

ESPACIOS DEL CONOCIMIENTO: SUJETO, VERDAD, HETEROTOPÍAS

A 30 años de la muerte
de Michel Foucault

Actas VIII Escuela Chile-Francia
CÁTEDRA MICHEL FOUCAULT



*Las escuelas de la Cátedra Michel Foucault
en Ciencias Sociales, Humanidades, Artes y Comunicaciones
son instancias anuales en las que intervienen varias disciplinas
en torno a un tema en común, reuniendo a especialistas chilenos y franceses.
Esta Cátedra es una iniciativa conjunta de la Universidad de Chile
y la Embajada de Francia en Chile que busca –mediante la cooperación–
fortalecer el quehacer académico entre ambos países en estos
campos disciplinarios.*

*La Octava Escuela Chile-Francia tuvo lugar los días 5, 6 y 7 de mayo del año
2014 en el Aula Magna de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile.
La edición de textos de la Octava Escuela Chile-Francia estuvo
a cargo de Laura Gallardo e Iván Pincheira.*

Índice

Prólogo | 9

Laura Gallardo Frias

Heterotopías | 13

Alain Brossat

Heterotopías y parresia de la canción francófona contemporánea | 27

Cécile Prévost-Thomas

El festival como heterotopía. Observaciones sobre los usos sociológicos de los conceptos de Michel Foucault | 47

Jean-Louis Fabiani

El sujeto indígena, entre la guerra y la heterotopía | 61

André Menard

Solidaridad contractual, solidaridad orgánica. Aproximación histórica y antropológica | 73

Soazik Kerneis

La solidaridad como principio del derecho. Una aproximación histórico-teórica al origen del concepto | 85

María Angélica Figueroa

El conflicto en la producción de los espacios. ¿Qué nos pueden enseñar las ciudades del África subsahariana? | 99

Jean-Luc Piermay

Sobre utopías y heterotopías en torno al corredor fluvial del Mapocho en Santiago de Chile | 111

M. Isabel Pavez Reyes

Uso de Twitter por candidatos y votantes durante campañas electorales | 123

Arnaud Mercier

El ciberespacio y las relaciones internacionales en la era digital | 139

Daniel Aguirre Azócar y José Morandé Lavín

Gobierno Abierto (*Open Government*) | 153

Álvaro V. Ramírez-Alujas

Alrededor del dispositivo. Tomar la palabra en televisión en los programas de conversación | 175

Philippe Riutort

De locura y encierro: las imágenes de Foucault en la prensa escrita chilena | 189

Ximena Póo Figueroa

Las metamorfosis de la verdad en la constitución del sujeto ético | 197

Guillaume Le Blanc

La cuestión de los liberalismos y su relación con el Estado | 207

Marcos García de la Huerta

Del ADN al pensamiento o lo peor no siempre es cierto | 217

Pierre L. Roubertoux

Recepción de la obra de Michel Foucault en Chile.

Mesa de Cierre de la VIII Escuela Chile-Francia | 229

Iván Pincheira (moderador), Kamal Cumsille, Antonio Stecher, Juan Pablo Arancibia, Kemy Oyarzún

Sobre utopías y heterotopías en torno al corredor fluvial del Mapocho en Santiago de Chile

M. Isabel Pavez Reyes

Introducción

A partir de la conquista española el río Mapocho representó en Santiago un elemento que delimitaba la ciudad por el norte y dejaba más allá de la ribera –la Chimba (“al otro lado del río”)– un territorio donde se ubicaban las *guangualies* (rancherías) o asentamientos extremadamente precarios de indios y mestizos (“ciudad bárbara”) (Salazar 2000). Estas poblaciones, emplazadas en la periferia norte del Santiago colonial (“ciudad culta”), debían soportar las frecuentes salidas de cauce del río y el posterior aislamiento del resto de la ciudad. Pese a estas dificultades, la Chimba tuvo un modesto pero permanente crecimiento demográfico, reforzado desde el siglo XVII por la creación de los Tajamares.

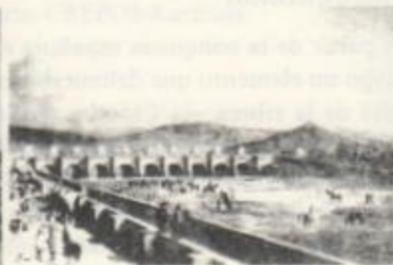
En efecto, los gobernadores del “Reino de Chile” que se preocuparon por la dinámica del río Mapocho, intentaron construir los “*atajamares*” para la defensa de la ciudad. En 1700 comenzó su construcción a ambos lados del río, aunque los diseños de los ingenieros militares no dieron siempre los resultados esperados; en 1748 una crecida derribó los antiguos tajamares y el puente que unía la ciudad con la zona norte. En 1783 el arquitecto Joaquín Toesca reemprendió esta labor por mandato de Ambrosio de Benavides, no sin antes estudiar todos los proyectos precedentes para evitar cometer los mismos errores, dando una lección temprana de metodología para el abordaje de estos temas. Los tajamares de Toesca fueron provisoriamente de madera y perduraron hasta 1792, cuando se comenzó, por él mismo, la construcción definitiva bajo el gobernador Ambrosio O’Higgins. Desde 1799 se hizo cargo Agustín Caballero, y desde 1803, Ignacio Santa María, terminándose en 1808, con un total de 33 cuadras, un megaproyecto notable para la época.

Así, al comenzar el siglo XIX, el tamar protegía la ciudad, pero también había instaurado un paseo formal en la ribera sur del río. El "Paseo de los Tajamares" se desarrollaba sobre un estrecho parapeto cuya anchura no pasaba de 1.30 m, entre dos hileras de álamos de Lombardía, con sus acequias al pie y sus dos fuentes circulares, entre las cuales se colocaban en largas hileras los cabriolés (Peña Otaegui 1944).

Los cronistas alabaron el agrado del paseo vespertino, y la belleza del espectáculo al atardecer, cuando el sol tiñe de rojo las nieves eternas de las altas montañas de la cordillera de los Andes (Peña Otaegui 1944). Estos paisajes fueron pintados y dibujados por los artistas del siglo XVIII y XIX, dejando un testimonio de su belleza bucólica en aquellos tiempos.



Paseo de los Tajamares,
por Brambila, 1790.



Paseo de los Tajamares,
por Wood, 1825.

De las chacras de la zona al norte del río provendría la fruta y verdura para el abasto de la ciudad. Estas eran transportadas en carretas hasta el borde del río, donde se comercializaban. Pasarelas y puentes como el "Puente de Palo", y el "Puente de Cal y Canto" (1782), servirán al atraveso y también de paseo.

En 1803, aportó a la idea de un río recreacional un "Proyecto para baños públicos, juego de pelota y paseo público en el basural junto al Tamar", por Isidoro de Errázuriz y Aldunate (Chile-Archivo Nacional, R. 415), y cuya cancha para el juego de pelota fue asignada unos veinte años después a "peleas de gallos", por ser esta "una actividad más rentable".

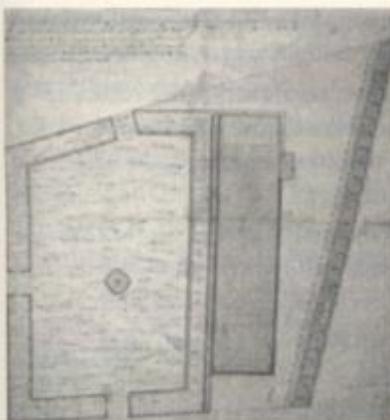


Fig.3. Baños públicos, juego de pelota y paseo público (1803).

Fte.: Archivo Nacional, Registro 415.



Fig.4. Proyecto de letrinas públicas en el río Mapocho, 1874.

Fte.: Archivo Nacional, Registro 633.

Por otra parte, desde 1830, tanto por razones morales como estéticas, las inmersiones “de aseo” en el Mapocho fueron estrictamente relegadas a horario nocturno frente a la ciudad, bajo pena de multa de cuatro pesos u ocho días de presidio.

Otro aporte a la urbanidad del río fue el establecimiento de unas letrinas públicas en 1874 (Chile-Archivo Nacional, R. 633).

En enero de 1888, el Estado tomó a su cargo la canalización del Mapocho, declarándose de utilidad pública los terrenos necesarios y estableciendo un ancho de 40 metros para el canal, y una faja de 100 m de ancho a cada costado, a partir de lo cual se irán haciendo los parques y vías costaneras en la zona central de la ciudad existentes hasta hoy. En 1891 estará terminado el “Canal del Mapocho” entre la calle Manuel Rodríguez y la Plaza Italia. Su ampliación entre el puente Pío Nono y Román Díaz fue terminada en 1930. Posteriormente, los tajamares crecieron nuevamente hacia el oriente. El de la ribera sur alcanzó la calle Pérez Valenzuela en la comuna de Providencia.

No obstante las mejoras asociadas al Mapocho, en la percepción de los habitantes este fue adquiriendo una imagen negativa –extremadamente persistente a través de los siglos–, la que se fue alimentando de varias formas.

En primer lugar, está el recuerdo de las crecidas del cauce antes de la construcción de los tajamares, convirtiéndose el río en un torrente inmanejable de agua, tierra y áridos, que se desplegaba por la zona norte matando en una sola noche a miles de animales, destruyendo

los rancheríos más próximos, desatando plagas de ratones, llevándose también parte de los puentes.

En segundo lugar, la imagen negativa se alimenta del recuerdo de la acumulación de la basura vertida en las riberas, sumándose el mal olor de las aguas servidas también lanzadas al cauce, todo incrementándose en la época del bajo caudal del agua.

En tercer lugar, no se puede olvidar que hacia fines de la Colonia, el río sirvió como lugar de ajusticiamiento de individuos, generando imágenes que, por lo demás, volverían a producirse en el siglo XX.

En cuarto lugar, está la imagen del río como eje referencial, traspasado el cual –“de espaldas”– los muertos eran dirigidos a su última morada en los cementerios General, o de Coléricos (epidemia de Cólera de 1886). Lo vivido y recordado será especialmente dramático en este último caso, toda vez que el entierro debía realizarse de inmediato, sin ritos funerarios ni ataúd, los fallecidos envueltos solo en una lona. También está la imagen recurrente de los suicidas o accidentados, los que luego de lanzarse, o caerse, al canal San Carlos, aparecerán en el Mapocho aguas abajo.

Por último está la imagen de los más pobres de los pobres, pernoctando bajo los puentes del Mapocho, o en ranchos instalados en el cauce del río.

Al comenzar el siglo pasado se contaba desde 1910 con un parque junto al río, el “Parque Forestal Centenario” –de la Independencia– en la ribera sur, ubicado al poniente de la Estación Mapocho, desaparecido, cuyo espacio está colonizado en la actualidad por el Parque de los Reyes, de mayor extensión (V Centenario del Descubrimiento de América). Luego, se construyó el Parque Forestal, desde 1920.

Desde el segundo cuarto del siglo XX las ideas habidas en diversos momentos para desarrollar el Mapocho y sus zonas aledañas como espacios de recreación masiva dan cuenta de la recurrencia de un “concepto ideal” de los planificadores urbanos en las etapas de gestación (1929-1949) y madurez (1950-1979) del Estado Planificador del siglo XX (Pavez 2006). Este refiere la necesidad de tener un continuo de parques y vías intercomunales para la circulación tranquila de pasajeros a ambos lados del Mapocho al servicio de una metrópoli que, hacia 1940, ya había alcanzado el millón de habitantes.

En efecto, diversos profesionales del urbanismo trataron de mostrar el potencial del río Mapocho como eje recreacional: el urbanista Karl Brunner apreció los parques ribereños ya logrados en la comuna de Santiago –antes propuestos por Pedro E. Wieland, Alejandro Bertrand,

Georges Dubois, Emilio Jecquier y Oscar Prager- dejando abierta la posibilidad de su continuidad tanto al oriente como al poniente del área urbana desde 1934.

Luis Muñoz Maluschka, jefe de la sección de Urbanismo de la D.G.O.P., imaginó desde 1936 un sistema de parques continuos junto al Mapocho (banda de 230-260 metros de ancho en el plano, teniendo como eje el río), a lo largo de 4 kilómetros, entre el actual puente Carrascal y el "Cementerio de Coléricos" (altura de la Estación Yungay), y un parque paralelo al sur del Mapocho, de unos 300 metros de ancho y 2,9 km de largo, entre el cerro San Luis y más allá de Manquehue. De esta forma, y por primera vez, un "río Mapocho intercomunal", quedaba señalado mediante tres grandes tramos de parques: lo existente en el tramo central (parque Forestal Centenario, parque Forestal y parque Providencia), y los dos grandes parques de 4 y 2,9 kms. antes citados, en los extremos del territorio intercomunal visualizado por Muñoz (Pavez, 2012).

Por otra parte, este urbanista dispuso la prolongación al oriente de la costanera sur del Mapocho, hasta la altura de la actual Avda. Padre Hurtado, y la prolongación de las costaneras norte y sur del Mapocho hasta el actual puente Carrascal (Pavez, 2012).

Orientado por el estudio intercomunal de Muñoz M. para el Gran Santiago antes citado, el primer plan comunal de la antigua Las Condes, desde 1945, contempló un ensanche al oriente de la ciudad. En él ya se puede ver señalados una "Avda. Costanera 8 Norte" y un "Parque de la Empresa de Agua Potable de Santiago", llamado después "Las Américas" (Concurso 1981, no realizado) y actualmente realizado como "Parque Bicentenario" (1999).

Pero Muñoz Maluschka fue mucho más allá, cuando, en el curso inferior del Mapocho (micro-región de Santiago), generó una costanera-mirador en Talagante, reinventando el río como parque inundable natural en su proyecto de planificación de esta pequeña ciudad, desde 1945 (Pavez, 2012).



Tramo de la costanera de Talagante.



Paisaje del Mapocho, desde la costanera de Talagante. Fre.: M.L.P., 2010

Fre.: M.L.P., 2010.

Los urbanistas Juan Honold y Juan Parrochia confirmaron oficialmente el río Mapocho como parque público de escala metropolitana y microrregional –“ParqueCuenca del Mapocho”– desde 1960 (Parrochia et al. 1994).

En lo referido a las vías costaneras intercomunales del Mapocho, estas se desplegaron asociadas al corredor fundamental oriente-poniente de la ciudad como parte del sistema de vialidad derivado del primer Plan de Transporte Metropolitano, desde 1969, representando un aporte vial y paisajístico de primera magnitud en la ciudad.

Desde la investigación en el ámbito universitario el arquitecto urbanista Juan Parrochia profundizó luego con sus alumnos en la Universidad de Chile (Castañeda et al. 1983) sobre los múltiples otros recursos que representa el Mapocho para la ciudad y su región. También en 1991, y entre 1992 y 1994, desde la geografía (Ferrando 1991-92, 1994) se realizó aportes al conocimiento de la cuenca andina del Mapocho, determinándose la necesidad de aplicación de técnicas de manejo para controlar la erosión y las respuestas hidrológicas extremas.

Desde el sector público, en 1991, la Secretaría Regional Metropolitana del Ministerio de Obras Públicas en conjunto con la Comisión Económica para América Latina, realizó el seminario-taller “Encuentro con el río Mapocho: análisis, discusión, acuerdos y gestión para la definición de soluciones” (Douroujeanni et al. 1991). Medio centenar de actores públicos y privados señalaron entonces 120 problemas asociados a la hidrología, la ecología y recursos naturales, el clima, los suelos, la geología, la administración pública, los aspectos legales, la planificación y política, la tenencia, los aspectos sociales, el saneamiento y la salud, los aspectos culturales, la capacitación, la investigación y la educación, la agricultura, el turismo, la producción minera ribereña, el riego, los aspectos sanitarios, los riesgos, los servicios.

Luego, una iniciativa del Gobierno Regional de Santiago desarrolló el proyecto “Bases para un Ordenamiento Territorial Ambientalmente Sustentable” (1996-2005), el que, igualmente, vino a destacar y a precisar las funciones metropolitanas del río Mapocho.

Al comenzar el siglo XXI, la idea de un “Parque Metropolitano del Río Mapocho” está aún señalada en la planificación vigente de Santiago (desde 1994). En la primera década, cuando continúa desarrollándose la etapa del Estado Subsidiario y el Urbanismo por el sector privado, los discursos enunciaron las necesidades de mejorar la calidad de vida y lograr la sustentabilidad de la ciudad de Santiago, pero las acciones se fueron alejando de estos objetivos, manteniéndose el río sin un proyecto integral.

La idea del río-parque como una totalidad pública fue poco difundida en la época del Estado planificador y también hoy, cuando se generan ideas puntuales descoordinadas entre ellas y con la naturaleza de un río andino –se promueve el Mapocho como “río navegable”, llegándose al extremo de compararle con el Sena–, que no llevan a la sustentabilidad del río ni al goce y disfrute del colectivo metropolitano. La realidad se construye hoy buscando la rentabilidad económica, más que social.

El Mapocho, un espacio heterotópico

El río Mapocho podría presentarse como un espacio heterotópico donde los seis principios señalados por Foucault se podrían apreciar de la siguiente forma:

1. El río Mapocho atraviesa la ciudad pasando por 16 comunas metropolitanas con lo cual sería esperable y posible su relación con las demás ubicaciones urbanas. En tanto río-parque, colaboraría para neutralizar ciertas situaciones negativas en los demás espacios, como son la contaminación del aire, la contaminación visual, olfativa y sonora, la monotonía y carencia de armonía estética, la carencia de paisaje verde en la ciudad entre otros. El río-parque sería un lugar donde la vida se podría experimentar de manera diferente haciendo posible un *intermezzo* en la vida cotidiana –un espacio de descanso y recreación–, siendo simultáneamente un aparato de normalización para asegurar un comportamiento deseable futuro: desempeñarse como trabajador del sistema en condiciones adecuadas a la productividad esperada.

2. En los diversos momentos históricos se ha ido disponiendo normativas sobre el río y sus terrazas, las que permitirán elementos puntuales que irán haciendo paulatinamente menos factible la construcción del río-parque metropolitano. Si bien en algunos tramos hay parques y plazas públicos, y tramos de costaneras que permiten la aproximación al río, también tienen lugar una serie de equipamientos y situaciones de “desviación” que no permiten el acceso de todos, impiden la idea de la continuidad para el paseo y el disfrute tranquilo de los habitantes sin exclusión. Se encuentra actualmente canchas deportivas privadas; estadios deportivos privados (alguno de ellos fue público); club de polo privado; clubes de golf privados; balnearios privados; restaurantes privados; mercado persa; cementerio, fábricas (alguna sobre el antiguo Cementerio de Coléricos), una planta de tratamiento de aguas servidas, una instalación militar, un megaedificio de oficinas, una central termoeléctrica; una escuela; un condominio residencial con costanera privada, y más recientemente, autopistas paga-

das y por tanto, cercadas, las que impiden el acceso al borde, e incluso la visión del río (Pavez et al. 2009-2010). También se encuentra un aeródromo, cuyos aterrizajes de emergencia en la autopista de peaje costanera norte, o en el lecho del río, van teniendo cierta frecuencia.

Además de lo señalado, en el cauce episódico mismo del río, se encuentra áreas residenciales formales e informales, áreas de vertido de basura doméstica, de vertido de escombros, de vertido de basura industrial; restos de infraestructuras fuera de uso; crianza de cerdos; áreas no reguladas de extracción de áridos para la construcción –que se desea llevar a escala industrial, para compensar la pérdida de fuentes de trabajo rural al transformarse los grandes monocultivos en parcelas de agrado–. Adicionalmente se vierte al río aguas de escorrentía del medio urbano sin descontaminación previa (Salinas, 2010).

3. En el río Mapocho, lugar real, se yuxtaponen varios espacios que normalmente serían, o deberían ser incompatibles: autopistas y fábricas sobre el antiguo cementerio de Coléricos frente al centro de Santiago, y, al revés, cementerio de Talagante cuya ampliación está sobre el trazado de la costanera proyectada desde 1945, y reiterada en la actualidad; también viviendas formales ubicadas sobre el espacio de esta misma costanera. En general, autopistas de peaje junto al río impidiendo el acercamiento a su borde contra los conceptos admitidos actualmente en el sentido de liberar de vías vehiculares de toda índole las terrazas inmediatas a los ríos (Pozueta et al. 2009) para el disfrute tranquilo de la población.

4. La idea del río Mapocho como parque público para el ocio estaría ligada a la idea de constituir un espacio de todos los tiempos, un espacio “fuera del tiempo”, parte de nuestra identidad. El río, primer factor de implantación de la ciudad, cuenta con proyectos recreacionales desde fines del siglo XVIII; tiene parques relevantes frente al área urbana histórica desde hace un siglo, contempla una zona de baños públicos en la localidad de Peñaflores de gran tradición; actualmente ve surgir actividades artísticas de gran prestancia, pero también, a partir de los movimientos sociales desde 2005-06, el Mapocho va siendo el lugar para la protesta ciudadana por excelencia.

5. El río Mapocho en tanto idea de río-parque público es concebido como simple y pura apertura, es un lugar abierto, pero los usos de suelo y las estructuras derivadas tienen la propiedad de mantener fuera a la mayoría de los habitantes. El río actual, especialmente en su curso inferior se presenta como un espacio donde las funciones y percepciones se desvían especialmente con respecto a los lugares comunes en los que transcurre la vida de los santiaguinos, pero no

para generar un espacio de descanso y recreación abierto a todos, sino para impedirlo.

6. La planificación urbana de la época del Estado Planificador, y también en la época del Estado Subsidiario señalan para el río una función respecto del resto del espacio, que es crear un espacio de ilusión que supone un proyecto sobre el espacio real. Se esperaría generar, así, un espacio otro con un orden determinado por los principios disciplinares del Urbanismo. No obstante, pasan los años y las décadas, y el "Parque Metropolitano del río Mapocho" continúa sin proyecto, y por tanto sin construcción real, sin administración, sin practicabilidad por los habitantes metropolitanos para su recreación y el desarrollo de su civilidad.

El Mapocho inaccesible e invisible

Se observa así, que no obstante las proposiciones y conocimientos que fue aportando el siglo XX sobre el Mapocho, el menoscabo de sus cualidades va resultando en gran medida de la insuficiente capacidad de intervención de los responsables técnicos y políticos, quienes terminan por descuidar la lectura de la realidad que deben guiar y controlar. Se observa a la hora actual que, especialmente al Mapocho Inferior –de gran calidad paisajística–, se le oculta, tornándolo en inaccesible e invisible, salvo cuando adquiere el rol de barrera u obstáculo que hay que franquear. Es indudable la regresión de su posicionamiento en el imaginario colectivo, en particular de su valor como ingrediente medular del paisaje (Gurovich, 2008).

Entre las razones por las cuales no se logra tener un proyecto sustentable para el río y sus terrazas aledañas como parque público, estarían: la propiedad privada hasta el agua; la imagen negativa del río; la falta de cultura de asociatividad de los municipios para abordar los problemas comunes, y de capacidad de "descentralización hacia afuera" para ir a mesas de negociación donde se equilibre los intereses comunes locales con los intercomunales y regionales; la inexistencia de unas políticas públicas coordinadas para la sustentabilidad; la poca voluntad actual para esclarecer qué es lo que le corresponde hacer de manera irrenunciable al sector público y en cada uno de sus niveles en defensa y progreso del bien común; la falta de consideración de arcos temporales largos para los plazos de caducidad en ciertas medidas cuando se trata de proyectos intercomunales; las carencias de coordinación de los agentes, y de los equipos también a través del tiempo; la falta de coherencia entre el discurso oficial en lo referido a sustentabilidad y las acciones posteriores, en el marco de un modelo

de desarrollo neoliberal radical. La inadecuación de los instrumentos de planificación, los que consideran planes expresados en "planos", cuando, en función de las dinámicas espaciales y su complejidad, es necesario pasar a representaciones sistémicas donde interesa la conciliación de los subsistemas, sus lazos, sus aperturas al entorno, (la localización de las partes del sistema debería hacerse en espacios abstractos de n dimensiones), se trataría de lograr mecanismos de regulación o de manejo de los sistemas conforme a una política urbana, más que zonificaciones (Dupuy 1991). Los desiguales criterios en la regionalización vigente para asociar territorios a corredores fluviales (desde 1974 se incorporó el curso inferior del Maipo-Mapocho a la V Región...); la existencia de sectores de la sociedad sin una ética de solidaridad para con los otros contemporáneos y también para con los habitantes del futuro, (se consume los recursos del futuro para su particular presente); en fin, las carencias en la capacidad de comunicación masiva del conocimiento científico a la masa de la población y autoridades; el no reconocimiento del "territorio de la movilidad fluvial del Mapocho" (Ollero et al. 2007), el desconocimiento de su potencial como corredor biológico y ecológico, y de las urgentes necesidades metropolitanas de espacios de expansión y goce tranquilo y seguro de los habitantes.

Al comenzar el siglo XXI, la comprensión del río Mapocho como un simple cauce de transporte de agua y soporte de parques laterales ya no sería suficiente. La utopía de los planificadores urbanos se ha vuelto más compleja a partir de los conocimientos aportados por la investigación científica. Esta complejidad no es vista como un impedimento sino como un resorte a la creatividad. Sin embargo, en el marco del modelo de desarrollo económico y social vigente, las restricciones o moderaciones que resultarían de dicho conocimiento no son funcionales al modelo.

Se reconoce hoy la existencia de un potencial posible de desarrollar, apreciado el río como un sistema natural dinámico y complejo, ocupando su territorio de movilidad fluvial sin perturbaciones, cuya principal función es el transporte de agua, sedimentos, nutrientes y seres vivos, conformando un corredor de gran valor ecológico, paisajístico, bioclimático, biológico, social y territorial, que enlaza montañas y tierras bajas, junto al cual sea posible la circulación tranquila y segura de los habitantes, la ampliación de su cultura y de su civilidad.

Más allá de la necesidad de acabar con las acciones antrópicas negativas que persisten después del saneamiento del Mapocho respecto de las aguas servidas, pensamos que el río no debiera ser abordado

sólo desde el punto de vista del paisajismo, o de la ingeniería, o de la economía, o de la geografía, o de la arquitectura, parece necesario incluir todos los conocimientos existentes sobre manejo de cuencas fluviales y considerarlos a la hora de instaurar un ordenamiento territorial ambientalmente sustentable.

Los planes reguladores urbanos de las comunas implicadas deberían ser repensados para que el urbanismo oficial desarrolle ciudades donde se pueda practicar la marcha a pie, permitiendo también el acceso y paseo tranquilo y seguro en las riberas del corredor fluvial que enriquece su paisaje y ambiente, y para que, por otra parte, no se invada ni perturbe sin medida el espacio de la movilidad fluvial.

Desconocer los avances respecto del estado del arte en materia de manejo de cuencas, sólo se traducirá en proyectos no sustentables, y desencanto por parte de la población.

Se trata de generar un proyecto integral, un proyecto de totalidad, apropiado a cada tramo característico del río, pues sin proyecto sustentable nunca habrá una realidad sustentable.

Referencias bibliográficas

- CASTAÑEDA V., VICENTE et al. 1983. *El Mapocho río origen de Santiago*. Investigación de Pregrado, P. Guías J. Parrochia B. y G. Parodi E. Santiago, Departamento de Urbanismo, F.A.U. Universidad de Chile.
- DOUROUJEANNI, A. y J. GÓMEZ. 1991. "Descripción de actores participantes en los procesos de gestión referentes al río Mapocho (actividades, criterios, problemas y objetivos)". Texto presentado en el *Seminario Taller Encuentro con el río Mapocho: análisis, discusión, acuerdos y gestión para la definición de soluciones*. Chile, MOP, S. R. Ministerial, Región Metropolitana, Patrocinio de la CEPAL, Stgo. Chile.
- DUPUY, GABRIEL. 1991. *L'Urbanisme des Réseaux: Théories et Méthodes*. Paris: Armand Colin Editeur.
- FERRANDO A., FRANCISCO, Inv. Responsable. 1991-1992. *Importancia Geográfica de Los Ángulos de Confluencia en la Dinámica Fluvial: Caso Cuenca Andina Río Mapocho*. Proyecto DTI S 3027 9012.
- FERRANDO A., FERRANDO, Inv. Responsable. 1991-1994. *La Cuenca Andina del río Mapocho: Evaluación de su Dinámica Natural y Riesgo Erosivo*. P. FONDECYT N°1000 91.
- GUROVICH W., A. Y JULIO POZUETA (Inves. Responsables, Chile y España) et al. 2008. *Alternativas al modelo dominante de ciudad dispersa, zonificada y de baja densidad: el caso de los corredores fluviales y la interfaz urbana rural de Madrid y Santiago de Chile*. Informe final de investigación conjunta DUYOT, Universidad Politécnica de Madrid -

- D. Urbanismo, D. Geografía, Universidad de Chile, Concurso Agencia Española de Cooperación Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España (AECI A/4930/2006), 106 págs.
- OLLERO O., A. Y R. ROMERO G. (Coord., y redacción), et al. 2007. "Las alteraciones geomorfológicas de los ríos". Texto presentado en Mesa de Trabajo (M. González del Tánago, Coordinación general). *Estrategia nacional de restauración de ríos*. Ministerio del Medio Ambiente - Universidad Politécnica de Madrid, Madrid.
- PARROCHIA B., JUAN (autor y co-autor) y M. ISABEL PAVEZ R. (comp.). 1994. *El Plan Tridimensional de Ordenamiento Territorial y la Región Metropolitana de Santiago 1960-2000*, D. Urbanismo, F.A.U. Universidad de Chile, nov. 1994, 110 págs.
- PAVEZ R., M. ISABEL (Inv. Responsable) et al. 2009-2010. *El corredor fluvial del río Mapocho siglo XXI: hacia un conjunto de variables para la definición y el manejo de un polígono de intervención multifacética e integral entre Quinta Normal y El Monte*. Concurso FONDECYT N° 1090199 2009-2010.
- PAVEZ R., M. ISABEL. 2012. *Arquitecto Luis Muñoz Maluschka Planificador territorial en Chile*. Santiago: D. Urbanismo, F.A.U. Universidad de Chile.
- PAVEZ R., M. ISABEL (autora) y JULIO POZUETA E. (Director de Tesis Doctoral). 2006. *Vialidad y transporte en la metrópoli de Santiago 1950-1979: concepto y estrategia de ordenación del territorio en el marco de la Planificación Urbana y Regional por el Estado de Chile*. Tesis Doctoral, E.T.S.A., Universidad Politécnica de Madrid, 13 nov. 2006.
- PEÑA OTAEGUI, CARLOS. 1944. *Santiago de siglo en siglo*. Santiago: Zig-Zag.
- POZUETA, JULIO et al. 2009. *La ciudad paseable*. Madrid: CEDEX.
- SALAZAR, GABRIEL. 2000. *Labradores, peones y proletarios*. Santiago: Lom.
- SALINAS D., F. (autor) y M. I. PAVEZ R. (Prof. Guía de Seminario de investigación de Pregrado). 2010. *En torno al corredor fluvial y recreacional del Mapocho: elementos de perturbación de la movilidad fluvial, persistencia de elementos contaminantes, y contradicciones en los objetivos de desarrollo comunal entre Pudahuel y El Monte*. D. Urbanismo, F.A.U. Universidad de Chile, 114 págs. (Adscrita al FONDECYT 1090199, cit.).