniendo, porque de otra manera, esas mismas personas que vienen en auto al centro, no prefieren venir al centro, sino que prefieren ir a donde tienen estacionamiento

Aprendizajes y proyecciones

Entrevistado 1	<p>Hay un plan que tiene que ver con las ciclovías, que tiene que ver con sacar locomoción colectiva, que tiene que ver con estacionamientos subterráneos, que tiene que ver con mejorar las áreas verdes, abrir la ciudad, sacar cosas del centro, que yo creo que no es menor, y aquí esto me quedó claro que es un acierto.</p> <p>Es complicado para los municipios de repente incentivar a que los servicios protejan de mejor forma a sus clientes. Por ejemplo, no sé po, que los bancos provean de toldos a los adultos mayores, es una cosa de sentido común que ahí nosotros no nos podemos hacer cargo porque son entidades privadas, creo que ha faltado un poquito de eso, pero ha aparecido mucha solidaridad entremedio.</p>
Entrevistado 2	<p>La idea es que cuando vuelva el flujo habitual, no vuelva en su máxima capacidad, porque lo ideal sería que mucha gente opte por dejar el automóvil y caminar, opte por dejar el automóvil y andar en bicicleta u opte por dejar el automóvil y andar en transporte público, en fin. Y que ahora vamos a poder ver las bondades de eso porque hasta el momento son puras ideas teóricas.</p>
Entrevistado 3	<p>Lo ideal sería que desde, post pandemia, se produjese un fenómeno en donde las veredas realmente se ensancharan y a lo mejor elimináramos los estacionamientos de la superficie y lo lleváramos, ya sea, o a estacionamientos privados o estacionamientos subterráneos, por ejemplo, como el que se quiere hacer bajo a la Plaza de Armas.</p> <p>(...) El tema de la pandemia está en desarrollo, no ha terminado, por lo tanto, no hay conclusiones, no hay material específico que indique, por ejemplo, cómo debiésemos diseñar los arquitectos el espacio público, lo que hay hoy día son meras informaciones esporádicas, instructivos así muy al vuelo, no hay nada concreto.</p> <p>Yo creo que a futuro también va a traer un cambio en el tipo de mobiliario. Por ejemplo, a lo mejor se va a evitar la banca y se va a tender a la instalación de sillas</p> <p>Primero el vaciamiento, o sea, la desocupación de los espacios públicos, luego una ocupación paulatina de ellos con una evidente transformación, digamos en la posición de mobiliario.</p>
Entrevistado 4	<p>Mucha gente agradecía el cierre de las calles porque no hay tanto vehículo en el centro, la gente puede transitar más tranquila... y también es un tema de salud. Yo creo que el gran porcentaje de los chilenos buscamos la comodidad de quedar casi al lado de donde vamos, entonces igual esto incentiva un poco que la gente tenga que dejar su vehículo más lejos y tenga una actividad mínima.</p>
Entrevistado 5	<p>-</p>

Iniciativas anteriores

Entrevistado 1	Nosotros hicimos un catastro hace un año atrás para recuperar, en donde se podía, algunas tazas de árboles que estaban sin ninguna posibilidad de serlo, en donde había posibilidad de hacerlo, se hizo y en otras ahora se va a rellenar producto que, no es menor este tema, la ley de accesibilidad universal ha sido super importante, ha sufrido modificaciones y ahora los estándares producto de este tema para las personas con discapacidad son altísimos, entonces no podemos dejar veredas angostas, hay muchas veredas acá en Los Andes que son angostísimas porque además están las tazas de los árboles, ahora, si no están los árboles, vamos a tener que terminar de hacer la vereda y reponer árboles en otras partes. Y hemos tratado de ir reponiendo el mobiliario urbano para que la vereda se vea más armónica en la cosa del uso, pero también de los basureros, de los escaños, el recambio de luminarias, hay todo un plan integral que va más allá de solamente la vereda y la calzada.
Entrevistado 2	Hace un tiempo atrás se mejoraron todas las veredas. Las veredas estaban bastante regulares en el centro. Por ejemplo, en calle Esmeralda se cambiaron todas las veredas, se nivelaron con baldosas nuevas, se protegieron todas las macetas de los árboles, se puso mobiliario, bancas, se han puesto basureros, en fin, se ha mejorado un poco. Yo creo que todavía es insuficiente, pero se han mejorado. Y hay planes nuevos (...)
Entrevistado 3	-
Entrevistado 4	-
Entrevistado 5	-

Opiniones

Entrevistado 1	-
Entrevistado 2	<p>... la verdad que de repente del ministerio de transporte y de la vivienda hacen estas políticas fantásticas, ya, uno al leerlas las guías que hay, ellos tienen unas guías de recomendación para los municipios y... son muy buenas, nada que decir, pero son sospechosamente buenas porque mencionan todo lo fantástico y uno también quisiera que mencionaran también los peros que puede haber, no hay ningún pero</p> <p>me parece muy bien que generen recursos extras, que generen recursos adicionales a lo que reciben de manera permanente, pero no puede ser a costa de transformarse en una empresa privada y no puede ser a costa de incumplir sus funciones más esenciales, por ejemplo, en este caso, asegurar la movilidad adecuada en la ciudad</p>
Entrevistado 3	<p>yo me habría esperado que esto, como te decía yo, de peatonalizar el centro fuese una medida que se quedara, ojalá. Ese es un deseo mío... lamentablemente no sé si se va a poder cumplir, pero espero que así sea a un mediano plazo.</p>
Entrevistado 4	-
Entrevistado 5	-

