

## CIUDAD Y TERRITORIO

### ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LVI, N° 220, verano 2024

Págs. 527-548

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.220.10>

CC BY-NC-ND



# Repensando el concepto de “Calles Completas” desde miradas decoloniales

Dr. Martín TIRONI <sup>(1)</sup>

Lake SAGARIS <sup>(2)</sup>

Marcela MORAGA-ZÁRATE <sup>(3)</sup>

Rosanna FORRAY <sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Escuela Diseño

<sup>(2)</sup> PhD Planificación y Desarrollo Comunitario

<sup>(3) (4)</sup> Arquitecta y Planificadora Urbana

<sup>(1) (2)</sup> Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS)

<sup>(1) (2) (4)</sup> Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC)

<sup>(3)</sup> Norwegian University of Science and Technology (NTNU)

**Resumen:** La aplicación de políticas de “Calles Completas”, originada en Estados Unidos en la segunda mitad del siglo XX, se ha generalizado en todo el mundo, extendiéndose incluso a las principales ciudades del Sur Global. Sin embargo, los retos que plantea la realidad del Norte Global difieren fuertemente de los presentes en los países en desarrollo. Este artículo se centra en el contexto latinoamericano, reflexionando sobre las lagunas que ha dejado su carácter colonizador y su implementación en la Región. Desde una perspectiva decolonial, estos vacíos se exploran a través de un estudio

Recibido: 14.07.2023; Revisado: 21.01.2024

Correo electrónico (1): [martin.tironi@uc.cl](mailto:martin.tironi@uc.cl); N° ORCID <https://orcid.org/0000-0001-6569-9527>

Correo electrónico (2): [lsagaris@uc.cl](mailto:lsagaris@uc.cl); N° ORCID <https://orcid.org/0000-0002-9162-5190>

Correo electrónico (3): [mamoraga@uc.cl](mailto:mamoraga@uc.cl); N° ORCID <https://orcid.org/0000-0003-2342-5573>

Correo electrónico (4): [rforray@uc.cl](mailto:rforray@uc.cl); N° ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1900-2300>

Los/as autores/as agradecen los comentarios y sugerencias realizados por las personas evaluadoras anónimas, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Esta investigación fue apoyada por el Centro de Estudios de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS) de la Pontificia Universidad Católica de Chile, with funding from Conicyt, FONDAP No. 15110020 y Científica Milenio de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ICS2019\_024). Agradecemos especialmente a Daniela Jalabert Iturriaga, asistente de investigación y autora del informe inicial de este trabajo.

cualitativo que examina la visión de las calles desde la perspectiva de diferentes actores en dos comunas de Santiago de Chile. Se concluye que el conocimiento adquirido a partir de las experiencias y perspectivas de las comunidades locales es fundamental para planificar y diseñar Calles Completas para el Buen Vivir.

**Palabras clave:** Calles Completas y automovilidad; Estrategias de cambio; Perspectiva decolonial; Cuidados; Investigación-acción.

## Rethinking the concept of “Complete Streets” from a decolonial perspective

**Abstract:** The application of “Complete Streets” policies, which originated in the United States in the second half of the 20th century, has become widespread worldwide, extending even to the major cities of the Global South. However, the challenges posed by the reality of the Global North differ sharply from those present in developing countries. This article focuses on the Latin American context, reflecting on the gaps left by its colonizing character and its implementation in the Region. From a decolonizing perspective, these gaps are explored through a qualitative study that examines the vision of the streets from the perspective of different actors in two communes of Santiago, Chile. It is concluded that the knowledge gained from local communities’ experiences and perspectives is fundamental to planning and designing Complete Streets for good livelihoods.

**Keywords:** Complete Streets and automobility; Strategies for change; Decolonizing perspective; Care; Action research.

### 1. Introducción

En el siglo XX, el surgimiento del automóvil como el modo principal se ha convertido en un poderoso ejemplo de la globalización, tanto económica como ideológica. Este fenómeno no solo ha impactado la movilidad personal y familiar, sino también se ha erigido como vehículo para el “progreso” a nivel individual y social, y como actor prioritario en prácticamente todo aspecto de la planificación urbana.

Este fenómeno, denominado bajo el concepto de “automovilidad” (SHELLER & URRY, 2000; BECKMANN, 2001), constituye un fenómeno sociopolítico que prioriza a los automóviles. Esto se refiere tanto a los recursos (espacio, dinero) como también a los valores sociales, generando una convicción irreflexiva de que tener un auto es esencial para sentirse exitoso, y que “las calles son para los automóviles”. En fin, la automovilidad es una ideología, que ha ido colonizando el discurso público y el imaginario social, hasta dominar el discurso y los paisajes urbanos en prácticamente todas las ciudades del mundo.

Los estudiosos del tema observan que frente al fenómeno de la automovilidad también nacen actos, movimientos y otras instancias

de resistencia: por ejemplo, las olas de protesta anti-carretera en Canadá y Estados Unidos (EEUU) durante los 80 (MOHL, 2002; KUNSTLER, 1993; HENDERSON, 2006), o los movimientos pro-bicicleta que, inspirados en modelos tanto de EEUU como de los Países Bajos en Europa (BUEHLER & PUCHER, 2021; DEKKER, 2020), han interrogado y resistido la automovilidad con crecientes resultados.

Otras estrategias de resistencia buscan restaurar la calle como espacio público, social, de encuentro. En general, combinan innovaciones en el diseño y la infraestructura, con estrategias comunicativas y participativas. Incluyen medidas como *placemaking*, dietas viales, calmado de tráfico, ciclovía, rutas seguras a las escuelas, las Supermanzanas, entre otras.

Entre estas, se destacan las estrategias denominadas “Calles Completas” como una respuesta nacida en Estados Unidos, el centro de poder de la automovilidad, que busca reformular la calle, integrando una infraestructura de mejor calidad para los modos excluidos o discriminados, especialmente la caminata, la bicicleta y el transporte público. Reflejan esfuerzos, a menudo arraigados en la ingeniería de transporte, que buscan desde una perspectiva enfocada en la infraestructura, corregir la exclusión y la violencia que son la consecuencia de priorizar

el automóvil por sobre barrios de Afro-descendientes, el patrimonio, el medio ambiente, la salud y el bienestar.

En este estudio, un equipo de investigación interdisciplinar, junto con profesionales y líderes de agrupaciones ciudadanas, explora más a fondo la idoneidad de aplicar un concepto como “Calles Completas” en un lugar del Sur Global. Si bien como articulador de estrategias que resisten la automovilidad, el concepto de “Calles Completas” ha sido funcional en el Norte Global, se enfrentan desafíos diferentes cuando se trata de responder desde el Sur Global. Si no se consideran las diferencias situadas e involucradas en las prácticas urbanas, se corre el riesgo de constituir una nueva forma de colonialismo. De esta manera, esta investigación explora los desafíos de las estrategias de “Calles Completas” en el contexto Latinoamericano, centrándose en un estudio llevado a cabo en Santiago de Chile.

En la búsqueda de estrategias apropiadas para pasar de “las calles para los automóviles” a una versión más propia, “las calles para...” consideramos el concepto del “Buen Vivir”. Este concepto, proveniente de las cosmovisiones de distintos pueblos originarios de las Américas, vuelve a adquirir relevancia a fines del siglo XX. En 2001, el *Yale Forum on Religion and Ecology* destaca el concepto de *Minobimaatisiwin*, del pueblo Anishinabeg de Minnesota, que significa “buena vida” y “renacimiento continuo”. Funciona como un código ético que busca que las acciones individuales y la vida comunitaria se ajusten a las leyes de la naturaleza (GRIM, 2001).

Similarmente, GROSS (2022) destaca *bimaadiziwin*, o “Buen Vivir”, como un concepto unificador de la religión de los pueblos Anishinaabe, de Canadá y EEUU. Lo traduce como una vida larga y sana, cuyos beneficios se cosechan en el mundo actual y no después de morir. Por lo mismo, contempla instrucciones para “la buena conducción de la vida” (GROSS, 2022, p. 15).

En América Latina, especialmente Bolivia y Ecuador, el concepto del Buen Vivir, *Sumak Kawsay*, del quechua, acompañó un renacimiento poderoso del actuar socio-político de pueblos originarios (TORRES-SOLIS, & RAMÍREZ-VALVERDE, 2019) que llevó a personas y visiones de pueblos originarios al poder, incluso llegando a integrarse en las constituciones de estos dos países. En Ecuador, se expresó en tres ejes ideológicos, el primero, preocupado con la autonomía y auto-determinación de los pueblos indígenas; el segundo, estatal, enfocado en un desarrollo inclusivo basado en los

derechos humanos; y el tercero, centrado en un desarrollo económico refido con la explotación de bosques y minas (ALTMAN, 2014).

Así, en este siglo, el Buen Vivir renace como una visión articuladora de un proyecto de cambio paradigmático que de todas maneras busca resguardar valores importantes del patrimonio de la humanidad. Poderosa visión, es realzada por sendas organizaciones relacionadas con temas de justicia social y sustentabilidad. Un informe (FATHEUER, 2011) de la Fundación Heinrich Böll, asociada al Partido Verde de Alemania, introduce el Buen Vivir como uno de los nuevos conceptos de América Latina. Articula una buena vida alejada del consumo y el crecimiento habitual, y coherente con los derechos de la naturaleza. Es una mirada que se ha difundido ampliamente, divulgándose por las redes virtuales como concepto importante en el trabajo de instancias como *postdevelopment.net*, *greatergood.berkeley.edu*, y *onlineacademiccommunity.uvic.ca*, atrayendo interés en redes académicas y de desarrollo sustentable. En breve, la perspectiva del Buen Vivir ofrece una alternativa a la visión de desarrollo extractivista que predomina en el mundo occidental, y que bajo la mirada del antropólogo colombiano Arturo Escobar, es capaz de despolitizar los poderes estatales y proponer nuevas alternativas de desarrollo antes no visualizadas (GUDYNAS, 2014).

El concepto se enriquece de diversas vertientes filosóficas: aristotélicas, marxistas, ecológicos, feministas, cooperativistas, humanistas (ACOSTA, 2009, p. 13). De allí nace su potencialidad para imaginar alternativas al tradicional concepto de desarrollo occidental, centrado en la acumulación material y el utilitarismo individualista (ACOSTA, 2009). Por ello se reconoce que la realidad y experiencia socio territorial del Sur Global puede formar marcos teóricos innovadores, críticos para repensar el habitar en las ciudades (CASSIÁN-YDE, 2019).

Este breve resumen retrata un concepto con un valor central — la armonía entre la humanidad y la naturaleza — junto con una flexibilidad importante, permitiendo su adaptación a materias específicas de distintos lugares y contextos. Nos pareció relevante para este estudio, puesto que en Chile ya había una Red Ciudadana del Buen Vivir, de envergadura nacional, y de una diversidad de gente y de temas.

### **¿Por qué analizar desde una perspectiva de colonialidad/decolonialidad?**

Central para el análisis fue un esfuerzo por entender el efecto colonizador de la “automovilidad”, y por lo tanto contextualizar a las

estrategias de las “Calles Completas” como una forma de resistencia, pero también potencialmente colonizadoras, al haber nacido del contexto foráneo.

“Colonización”, en este sentido, significa actuar desde un proyecto ideológico donde unos dominan a otros para beneficio propio. La colonización del conocimiento acompaña, justifica y permite expandir la colonización territorial y espacial, buscando cambiar los paradigmas de los colonizados. Subordina su manera de hacer y pensar, obligándolos a internalizar lógicas externas, impuestos por el colonizador (MENESES, 2016). Para este caso, tomamos como la esencia de esta colonización espacial la invasión del automóvil en las ciudades, y en lo psicosocial, la aceptación irreflexiva de que “las calles son para los automóviles”.

Para guiar este análisis, nos basamos en tres observaciones de WOOD (2017):

- Colonizar es dominar desde la fuerza;
- Es la imposición forzosa de un sistema de conocimiento sobre otro, junto con la destrucción de varios sistemas de conocimiento indígenas, de reeducación forzosa;
- Conlleva matices de compartimentalización, en el sentido del apartheid.

Para WOOD (2017), decolonizar implica la emancipación de las estructuras físicas, sociales y organizacionales heredadas, reduciendo la hegemonía de la cultura colonizadora. Para este caso, miramos elementos para “liberar” las calles —en la realidad y en el imaginario social— de su monofunción, “solo para autos”, y considerar cuáles serían los valores claves, para reducir su hegemonía.

WOOD (2017) identifica dos posibles modalidades de decolonización: la primera busca la preservación y/o restauración del ente colonizado; mientras la segunda promueve un cambio radical, incluso revolucionario. En nuestro caso, las estrategias relacionadas con las calles cubren la gama de posibilidades, desde restaurar (la arborización, por ejemplo) hasta revolucionar (cerrar el paso a los automóviles para generar calles con otras funciones). Se agrega un parámetro adicional, que es la importancia de transicionar hacia una mayor sustentabilidad, en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2016).

“Decolonizar” no desconoce la cultura colonizadora, sino repiensa categorías impuestas, para corregir o incluso reemplazarlas. Además, y

como demuestra el ejemplo de BRT (*Bus Rapid Transit*), presentado a continuación, puede significar recuperar conocimientos propios y volver a valorarlos como tales, en un diálogo horizontal y pluricultural que nos posibilita nuevos espacios de conocimiento.

De allí nace su potencialidad para imaginar alternativas al concepto de desarrollo occidental, centrado en la acumulación material y el utilitarismo individualista (ACOSTA, 2009). Por ello se reconoce que la realidad y experiencia socio-territorial del Sur Global puede formar marcos teóricos innovadores, provocativos y críticos para repensar el habitar en las ciudades (CASSIÁN-YDE, 2019) e incluso para dialogar desde sus especificidades con los procesos transformadores en curso en el Norte.

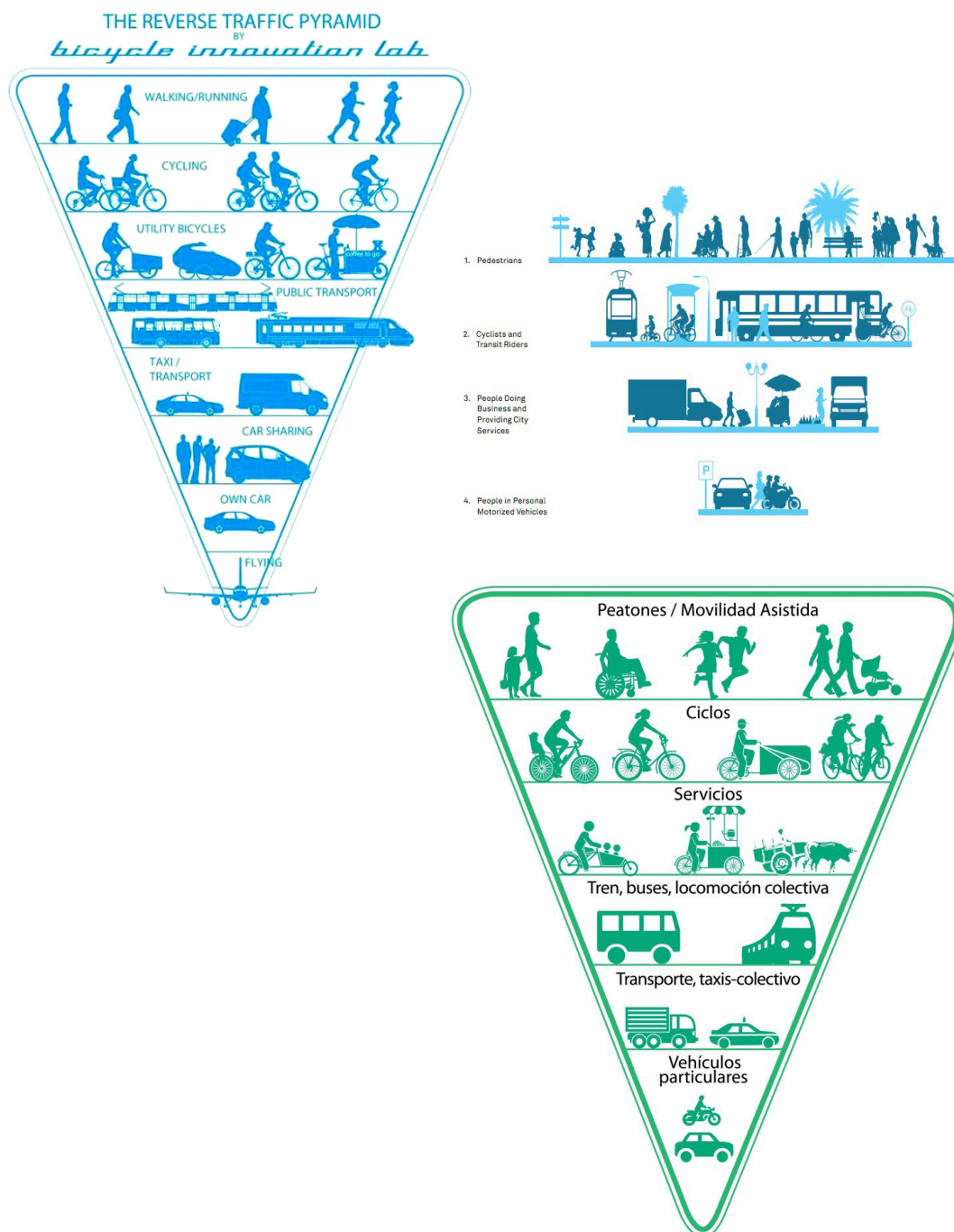
## 2. Metodología: Problematicar el concepto de “Calles Completas” desde la perspectiva latinoamericana

En la primera parte de esta sección, resumimos elementos contextuales para entender como analizamos las “Calles Completas” en Chile, en un escenario donde incluso una innovación latinoamericana, las vías exclusivas para buses, ha sido apropiada por actores internacionales, principalmente de EEUU. Entender el contexto es importante para entender el estudio y sus resultados.

En la segunda sección, resumimos los métodos aplicados, especialmente los Talleres de Reflexión colectiva, los que comenzaron después de una ronda de recorridos y entrevistas con informantes claves. El propósito de esto era expandir nuestro entendimiento del tema, incorporando voces representativas de otras sensibilidades, particularmente profesionales y planificadores municipales, y organizaciones ciudadanas con experticia relevante para hacer más sustentables y justas sus calles, barrios y ciudades.

### 2.1. Contexto

Partimos con una autoetnografía, ya que tres de los investigadores principales participamos en el “Cluster Calles”, del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS), asociado a la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Universidad de Concepción. Como científicos sociales y de las humanidades, nos preguntamos



**FIG 1 / La pirámide invertida del tráfico, como jerarquía de prioridades en la planificación urbana y vial. Partió en 2016, del Bicycle Innovation Lab (Copenhague), primera imagen; y ha sido adaptada para EEUU (segunda imagen, National Association of City Transportation Officials [NACTO]); y, en Chile, para Temuco-Padre Las Casas, región metropolitana con una participación importante de sectores rurales y populares (tercer nivel, servicios)**

Fuente: © Laboratorio de Cambio Social



si era aconsejable aplicar sin modificaciones una estrategia de una realidad tan diferente a la nuestra, específicamente en la Región Metropolitana de Santiago de Chile (RMS).

La automovilidad nace en los Estados Unidos, después de la Segunda Guerra Mundial, donde se combinó el auge en la producción de la energía fósil barata con la expansión del automóvil como modo “moderno” y símbolo de progreso (KUNSTLER, 1993). En las décadas siguientes, se expandió por prácticamente todo el globo, generando ciudades que priorizan vías anchas y amplias extensiones del suelo para acomodar al automóvil, ignorando los costos en cuanto a los ciclos del agua, daños al suelo, emisiones nocivas para la salud y el medio ambiente (ECOLA & al., 2014).

En Latinoamérica, en los últimos 30 años surgieron las primeras instancias de resistencia a la automovilidad enfocadas principalmente en el transporte público, especialmente los corredores prioritarios de buses (BRT), de Jaime Lerner en Curitiba (MACEDO, 2013), y Enrique Peñalosa en Bogotá (KASH & HIDALGO, 2011). Aparecieron movimientos pro-bicicleta a fines de los 90, inspirados en movimientos similares de EEUU y Europa o por algunos proyectos del Banco Interamericano de Desarrollo y de sociedad civil a sociedad civil, de *Interface for Cycling Expertise* (SAGARIS, 2015).

Muchas de las respuestas a la automovilidad se inspiran en una imagen, la pirámide de movilidad invertida, del *Bicycle Innovation Lab*, de Copenhague (GIL, 2017). Esta idea ha sido replicada globalmente como un esquema que pone de cabeza la automovilidad, dejándola en último lugar, para priorizar la caminata, la bicicleta y el resto de modos, lo que implica más eficiencia en lo energético y más justicia en lo social (FIG. 1). Las “Calles Completas” buscan hacer realidad esta imagen (CALLOWAY & FAGHRI, 2020; CANTARIM & ULTRAMARI, 2021).

El concepto de “Calles Completas” llega a Chile a raíz de un Seminario Internacional<sup>1</sup>, donde el profesor Paul Hess, Universidad de Toronto, presenta sus impactos en Canadá y EEUU, entusiasmando a investigadores del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS), principalmente ingenieros de transporte. En los años siguientes, pasó a ser el enfoque central, unificador, del grupo “Calles” de CEDEUS. En

el traspaso del Norte al Sur Global, específicamente a la ciudad de Santiago de Chile, concitó interés por su potencialidad para privilegiar a los grupos y modos de transportes más vulnerables (CEDEUS, 2018, p. 1).

Este traspaso de un hemisferio a otro ocurrió en un momento en que hubo una tendencia simplista de “copiar y pegar”, sin pensar en los elementos valóricos, institucionales y otros necesarios para llevar a cabo adaptaciones exitosas. Ejemplar fue el caso de las vías de transporte rápido en buses: nacida en Latinoamérica, esta estrategia fue adoptada por un grupo estadounidense, el *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP), que generó una serie de especificaciones bastante rígidas<sup>2</sup>. Junto con el Banco Mundial, ITDP llevó este modelo consigo al mundo, a través de sus oficinas en México, India, Brasil y otros países. Así, y a pesar de haber nacido en América Latina, hasta hoy se conoce a los sistemas de corredores prioritarios de buses como *Bus Rapid Transit*, BRT, su nombre en inglés, incluso en Latinoamérica.

En el caso del grupo de CEDEUS, que tomó la idea de “Calles Completas”, al principio se adoptó el modelo, simplemente traduciendo el nombre original al español. En 2019, con la integración de investigadores de diseño, arquitectura y planificación, se cuestionaba este proceder. Si bien, la automovilidad es un fenómeno propio de la globalización, como respuesta ¿será suficiente seguir los mismos modelos de contestación de su país de origen?

En 2015, además, ya se cuestionaba el concepto en el mismo lugar donde nació, EEUU. ZAVESTOSKI & AGYEMAN (2015), critican a las “*incomplete streets*” (calles incompletas), porque en su aplicación no se hacen cargo de la discriminación y exclusión de personas de minorías visibles, principalmente afrodescendientes.

La equidad es aún más relevante para América Latina, región que se funda en un sistema históricamente desigual (CICCOLELLA & MIGNAQUI, 2021, p. 10). Aquí la desigualdad se expresa en un urbanismo fragmentador, afectando no solo a los aspectos morfológicos y funcionales de las ciudades (BORSORF, 2014), sino también a la experiencia de la vida cotidiana de sus habitantes (SAGARIS & TIZNADO-AITKEN, 2017; JIRÓN & MANSILLA, 2014; MCFARLANE, 2018).

<sup>1</sup> Seminario Internacional “Ciudades a Escala Humana. Salud, transporte y urbanismo”, Auditorio DEI, Campus San Joaquín de la Pontificia Universidad Católica. Octubre, 2016. Para un informe de la experiencia ver: [https://www.cambiar-](https://www.cambiar-nos.cl/doc-de-trabajo-seminario-ciudades-a-escala-humana/)

[nos.cl/doc-de-trabajo-seminario-ciudades-a-escala-humana/](https://www.cambiar-nos.cl/doc-de-trabajo-seminario-ciudades-a-escala-humana/)  
<sup>2</sup> <https://www.itdp.org/library/standards-and-guides/the-bus-rapid-transit-standard/>.

En América Latina, además, la automovilidad ocurre sin las políticas de suburbanización, que en EEUU eran asociadas a programas de vivienda para familias de grupos medios y de bajos recursos. Las políticas de vivienda social en América Latina derivaron en áreas de alta densidad, autoconstruidas por sus propios pobladores, como resultado de las denominadas “tomas” u ocupaciones de suelo y las políticas de Estado. Estas generaron densas poblaciones de casas y departamentos, sin áreas verdes y sin amenidades básicas como parques y servicios (CALDEIRA, 2017).

En este contexto, las calles partieron como espacios multiusos, de juegos, conversaciones, apoyo mutuo en momentos duros. Pero desde los 80, con la expansión de la automovilidad, los espacios comunes de estos conjuntos habitacionales y las calles y pasajes de estos barrios dejaron de ser multiuso, llenándose de automóviles estacionados. Mientras, en la ciudad, la creciente congestión por el aumento en el uso, la cantidad y la velocidad de coches generaba ambientes donde no podían andar libremente los niños, incluso a sus destinos más comunes, la escuela.

Efectivamente, las calles y los espacios públicos se han transformado en lugares hostiles para la mayoría de los habitantes (PÁRAMO & al., 2018; LONDOÑO & RESTREPO & ZULUAGA, 2017). Incluso, una encuesta realizada en Chile (SAGARIS & TIZNADO-AITKEN & BERRIOS 2020) documenta que altos porcentajes de usuarios viales caracterizan la convivencia vial como “una guerra” en Santiago (25%) y en una ciudad regional, Temuco-Padre las Casas (20%).

Estas miradas reflejan una identidad distintiva respecto a las urbes anglo-europeas. En América Latina, como en buena parte del Sur Global, las calles son, además, la materia misma del trabajo y del comercio ambulante. Hay también quioscos que gozan de niveles de legalidad variables, y otras actividades informales y formales. Con poca inversión, permiten sobrevivir e incluso avanzar socialmente. Al mismo tiempo son canales por donde fluyen contaminantes del aire y del agua, donde se manifiestan las inseguridades de género, delictuales y viales; y donde se producen ruidos e incivildades, cuyos impactos tienden a concentrarse en las zonas pobres y de menores ingresos. Nuevamente y contrastando con buena parte del Norte Global, la pobreza y las múltiples exclusiones afectan a una mayoría de la población.

Esta realidad urbana problematiza el concepto de “Calles Completas”, definidas en el contexto estadounidense (SMART GROWTH AMERICA, 2017;

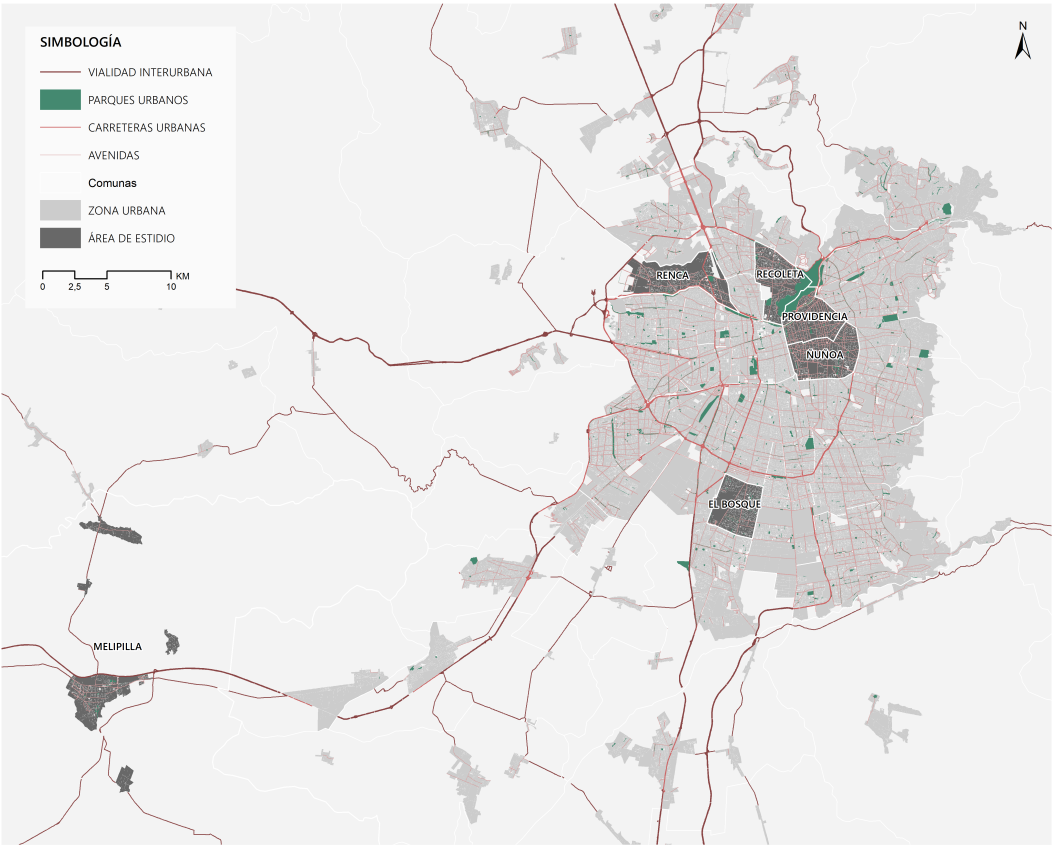
BURDEN & LITMAN, 2011). Este enfoque orientado a acoger y distribuir el espacio de calles y avenidas para permitir la circulación accesible, segura y confortable de los distintos modos de desplazamiento, requería también centrar la mirada en otros atributos de la calle como espacio público y reconocer los usos y características propias de las calles latinoamericanas, en un contexto de gobernabilidad caracterizado por un poder autoritario, con poca interacción colaborativa con los actores sociales. Aplicar esta estrategia sin interrogarla, o por lo menos sin adaptarla, corre el riesgo de generar una pérdida de la identidad y los valores sobre los cuales se asientan las calles de la región.

Frente a la automovilidad, es imprescindible encontrar estrategias integrales para corregirla de manera sensible a las demandas actuales por cuidar un planeta con recursos finitos, en crisis, y generar sociedades de mayor equidad e inclusión social. Pero ¿serán suficientes las estrategias generadas en el Norte Global? El hecho de que respondan al problema en su lugar de origen sugiere que sí. Pero desde la perspectiva latinoamericana, las grandes variaciones en cómo se ha aplicado la automovilidad, los contextos de desigualdad y exclusión social, y las diferencias en el ejercicio del poder a través de unos sistemas de gobernanza e instituciones con distintos grados de avance — o déficits — democráticos, aconsejan una precaución mayor.

Para este estudio, escogimos realizar un análisis desde perspectivas decoloniales para evaluar y responder esta pregunta, recogiendo opiniones de grupos deliberativos representativos de algunos profesionales y ciudadanos más activos en estos temas. Utilizamos, para esta exploración, la ciudad de Santiago de Chile (Fig. 2).

Más que intentar adosar nuevos principios al concepto de “Calles Completas”, se buscó caracterizar, a partir de las prácticas y del imaginario colectivo, los atributos deseables para una “Calle Completa”, considerando la posible fuerza de unir este concepto, extranjero, con el concepto local del “Buen Vivir”.

Con ello, este trabajo aporta al debate teórico-práctico sobre la noción de Calles Completas, como posible estrategia de cambio social, desde el contexto Latinoamericano, identificando claves analíticas y un marco de análisis útil para abordar esta y otras estrategias.



**Fig. 2 / Plano de la región metropolitana mostrando las comunas de renca (círculo rojo, taller 1) y providencia (azul), donde se recorrieron y realizaron entrevistas con informantes claves. También se destacan otros lugares, activos en la red del buen vivir (taller 2)**

Fuente: Elaboración propia. © Laboratorio de Cambio Social

2.2. Métodos: Talleres de Investigación-Acción para comparar miradas

Para ahondar en esta exploración, buscamos integrar las opiniones de otros actores, según sus significados y prácticas situadas. Para esto, nos enfocamos en dos comunas (jurisdicción municipal): Renca, de ingresos más bien bajos; y Providencia, de ingresos medianos-altos (para detalles, Anexo 1). Allí realizamos recorridos y entrevistas con informantes claves, con el objetivo de documentar sus percepciones del medio urbano.

Para ello organizamos dos talleres deliberativos, en el sentido de GASTIL (2000), donde se parte desde la visión particular de cada integrante, para luego ver hasta qué nivel de consenso se puede llegar. Este método requiere de una facilitación liviana, que va identificando

hilos y haciendo preguntas para explorar cuán relevante es, en este caso, la idea de las “Calles Completas”, y cuán importante podría ser relacionarla con un imaginario más propio, expresado en el concepto del “Buen Vivir”.

Buscábamos perspectivas de personas que venían pensando, mirando y trabajando su medio urbano, desde el gobierno local, la Municipalidad, o desde iniciativas ciudadanas, siendo las principales las Juntas de Vecinos, asociación barrial democrática y ciudadana; y agrupaciones pro-bici o caminata, por el tema específico de la calle. Con este universo, realizamos una muestra cualitativa (PATTON, 2002), buscando un equilibrio entre participantes mujeres y hombres, de distintas edades, condiciones sociales y roles en la planificación urbana, principalmente dirigentes sociales, activistas de la movilidad (especialmente la bicicleta), y planificadores del sector público (Anexo 2).



Los talleres tuvieron una estructura sencilla, donde invitamos a traer y comentar fotografías de calles “malas” y calles “buenas” según los participantes. Cada taller terminó con un ejercicio de visualización sensorial, donde se invitó a comentar la calle ideal, en cuanto a sus usos, apariencia, fragancias, sonidos, y otros aspectos.

Los participantes del primer taller (Taller 1, Renca) tenían actividades o vivían en Renca, mientras participantes del segundo taller (Taller 2, Red del Buen Vivir,) provenían de toda la Región Metropolitana, de organizaciones locales agrupadas en la Red del Buen Vivir. Siendo grupos muy diversos, tenían en común la preocupación por el medio ambiente y la justicia social, y su tendencia a ser grupos auto-creados, independientes de partidos, con agendas propias y formas democráticas de funcionamiento.

El trabajo tuvo un fuerte componente de investigación-acción, gracias a las relaciones de colaboración que ya existían entre los investigadores y los participantes de Renca y la Red del Buen Vivir. Metodológicamente, tuvo varios aspectos de etnografía, tanto por el carácter de “observadores quienes participan” del equipo de investigadores, como por la intención de sumergirse, aunque parcialmente, en los modos de hablar, para entender como los actores claves construyen su imaginario en el proceso de habitar sus barrios (GUERRERO, 2002).

Los talleres fueron virtuales, porque fue época de cuarentenas muy estrictas en Chile. Hubo un registro en formato de apuntes de cada

investigador junto con una grabación y un resumen, preparado por una ayudante de investigación (antropóloga). Cada taller quedó con un panel Miró, con comentarios de participantes, un transcripto y un resumen textual, junto con las fotos. Un informe mayor, resumió los recorridos, las entrevistas y los talleres. Este artículo se basa en los apuntes de cada investigador y el informe de investigación.

### 3. Más allá de su estructura: Claves de una calle “completa” para el Buen Vivir

La autoetnografía inicial del grupo investigador aterrizó en tres preguntas claves que quisimos explorar en los talleres para ampliar nuestra perspectiva académica:

- Si la automovilidad realmente se sentía como una imposición desde el poder, que afecta y sujeta a las comunidades en Chile;
- Si una respuesta, basada en un concepto foráneo como “Calles Completas”, sería suficiente para superarla;
- y, en el caso de no ser suficiente ¿cuáles serían las claves que habría que integrar?

Estos fueron los temas que pudimos compartir y conversar durante los dos talleres, para recoger la perspectiva de una amplia gama de actores.



**FIG. 3 / Ejemplos de fotos de imágenes negativas de calles en diversos sectores de la Región Metropolitana de Santiago, destacando un patrón de construcción en altura que ha significado pérdida de espacios verdes y una densificación poblacional que va más allá de la capacidad de carga de calles, veredas y espacios públicos, en muchas comunas, desde zonas mixtas, como Bellavista (foto 1) hasta barrios la de clase media-alta, Ñuñoa (foto 4), además de temas de microbasurales (Melipilla), y espacios públicos poco cuidados (El Bosque) que sin embargo cobijan actividades muy apreciadas, en este caso de pueblos originarios urbanos**

Fuente: Elaboración propia, con fotos aportadas por participantes de los talleres. © Laboratorio de Cambio Social



FIG. 4 / Ejemplo de fotos con evaluaciones positivas, según participantes en los dos talleres, pasando por un mural en un paso bajo nivel, la imagen de la hija pequeña andando en su bicicleta de un papá activista pro-bici, una imagen de afuera mostrando una calle cálida y cariñosa, y dos imágenes de la Junta de Vecinos 35, del Barrio Bellavista Recoleta

Fuente: Elaboración propia, con fotos aportadas por participantes de los talleres. © Laboratorio de Cambio Social

El Taller 1 (Renca, 2020) estuvo más enfocado en las especificidades de las calles y la planificación de Renca, mientras el Taller 2 (Red para el Buen Vivir, 2020) cubrió realidades en distintos puntos y condiciones diversas de la RMS. Los aportes de los participantes de ambos talleres generaron muchos puntos en común, tanto para documentar que la “automovilidad” es una verdadera fuerza colonizadora y desplazadora (FIG. 3), como para explorar qué se tendría que agregar a una estrategia de “Calles Completas” para abordar más adecuadamente la realidad

chilena (FIG. 4). Esto permitió enriquecer profundamente el concepto base de las “Calles Completas”.

Organizamos esta sección según las principales temáticas que surgieron y se consolidaron durante los dos talleres. En general, se ven contrastes importantes entre las calles de Renca y Providencia (FIG. 5). Providencia tiene un paisaje destacado por profesionales y ciudadanía, pero igual es problemática la prioridad otorgada al automóvil, expresándose en calles

Renca	• Aislamiento.
	• Trama vial discontinua.
	• Calles no pensadas para los principales usuarios(as): peatones(as) y ciclistas.
	• Trazados no consolidados.
	• Falta de aceras, veredas y basureros.
	• Veredas angostas, mal mantenidas y ocupadas como estacionamientos.
	• Recorridos del Transantiago no cubren la totalidad de la comuna.
	• Ciclovías mal diseñadas.
	• Cruces distantes.
	• Falta de arbolado y áreas verdes.
Providencia	• Percepción de que hay problemas con la velocidad de los vehículos. Solución: lomo de toro.
	• Congestión vehicular.
	• Alta circulación de peatones.
	• Mucho verde: árboles y áreas verdes.
	• Espacio público regularizado y armónico visualmente.
	• Calles, veredas y ciclovías amplias y bien mantenidas.
	• Residente cuida el entorno y la infraestructura de la comuna.
	• Diseño de calles que entregan una experiencia de tránsito segura.

FIG. 5 / Contrastes y comunalidades, Renca y Providencia

Fuente: Elaboración propia en base a datos recogidos. © Laboratorio de Cambio

congestionadas, sensación de inseguridad al transitar, mayor participación de residentes en su mantención, y otros elementos.

Renca, en cambio, sufre de lugares aislados por autopistas (el efecto barrera), calles no pensadas para peatones y ciclistas, exceso de basura y falta de áreas veredas, entre otros problemas.

Tratándose de otras dimensiones, sin embargo, es evidente que las distintas personas consultadas comparten: la sensación de violencia, la crítica de inversiones y diseños excluyentes, y el deseo de contar con una calle “completa”, en el sentido de contar con veredas, ciclofacilidades

y espacios amenos para mayores, personas con discapacidad, etc. (FIG. 6).

En cuanto a la visión general entregada en las fotos, el Taller 1 Renca destacó (FIG. 7) una sensación generalizada de descuido, frustración, falta de respeto, resumida en la sensación de abandono que producían las fotos y en las emociones expresadas.

Para el Taller 2 Red del Buen Vivir, hubo un enfoque mayor en activismo, el deseo de corregir los problemas que veían, directa y ciudadanamente (FIG. 8).

<b>DIMENSIÓN SOCIAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturalización de la violencia en la calle.</li> <li>• Asaltos y lanzazos (robos por sorpresa).</li> </ul>
<b>DIMENSIÓN ECONÓMICA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inversión pública centrada en la experiencia de movilidad del automóvil.</li> <li>• Mejoras del espacio público sujeta a fondos estatales.</li> <li>• Calles con un marcado uso económico: comercio ambulante y ferias libres.</li> </ul>
<b>DIMENSIÓN ESPACIAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obras impactan negativamente la vida de barrio o los trayectos diarios.</li> <li>• Distribución de la calle pensada en el automóvil.</li> <li>• Calles no pensadas para los(as) adultos(as) mayores, las personas con movilidad reducida y los(as) niños(as).</li> <li>• Fachadas ciegas que causan sensación de inseguridad.</li> </ul>
<b>DIMENSIÓN AMBIENTAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existencia de microbasurales.</li> <li>• Ausencia de sombra.</li> <li>• Ausencia de campañas que fomenten el cuidado de la ciudad.</li> </ul>
<b>DIMENSIÓN POLÍTICA – NORMATIVA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesidad de sentar a todos los actores involucrados en el uso y reglamentación de la calle a la hora de formular proyectos e intervenir el espacio público. Mesa de Movilidad como ejemplo de herramienta para generar políticas públicas democráticas.</li> <li>• Participación ciudadana no vinculante.</li> <li>• Expropiación y demolición como alternativas para redistribuir el espacio de la calle.</li> <li>• Concebir la calle con atributos que entreguen confort (luz, asientos, rutas atractivas, etcétera) y que estos atributos sean acogidos en la normativa tal como está estipulado las dimensiones que debe tener una calzada, acera, vereda o ciclovía.</li> </ul>
<b>DIMENSIÓN SOCIOCULTURAL Y SOCIOECONÓMICA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usos espontáneos de la calle: comercio ambulante, ferias libres y actividades al aire libre para impulsar emprendimientos locales.</li> <li>• Ciudad dividida en estratos socioeconómicos que marca diferencias en la imagen del espacio público.</li> <li>• Lo cultural o artístico no aparece espontáneamente como un elemento relevante de la calle, sólo aparece al consultarse.</li> <li>• Calle como lugar de empleo.</li> </ul>
<b>DIMENSIÓN MOVILIDAD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesidad de regular las velocidades (vehículos, scooter).</li> <li>• Sensación de que no se respetan reglas ni leyes.</li> <li>• Distribución desigual de la calle entre peatones, automovilistas y ciclistas.</li> <li>• Transporte público indigno.</li> <li>• Ciclovías no conectadas entre comunas.</li> <li>• Cambio de nombres de las calles que tienden a desorientar.</li> </ul>

**FIG. 6 / Otras dimensiones destacadas por participantes**

*Fuente:* Elaboración propia en base a datos recogidos. © Laboratorio de Cambio Social

Imágenes	Emociones
Construcción de veredas.	<i>Uso obligado (no disfrutado) de las veredas</i>
Casa quemada.	<i>Anhelos de vida digna.</i>
Entrada al barrio en mal estado.	<i>Diseños de calles que dan rabia.</i>
Árboles en medio de la vereda.	
Veredas destruidas.	<i>Frustración y ansiedad</i>
Desperdicio de verduras.	<i>Rabia al sentirse menos humano, vivir entre basura constantemente</i>

FIG. 7 / Taller Renca Fotos y emociones resumidas

Fuente: Elaboración propia en base a datos recogidos. © Laboratorio de Cambio Social

Imágenes	Emociones
Ciudadanía se toma la calle.	Importancia de la calle para manifestaciones
Niña pedaleando por la calle	Deseo de corregir: El pedaleo es por la calle, no por la vereda.
Ingreso al Centro Cultural Mahuidache.	Contraste entre valores “verdes”, pro-naturaleza, y falta de verde produce desazón
Construcción de edificios en altura fuera de norma.	Frustración con una gestión urbana que no refleja ni las normas, ni los deseos ciudadanos
Rediseño del paso nivel metro Macul: sitio baldío.	Ganas de mejorarlo, mirar ejemplos, pintar y generar espacios vivos
	Calles culturales, calles nocturnas.

FIG. 8 / Taller Red del Buen Vivir Fotos y emociones resumidas

Fuente: Elaboración propia en base a datos recogidos. © Laboratorio de Cambio Social

En las siguientes secciones, entregamos mayores detalles de las respuestas a nuestras preguntas: si la automovilidad se siente como una imposición desde el poder, si una respuesta, como “Calles Completas”, sería suficiente para superarla; y en el caso de no ser suficiente ¿cuáles serían las claves que habría que integrar?

3.1. La calle como soporte de movilidad y de las actividades cotidianas

Reflexiones generales

Los relatos recopilados destacan diversos aspectos físicos de las calles, como sus dimensiones y jerarquías, dotación y carencia de elementos y mobiliario, su condición material, etc. Estos permiten reflexionar sobre la calle como el escenario principal de las actividades urbanas, las que se experimentan fundamentalmente desde el espacio de la vereda y la caminata. La experiencia peatonal revela una mayor cantidad de elementos en comparación con otros medios de transporte, como automóviles o bicicletas, contribuyendo a una imagen de las calles, como agradables y desagradables.

Automovilidad

Efectivamente, la imposición de la automovilidad es un tema importante: los participantes criticaban la alta prioridad con que cuentan los automóviles, indicando que existen espacios limitados para caminatas, que carecen de espacios segregados para bicicletas y que las veredas están en mal estado.

Si hay menos cantidad de autos, ¿por qué tienen un mayor porcentaje de calle si la mayoría somos peatones? O sea, debiéramos considerar que el mayor porcentaje de una calle debiera ser de los peatones y no de los autos. O sea, en este caso hay como una discriminación. (Hombre, Taller 1).

Sin embargo, hay esperanza y una búsqueda de estrategias de cambio que funcionen:

Yo sé que ahora no podemos encontrarnos, pero en el futuro las calles debieran ser el reflejo de este espacio de encuentro y de hacer ciudadanía. (Mujer, arquitecta y funcionaria municipal de Renca, Entrevista, 2020).

La falta de espacios de juego seguros para los niños refleja la pérdida de un uso que tradicionalmente ocurría en las calles, durante generaciones. Hoy, los vehículos pasan a altas



velocidades y ocupan las veredas, como estacionamiento.

### ***Visión de cambio, Calles Completas Plus***

El concepto de Calles Completas les hizo sentido a los participantes, pero en general fue insuficiente para sus anhelos mayores. Recalaron la importancia de las calles como espacios inclusivos y accesibles para diversos cuerpos y capacidades. Les resultó esencial ampliar la perspectiva sobre los usuarios, evitando enfocar exclusivamente la experiencia de personas jóvenes y sanas. No solo el diseño y la distribución de la infraestructura les importaba, sino también lograr una velocidad menor, más amistosa con usos peatonales y ciclísticos.



**FIG. 9 / Foto positiva, de la ciudad deseada, según un padre, activista pro-bici**

*Fuente:* Elaboración propia, con fotos aportadas por participantes de los talleres. © Laboratorio de Cambio Social

Dice un papá orgulloso, activista pro-bici en el Taller de la Red para el Buen Vivir:

Esta foto (Fig. 9) es de mi hija Laura, tiene casi 4 años, está recién pasando de la transición de la bicicleta de equilibrio de madera a una con pedales. Entonces como toda la vida nosotros, yo, mi señora y Sofía, que es su hermana mayor, nos ha visto pedalear por la calle, por la ciclovía, ella no aguanta y no transa el pedalear por la vereda, su espacio es la calle.  
(Hombre, Profesional, Taller 2).

Para él, más que una Calle Completa, lo que se requiere es una red:

Más que gustarme la ciclovía me gusta la red que tengo de ciclovías interconectadas en la comuna de Santiago, porque me permite llegar al colegio con mis hijas en bicicleta. Sofía ha ido toda su vida desde chica, cuando apenas aprendió a pedalear, creo que a los 8 años es autónoma en irse pedaleando ella en su bicicleta al colegio. Ahora Laura entró al mismo colegio –tienen seis años de diferencia– y ya sigue la misma transición.  
(Hombre, Profesional, Taller 2).

Contrasta esto con la experiencia de una niña que anda en automóvil habitualmente:

La diferencia que he anotado en conversaciones con otros niños, como que sentarlos dentro de un auto, normalmente quedan en una posición donde no alcanzan a ver el entorno. Van detrás del asiento del papá, que les tapa la visión, no ven. Laura y Sofía todo este tiempo interactúan con su entorno, saludan. En esta misma calle –justo en esta vereda– todas las mañanas nos encontramos con una situación muy particular, que nos causa risa.  
(Hombre, Profesional, Taller 2).

Para que una calle sea habitable y esté en buen estado, subrayaron la importancia de mejorar la seguridad vial, reduciendo velocidades y eliminando conflictos entre personas y vehículos. Se requiere además pensar redes al interior de los barrios y no solo vías que cruzan toda la ciudad.

Por otra parte, observaron la importancia de contar con espacios libres de basura, veredas adecuadas y pavimentos en buenas condiciones, con elementos que aporten a la sensación de seguridad, como luminarias, y espacios para el desarrollo de actividades cotidianas. Fue muy importante para los participantes la educación cultural, y no solo la imposición de reglamentos o cambios de infraestructura en sí, para lograr esta meta. Este tema surgió en cada etapa de ambos talleres.

Hubo también un entendimiento intuitivo de la importancia de facilitar la permanencia en las calles y alrededores, acoger a diversos usuarios, mediante la incorporación de mobiliario urbano, vegetación, sombras, espacios para niños, etc. Que sean espacios donde se promueva la mixtura de usos de suelo para que sean espacios activos también fue otra aspiración orientada a generar una mayor sensación de seguridad en todo horario, integrando en los barrios residenciales servicios comerciales y educacionales. En relación con las nuevas tecnologías, también se habló de generar espacios públicos con servicios como wifi, buscando hacerlos más activos e inclusivos.



### 3.2. La calle como espacio de comercio y encuentro

#### Reflexiones generales

En Chile y Latinoamérica existe una larga tradición en torno a las “ferias libres”. Datan del período colonial, y corresponden a mercados locales que operan regularmente, dos o tres días a la semana, con un grupo estable de feriantes, quienes ofrecen productos primordialmente agrícolas, pecuarios o ganaderos, flores y plantas, y otros elementos. En tiempos y lugares donde arrecian las carencias económicas, suelen acoger (con buena o mala voluntad) los “coleros”, personas que se ponen con un stand improvisado, donde venden ropa y productos usados, a veces robados. (FIG.10)



**FIG. 10 / Mercado popular de Recoleta, donde la venta callejera evolucionó, generando mercados de mayor solidez y duración**

Fuente: Archivo Laboratorio de Cambio Social

Además de constituir un espacio de comercio, las ferias libres ofrecen un espacio de sociabilización y encuentro, por lo que pueden ser visualizadas como espacios de “liberación social y/o cultural” donde las personas pueden disfrutar (SALAZAR, 2003).

La presencia de ferias no es por la falta de supermercados, es porque la feria es, y se mantiene siendo, un modo específico e identitario de intercambio económico y sociocultural popular que existe con o sin la presencia de supermercado. De ahí que Salazar lo señala como lugar de producción y expresión de soberanía popular. (Reflexión investigador, 2023).

Actualmente son parte del patrimonio nacional y siguen siendo un espacio de encuentro a nivel barrial. No solo intercambian objetos, sino, además:

Son un espacio público donde se intercambian favores, se conocen las noticias del barrio, etc.,

donde los vecinos pueden venir a vender cuando tienen apremios económicos, aunque no sean feriantes...

(Reflexión investigador, 2023).

Aunque las ferias son espacios dinámicos valorados por las personas, también son objeto de críticas vinculadas con problemas de habitabilidad y convivencia, por la presencia de basura y olores desagradables. Estas visiones revelan la naturaleza ambivalente de las calles, donde la apropiación por parte de diversos grupos, como residentes, feriantes, coleros o transeúntes, pone en evidencia tanto aspectos positivos como negativos que coexisten.

#### Automovilidad

Con la invasión de los automóviles, por un lado, se ha facilitado la vida de los feriantes, ya que se mueven en camionetas y camiones. Si bien para la mayoría de las ferias sus clientes llegan a pie, algunos llegan en automóviles, generando congestión, emisiones y ruido.

Al mismo tiempo, se ha intentado varias veces desplazar las ferias, para vías exclusivas o paraderos de buses, o para expandir los espacios de los automóviles. Los feriantes se han demostrado activistas hábiles, logrando mantenerse, con amplio apoyo del público. En el caso del comercio informal, se han perdido espacios al ensanchar las calles en el afán de poder absorber una mayor cantidad de viajes motorizados.

#### Visión de cambio, Calles Completas, plus...

Mostrando una foto de un mural en un paso bajo nivel, un participante destacó que los usos pueden combinarse desde una mirada creativa:

Me imagino este espacio lúgubre, árido, peligroso como decía ahí la compañera, transformado en un área de servicio sustentable con diversidad, recogiendo un poquito lo que hay, transformándolo desde un basural a un centro de reciclaje... Y un dato digamos estoy pensado como reciclaje de voluminosos también, material de construcción, bateas grandes donde tú puedes reciclar ropa, cosas electrónicas, todo lo típico de papel, cartón, latas...

(Hombre joven, sector Macul, Taller 2).

Otra participante, antigua funcionaria municipal, destacó la importancia de incluir espontaneidad y habitabilidad en la conceptualización de las calles.

Desde esta perspectiva, ¿qué significaría incorporar lo latinoamericano? Según los participantes, entender la calle como un espacio multidimensional de encuentro, de comercio y empleo, de modo que las soluciones integren prácticas socioeconómicas típicas de la región.

Pensar un diseño integral, tomando en cuenta componentes inherentes a ella, como las edificaciones, la vegetación, el mobiliario, los usos de suelo, las actividades, y los habitantes.

Tener en cuenta las lógicas de economía circular como el reciclaje —con sus respectivos recicladores, actualmente informales— y el compostaje de residuos de las ferias y otras actividades, que podrían aportar a la mantención de jardines y huertos comunitarios.

### 3.3. La calle como espacio patrimonial y de memoria colectiva

#### *Reflexiones generales*

Entre dirigentes y activistas el tema del patrimonio, como algo vivo, fue una constante.

Hay edificios súper grandes, pero todavía quedan casas chicas entonces está como esa tensión que muchas veces es fea también, porque uno dice ‘pucha destruyeron estas casas y ahora hay esta cuestión’. Pero para mí [...] lo veo como que es una huella de la historia de la ciudad, entonces digo ¡ay! esto nos está hablando de cómo nos transformamos y de cómo la densidad también tiene que llegar a ciertos sectores, que tienen más posibilidades de acogerlas...

(Mujer, Arquitecta y antigua funcionaria municipal de Providencia, 2020).

En Renca, una comuna con una alta presencia de personas que se identifican como parte de un pueblo originario, los relatos destacaron la importancia de incluir la visión ancestral y la moderna en cómo hacer la ciudad. Algunas de las principales diferencias recaen en su cosmovisión y la relación de las personas con la naturaleza, en su comprensión de la propiedad y el uso colectivo del territorio, en los mecanismos de participación y toma de decisiones, y finalmente en el significado detrás del diseño.

Esta influencia indígena se hace evidente al reconocer valores que difieren de otros territorios. El Cerro Renca constituye un espacio patrimonial, que tiene un valor especial para la identidad de los renquinos. Entre 2017 y 2019, hubo una colaboración entre el municipio y movimientos pro-bici de toda la región metropolitana, a través de la cual trabajaban en reforestar el Cerro, trayendo árboles en bicis y vehículos similares, para retejer la vegetación y las relaciones comunitarias.

#### *Automovilidad*

La automovilidad ha significado la destrucción de un patrimonio que mezclaba casas de buen tamaño con patios verdes y jardines hacia las

calles. Para acomodar el automóvil, tremendamente ineficiente en el uso de espacio, se ensancharon calzadas, achicando veredas y eliminando áreas verdes y arborizaciones. El espacio disponible para construir viviendas también se redujo, favoreciendo una “densificación” basada en construcciones en altura. Se habló de la pérdida del patrimonio de la vista:

Antes de construir ese enorme edificio se veía la cordillera: era una de las grandes ventajas de vivir en Santiago, que uno siempre veía la cordillera desde donde uno estuviera parado. Pero finalmente ya casi nunca se ve. La sombra es un lugar terrible y ... estos edificios también quitan la posibilidad de murales, o sea, que la calle sea una galería. En las casas o en otros muros se pueden ver distintas intervenciones artísticas, no así en los edificios. (Participante de la Red del Buen Vivir, mujer joven, fotógrafa, Ñuñoa).

#### *Visión de cambio, Calles Completas, plus...*

Cuatro fotos (Fig. 11) de una participante de El Bosque, muestran una zona de mucha vulnerabilidad, donde destacan paradojas que van más allá de una mirada desde el concepto de “Calles Completas”.

Observa la participante:

Yo propuse unas fotos (Fig. 11) que son el ingreso al Centro Ceremonial de los Pueblos Originarios Mahuidache, en la comuna de El Bosque al sur de Santiago en la calle Julio Covarrubias 10365 [...]. Mahuidache significa gente del cerro [...] por aquí los días martes y viernes se monta una feria tipo persa, donde no solamente se venden frutas y verduras, sino también cachureos, productos de aseo, etcétera, obvio.

(Mujer de origen Mapuche, profesional y funcionaria municipal, Taller 2).

Desde la calle, no se visualiza la naturaleza ritual y ceremonial del lugar:

Me parece muy interesante que los vecinos no boten basura, creo que ahí también hay un respeto, pero me parece lamentable a la vez que no se pueda sacar un poco más de provecho a su identidad, por lo menos proyectarla hacia el exterior. (Mujer de origen Mapuche, profesional y funcionaria municipal, Taller 2).

Según los participantes, al concepto de Calle Completa, se tendría que agregar la capacidad de despertar la memoria de quienes hacen uso de ella, y de ser creadora de nuevos recuerdos. Esto requiere la incorporación de elementos simbólicos que reflejen la identidad local y el contexto sociocultural de los habitantes (como los nombres de las calles, reconocimiento de hitos urbanos, señaléticas conmemorativas, etc.). Lo bello también se destaca como un valor importante, muypreciado, siendo una belleza compuesta del arte urbano, vegetación, y lugares de permanencia con sombra.





**FIG. 11 / Fotos de una paradoja: siendo un centro espiritual que realza la relación con la naturaleza, bosques y áreas verdes central para las cosmovisiones de los distintos pueblos originarios, de Santiago, la entrada al Centro Comunitario dedicado a sus actividades no lo expresa**

*Fuente:* Fotos aportadas por participantes de los talleres. © Laboratorio de Cambio Social

### 3.4. La calle como espacio de simbólico de manifestación y transformación social

#### **Reflexiones generales**

Una cuarta característica que surgió con mucha fuerza fue la faceta política de las calles, que permite expresar la soberanía ciudadana. Esta manifestación no se limita únicamente al ámbito físico, donde se concentran marchas, protestas

y rayados. Se extiende al espacio virtual en torno a ellas. Existen discrepancias entre la visión y expectativas de las comunidades locales y la forma en que las autoridades locales planifican y materializan estos espacios.

#### **Automovilidad: La calle como espacio de resistencias diversas**

Las calles “para los automóviles” a menudo significan prohibiciones para su uso cívico, o

incluso justifican una represión mayor, para “restaurar el tránsito”, poniendo los flujos de vehículos por encima de los derechos de las personas.

Un participante, de Pudahuel, comuna de bajos recursos que concentra problemas ambientales, trajo una foto de una pequeña marcha (FIG. 12), como algo positivo, pero también como una función no reconocida para una “Calle Completa”:

Me llamó la atención cómo la ciudadanía se toma la calle, se toma el espacio público, a pesar de las definiciones que muchas veces nos obligan a definir espacio pa' automóvil, pa' los buses, pa' los peatones. Éste viene a romper la estructura de lo que muchas veces se enseña en términos de espacio público.

(Hombre, arquitecto dirigente local, Taller 2)

Esta mirada subraya la importancia de recuperar la calle como espacio público y de equidad:

[...] dado que, en el contexto de la comuna de Pudahuel donde vivo, hay carencia de espacio público digno. Aquí empezamos a hablar de injusticia, en cuanto a las ciudades, en términos de la distribución de los recursos, en cuanto a que ven una ciudad de Plaza Italia pa' arriba versus una ciudad de Plaza Italia para abajo.

(Hombre, arquitecto, dirigente local, Taller 2).

Destaca un componente de la gobernanza:

Vemos que hay una falta de visión y de compromiso de las autoridades pa' mejorar esa condición,

o sea de mostrar otra realidad también a los mismos ciudadanos y de cierta forma se acostumbran a ver por ejemplo acá un Pudahuel que ha estado congelado por 30 años. Entonces, nos acostumbramos a la tierra, nos acostumbramos a que “es lo que nos merecemos”, “es lo que hay” y esta foto apunta justamente a cómo la ciudadanía se empodera y empieza a tomar protagonismo en la calle. (Hombre, arquitecto, dirigente local, Taller 2).

### ***Visión de cambio, Calles Completas, plus...***

Para los participantes, hubo una relación directa entre la calle como espacio de manifestación física, corporal, y de expresión artística-cultural e incluso política:

Una demostración de la necesidad de que la calle no sea sólo pa' desplazarse es lo que ha pasado durante un año, en que con las marchas las calles se han convertido en escenarios artísticos realmente. Yo he ido a muchas y hay distintas intervenciones desde actores, pintores, incluso gente jugando en la calle.

(Mujer joven, Ñuñoa).

Efectivamente, desde 2018 en adelante, las calles de todo Chile fueron espacios de protestas múltiples, especialmente por los derechos de las mujeres (más de un millón de personas el 8 de marzo 2019), y los derechos a una vida digna (2019-2020). Como aprendizaje central en relación con las calles:



**FIG. 12 / La calle como escenario de manifestaciones colectivas**

Fuente: Municipalidad de Pudahuel



Demuestra la necesidad de que existen muchas formas de utilizar la calle, de expresarse de distintas maneras en la misma calle. O sea, son los lugares donde habitamos finalmente. No es necesario estar buscando siempre una galería o un teatro: [la calle] permite visibilizar la cultura desde otro lado. Creo que vamos en ese camino. (Mujer joven, Ñuñoa, Taller 2).

Para este propósito, otra participante señala que:

[...] incluir a las personas en la toma de decisiones. [...] Nadie cuida algo de lo que no se siente parte [...] cuando la vereda se hace, se instala algo y llega a una solución finalmente no se siente como propia y por ende no tengo como una corresponsabilidad con eso. (Mujer, Renca, Taller 1).

#### 4. Calles Completas para el Buen Vivir, una necesaria adaptación

Frente a la mirada principalmente ingenieril y arquitectónica del concepto de “Calles Completas”, desde su origen norteamericano, los resultados de este estudio indican que se requiere integrar como factor central los componentes sociales, económicos y culturales propios de nuestros países. La importancia de incorporar físicamente facilidades para caminar y pedalear en un espacio prioritario se complementa con factores como la dignidad, la calidad de vida, la equidad. Estos son valores que los participantes veían como centrales para el Buen Vivir. Desde una perspectiva de transformación social, una calle que promueva el “Buen Vivir”:

- (i) Incorpora la educación y estimula el cuidado de los espacios habitados, fomentando la conciencia ambiental y la responsabilidad ciudadana.
- (ii) Releva la participación intergeneracional y pone énfasis en la participación activa de los jóvenes y niños como impulsores de cambio. De este modo, se espera que las calles sean espacios inclusivos que den voz a todas las generaciones.
- (iii) Se construye mediante un diálogo capaz de movilizar las experticias de profesionales y residentes, para una planificación acorde a la realidad socio-territorial, y que las mismas calles generen conversaciones y colaboraciones relevantes.
- (iv) Requiere una participación ciudadana que pone a la ciudadanía, y especialmente sus organizaciones, en una posición empoderada, a cargo de liderar transformaciones. Esto es central para lograr Calles Completas para el Buen Vivir, adecuadas a cada localidad y escala de cambio.

Una revisión de estrategias similares a las Calles Completas, que buscan transformar desde cambios en los espacios públicos y las calles, reveló más de 25 iniciativas de este estilo (CEDEUS, noviembre 2023). Muchas enfocan principalmente los espacios públicos como plazas y parques, más que las redes de calles que articulan el sistema vial y urbano. Algunas, como Ciclovías (Colombia), nacen en América Latina, y retoman la calle como espacio público todos los domingos, cerrándolas a los automóviles para convertirlas en escenarios de arte, cultura, comercio y actividad física. Otras, como *Rutas Bakanes* (Chile), transforman un programa de origen anglosajón, agregándole una mirada de género, de arte, y de interculturalidad, en respuesta a las aspiraciones de niñas y niños.

La diversidad de estrategias subraya la importancia de adaptar las buenas ideas a las idiosincrasias locales, y refuerza la importancia de innovar en la participación ciudadana, como metodología, para realmente integrar una diversidad de miradas. Del mismo modo que el “buen vivir” inspira procesos transformadores en países del Norte, una mirada de “calles completas” orientada hacia el “buen vivir” que integra las dimensiones socioculturales, económicas y políticas de la calle, así como busca modos de gobernanza más democráticos de concebirla y transformarla, puede contribuir a ampliar los enfoques -más allá del buen funcionamiento de los desplazamientos- y a dialogar con las asociaciones que lideran los movimientos comunitarios asociados a las calles completas en dichos países.

Una participación ciudadana, vinculante, empoderada, fue tema constante en los talleres y también se ve como algo central en el catastro de modelos de cambio. También es central para un proyecto con perspectiva decolonial, ya que, democratizar las calles en sí, pero también su gobernanza y planificación, contribuye a la democratización de la sociedad, dinámica que ya ha sido demostrada por distintos investigadores, principalmente del Norte Global (MOULAERT & al., 2010; THOMSON, 2001).

Dijo un participante:

[...] aparte de ser un espacio público [la calle] también es una forma de vida, si nosotros es ahí donde desarrollamos todo, muchas de las cosas que aprendemos lo aprendemos ahí en la calle. (Hombre, residente de Renca, Taller 1, 2020).

#### 5. Reflexiones finales y los ciudades del habitar

En esta investigación hemos tratado de demostrar la importancia de cuestionar y dialogar



con estrategias de cambio urbano, sobre todo cuando se arriesga trasladarlas de manera acrítica desde su lugar de origen a otras realidades locales. También destacamos cómo las metodologías participativas permiten recoger opiniones de diversos actores, contribuyendo a generar una versión que incorpore la identidad, las aspiraciones y problemáticas locales.

Las opiniones documentadas con esta investigación-acción no pretenden ser representativas de la población entera de Santiago de Chile. Las personas que participaron, tanto del ámbito de la planificación local, como del mundo ciudadano, son líderes de opinión, que observan, piensan y buscan mejorar su hábitat, movilizándolo conocimientos prácticos, populares, tradicionales, y profesionales. Los resultados de los talleres, tanto el de Renca como el de la Red del Buen Vivir, confirmaron que la automovilidad es una propiedad y un atributo problemático, que requiere respuestas y estrategias contextualizadas.

Si bien el paradigma de las Calles Completas puede servir de referencia para resistir la automovilidad, sostenemos que la estrategia en esta dirección se enriquece al reconocer el carácter multifuncional de estas prácticas, las que funcionan como *ecosistemas complejos e interdependientes*, donde coexisten agentes y procesos simultáneos, que requieren ser entendidos en sus particularidades, posibilidades y obstáculos.

Como reflexiona Escobar, la noción “Buen Vivir” no es universal, sino que se constituye de varias respuestas que forman parte de intereses de diversos colectivos, pero que tienden a armonizar la relación entre naturaleza y las personas, reduciendo el foco en lo material para centrarse en una cosmovisión holística sobre los espacios habitados (ESCOBAR & CHAPARRO, M., 2020). De esta manera, la noción de calles para “el Buen Vivir” levantada en estas deliberaciones, revela que una “calle contextualmente completa” requiere mirar más allá de la calle en sí, para incorporar la red de relaciones humanas y más-que-humanas (EDWARDS & al., 2023) que surgen de la dimensión socioambiental, física, histórica, emocional y política. Los relatos revelan la importancia de una visión multidimensional y multifuncional de las calles, como espacios que acogen diversas actividades, especialmente las que tienen que ver con la convivencia y las relaciones humanas.

El marco de análisis arraigado en las teorías de colonización-decolonización constituyó un soporte analítico importante de este artículo, principalmente porque considera, como elementos centrales, la interacción entre el poder, el lenguaje y el imaginario social en vistas a problematizar cómo ciertos paradigmas imponen los límites de lo posible.

Los resultados de este artículo son consistentes con otros trabajos que, desde América Latina, utilizan perspectivas decoloniales en el ámbito de la planificación urbana, para cuestionar y de alguna manera corregir los desequilibrios en las relaciones de poder, en la producción social de los espacios urbanos y en la producción de nuevo conocimiento (SCHWARZ & STREULE, 2017; SINTOS COLOMA, 2020). Por otra parte, dar luces desde una perspectiva local y contextual puede contribuir de manera fértil a dialogar con procesos que buscan también otros modos de poner en práctica la producción social de los espacios urbanos, en el Norte.

En este caso, se enfocó una práctica de transformación urbana centrada en las calles, como sistema que estructura, reúne, aísla o genera experiencias emotivas importantes, según su ubicación y el acceso de distintas personas a ellas. En la planificación, es central un diálogo constante que reconoce que nuestras teorías, implícitas o explícitas, dan forma a nuestras prácticas, y que las prácticas son centrales para establecer la validez de muchos puntos teóricos. Aquí, se cuestionó la teoría implícita que sostenía el concepto de Calles Completas, integrando valores como equidad, creatividad, memoria y juego, que se resumen como vitales para el Buen Vivir.

Como señala ROZAS-KRAUSE, “la decolonización es un proceso continuo, no un destino” (2022, p.15), por lo que, por muy comprobados que puedan estar los beneficios de una estrategia aplicada en otro lugar y contexto, requiere de una implementación participativa, extremadamente sensible a las identidades y claves de cada lugar. En este sentido, valdría la pena destacar el potencial de la Investigación-Acción como una manera de entender que las políticas públicas se deben probar y prototipar con la participación activa de personas y comunidades reales, evaluando de manera sistémica los aprendizaje, errores y desafíos. Los procesos de planificación urbana deben ubicar a las personas y sus contextos situados en el centro de su filosofía, y de esa manera avanzar hacia ciudades para el “Buen Vivir” y del cuidado. Muchos de los discursos sobre las ciudades competitivas y digitalizadas provenientes del Norte Global tienden a invisibilizar el plano de las prácticas situadas del cuidado y el buen vivir, siendo ejes fundamentales para construir futuros urbanos desde Latinoamérica. Tal como lo ha mostrado las perspectivas feministas (VEGA, SOLÍS, 2019), el actual escenario de crisis socioambiental ha mostrado que la ciudad requiere más que nunca reconciliarse con el cuidado, como práctica y ética de construcción de lazos para sostenibilidad de la vida y nuestros

territorios. La crisis sanitaria del Covid (TORRES-CORDOVEZ & al., 2023; TIRONI & al., 2023) dejó en evidencia que nuestras ciudades no persisten sin mutiles formas de sostenibilidad y cadenas de cuidado, sin formas de reciprocidad distribuida.

De aquí el desafío de diseñar futuros desde las realidades locales y que reconozcan que, sin cuidado para un “buen vivir”, no hay ciudad ni orden social que perista. La tarea de re-imaginar las formas futuras de habitabilidad no puede consistir en seguir reproduciendo el paradigma de la hiper-digitalización, y como sostiene la filósofa PELLUCHON (2018), se debe asumir que el ethos del cuidado no se reduce a un oficio, sino que se trata del reconocimiento político del estado de vulnerabilidad ecosistema en la que nos encontramos. El cuidado, por lo tanto, no es tan solo la reivindicación de las labores “invisibles” que producen la ciudad, sino que articula un marco de convivencia más amplio y fundamental para avanzar hacia una ciudad del buen vivir, que involucre, como dice DE LA BELLACASA (2027) un conjunto de actividades colectivas e individuales, afectivas y materiales, que realizamos para mantener y reparar la vida. ¿Qué pasaría si en lugar de abordar la ciudad como una máquina de producción únicamente, comenzamos a proyectarla como asunto de los cuidados extendidos, donde sus habitantes humanos y no humanos se cuidan recíprocamente? Comenzar a pensar diseños urbanos desde el paradigma del cuidado, desde una ética relacional (TIRONI, 2023) para el buen vivir y que vaya más allá de lógica productivista y funcionalista hoy imperante, parece constituir un reto necesario para restaurar los modos de vida cada vez más insostenibles que los humanos hemos desarrollado en el planeta.

## 6. Bibliografía

- ACOSTA, A. (2009): El Buen Vivir, una utopía por (re) construir. *Revista Casa de las Américas*, 257, 33-46. <http://www.casadelasamericas.org/publicaciones/revistacasa/257/hechosideas.pdf>
- ALTMANN, P. (2014): “Good Life As a Social Movement Proposal for Natural Resource Use: The Indigenous Movement in Ecuador.” *Consilience*, Columbia University 12: 82-94.
- (2020): *The Good Life. Development and Cooperation D&C*. Bonn, Germany, Service für Entwicklungsinitiativen.
- BECKMANN, J. (2001): Automobility a social problem and theoretical concept. *Environment and Planning D: Society and Space* 19: 593-607. <https://doi.org/10.1068/d222t>
- BORSORF, A. (2014): Hacia la ciudad fragmentada: tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, ISSN 1138-9788, N° 7, 146. <https://www.researchgate.net/publication/28063766>
- BUEHLER, R. & PUCHER, J. (2021): *Cycling for Sustainable Cities*. MIT Press: Cambridge MA, US.
- BURDEN, D. & LITMAN, T. (2011): America Needs Complete Streets. *ITE Journal* 81(4), 36-43. <https://www.smartgrowthamerica.org/app/legacy/documents/cs/resources/cs-ite-apr11.pdf>
- CALDEIRA, T. P. (2017): Peripheral urbanization: Autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south. *Environment and Planning D: Society and Space*, 35(1), 3-20. <https://doi.org/10.1177/0263775816658479>
- CALLOWAY, D. M. & FAGHRI, A. (2020): Complete Streets and Implementation in Small Towns. *Current Urban Studies*, 8, 484-508. <https://doi.org/10.4236/cus.2020.83027>
- CANTARIM, F. & ULTRAMARI, C. (2021): Planning Practice in Latin America: The Legacy of the Traveling Urbanists and Other Vertical Dialogues. *Journal of Urban History*. <https://doi.org/10.1177/00961442211018663>
- CASSIÁN-YDE, N. (2019): Descolonizar las epistemologías urbanas: Saber experto y colectivos por el derecho a la ciudad, ¿quién puede decir “la verdad sobre los problemas de la ciudad”? *Journal of Latin American Geography* 18(3): 54-84. <https://doi.org/10.1353/lag.2019.0056>
- CEDEUS. (2018): Calles Completas experiencia internacional y aplicabilidad en Chile. Briefing Paper.
- CICCOLELLA, P. & MIGNAQUI, I. (2021): Metamorfosis y reescalamiento territorial: megaregión y expansión urbana en el sudeste bonaerense (2000-2020): *Rev Punto Sur* (4), 47-71. <https://doi.org/10.34096/ps.n4.10402>
- DEKKER, H.-J. (2020): *Cycling Pathways The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020*. Amsterdam University Press.
- ECOLA, L. & ROHR, CH. & ZMUD, J. & KUHNIMHOFF, T. & PHEPS, P. (2014): *The Future of Driving in Developing Countries*. Washington, DC, US, Rand Corporation: 138. <https://doi.org/10.7249/RB9794>
- EDWARDS, F. & POPARTAN, L. A. & PETERSEN, I. N. (Eds.). (2023): *Urban Natures: Living the more-than-human city* (Vol. 1). Berghahn Books.
- ESCOBAR, A. & CHAPARRO, M. (2020): Divergencias, alternativas y transiciones de los modelos y las comunicaciones para el buen vivir. *Chasqui* (13901079), (144).
- FATHEUER, T. (2011): Buen Vivir A brief introduction to Latin America's new concepts for the good life and the rights of nature. *Publication Series On Ecology*. H. B. Foundation. Berlin, Germany, Heinrich Böll Foundation.
- GASTIL, J. (2000): Is Face-to-Face Citizen Deliberation a Luxury or a Necessity? *Political Communication* 17: 357-361. <https://doi.org/10.1080/10584600050178960>
- GIL, J. (2017): Urban Modality - Integrated approaches for sustainable urban mobility. [Comunicación en congreso]. Transition to future travel and transport at Chalmers Area of Advance Transport, Gotemburgo. DOI: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.35682.79042>
- GRIM, J., (Ed). (2001): *Indigenous Introduction Religions of the World and Ecology Series*. Yale Forum on Religion and Ecology. US, Yale University.
- GROSS, L. W. (2002): “Bimaadiziwin, or the “Good Life,” as a Unifying Concept of Anishinaabe Religion.” *American Indian Culture and Research Journal* 26(1): 15-32.
- GUDYNAS, E. (2014): El buen vivir repolitiza los debates sobre el desarrollo. *Revista Kavilando*, 6(2).
- GUERRERO, P. (2002): *La Cultura, estrategias conceptuales para entender la identidad, la diversidad, la alteridad y la diferencia*. Quito: Abya-Yala, 134 p.
- HENDERSON, J. (2006): Secessionist Automobility: Racism, Anti-Urbanism, and the Politics of

- Automobility in Atlanta, Georgia. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(2), 293-307.
- JIRÓN, P. & MANSILLA, P. (2014): Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Rev. Geografía Norte Grande* 56. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>
- KASH, G. & HIDALGO, D. (2011): *User perception of Bogotá's integrated public transport system trends and implications for program implementation*. Transportation Research Board Annual Meeting. <http://www.brt.cl/user-perception-of-bogota-s-integrated-public-transport-system-trends-and-implications-for-program-implementation/>
- KINGSBURY, K. & LOWRY, M. & DIXON, M. (2011): What makes a "complete street" complete? A robust definition, given context and public input. *Transportation Research Record*, 2245(1), 103-110. <https://doi.org/10.3141/2245-13>
- KUNSTLER, J. H. (1993): *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-made Landscape*. New York, Simon & Schuster.
- LONDOÑO, M. & RESTREPO, A. & ZULUAGA, L. (2017): Calles para todos. Repensando las calles. *Módulo Arquitectura-CUC*, 18(1), 91-108. <https://revistas-cientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/1953>
- MACEDO, J. (2013): Planning a Sustainable City: The Making of Curitiba, Brazil. *Journal of Planning History* 12(4): 334-353. <https://doi.org/10.1177/1538513213482093>
- McFARLANE, C. (2018): Fragment urbanism: Politics at the margins of the city. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(6), 1007-1025. <https://doi.org/10.1177/0263775818777496>
- MENESES, P.M. (2016): Ampliando las epistemologías del sur a partir de los sabores: diálogos desde los saberes de las mujeres de Mozambique. *Revista Andaluza de Antropología*, 10, 10-28. <https://doi.org/10.12795/RAA.2016.10.02>
- MOHL, R. (2002): *The Interstates and the Cities: Highways, Housing, and the Freeway Revolt*. <http://www.prrac.org/pdf/mohl.pdf>
- MOULAERT, F. & SWYNGEDOUW, E. & MARTINELLI, F. & GONZALEZ, S. (2010): *Can neighborhoods save the city? Community development and social innovation*. New York, Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203849132>
- Organización de las Naciones Unidas, ONU (2016): Objetivos del Desarrollo Sostenible. Habitat III. Naciones Unidas. [https://www.un.org/sustainable-development-es/sustainable-development-goals/](https://www.un.org/sustainable-development/es/sustainable-development-goals/)
- PÁRAMO, P. (compil.) (2018): *La investigación en ciencias sociales, técnicas de recolección de información*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia. 272 p.
- PATTON, M. (2002): Purposeful sampling. In *Qualitative Research and Evaluation Methods*. (pp. 230-246). Sage Publications.
- PELLUCHON, C. (2018): La réparation du monde: Repères philosophiques pour une société post-carbone. *Esprit*, (12), 132-142.
- PUIG DE LA BELLACASA, M. P. (2017): *Matters of care: Speculative ethics in more than human worlds* (Vol. 41). U of Minnesota Press.
- ROZAS-KRAUSE, V. (2022): ¿Decolonizar la arquitectura?. *ARQ* (Santiago), (110), 14-15. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962022000100014>
- SAGARIS, L. (2015): Lessons from 40 years of planning for cycle-inclusion: Reflections from Santiago, Chile. *Natural Resources Forum* 39(1): 64-81. <https://doi.org/10.1111/1477-8947.12062>
- \_\_\_\_\_, & TIZNADO-AITKEN, I. (2017): Exploring the social and spatial potential of an intermodal approach to transport planning. *International Journal of Sustainable Transportation* 11(10): 721-736. <https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1312645>
- \_\_\_\_\_, & TIZNADO-AITKEN, I. & BERRIOS, E. (2020): Using PAR to frame research and action on transport justice, A pilot experience in two contrasting Chilean cities. *Journal of Transport Geography* 83. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102654>
- SALAZAR, G. (2003): *Ferías Libres, espacio residual de soberanía popular*. ediciones SUR, Santiago, Chile.
- SCHWARZ, A. & STREULE, M. (2016): A transposition of territory: Decolonized perspectives in current urban research. *International Journal of Urban and Regional Research*, 40(5), 1000-1016. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12439>
- SHELLER, M. & URRY, J. (2000): The City and The Car. *International Journal of Urban and Regional Research* 24(4). <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- SINTOS COLOMA, R. (2020): Decolonizing Urban Education, *Educational Studies*, 56:1, 1-17. <https://doi.org/10.1080/00131946.2019.1711095>
- SMART GROWTH AMERICA (2017): *What are Complete Streets?* [25 de junio de 2022] <https://smartgrowthamerica.org/what-are-complete-streets/>
- THOMSON K. (2001): *From Neighborhood to Nation, the Democratic Foundations of Civil Society*. Hanover and London, University Press of New England.
- TEMES-CORDOVEZ, R. R. & BUENO-CARVAJAL, J. M. (2023): Transformaciones en el espacio público frente a la crisis de la COVID – 19: aportaciones de algunas experiencias emergentes en Latinoamérica. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 55(218), 1055–1070. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.218.4>
- TIRONI, M. (2023): Introduction: Design for more-than-human futures: Towards post-anthropocentric and decolonial perspectives. In *Design For More-Than-Human Futures* (pp. 1-28). Routledge
- \_\_\_\_\_, & VIVANCO, T. & MOLLENHAUER, K. (2023): Hacia un diseño distribuido en escenarios de crisis. Fricciones y futuros de los colectivos de la fabricación digital en Chile. *Revista 180*, (52). [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-52.\(2023\).art-1098](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-52.(2023).art-1098)
- TORRES-SOLIS, M. & RAMÍREZ-VALVERDE, B. (2019): Buen Vivir y vivir bien: alternativas al desarrollo en Latinoamérica. *Latinoamérica* [online]. 2019, n.69, pp.71-97. ISSN 2448-6914. <https://doi.org/10.22201/cialc.24486914e.2019.69.57106>
- VEGA SOLIS, C. (2019): Reproducción social y cuidados en la reinención de lo común. Aportes conceptuales y analíticos desde los feminismos. *Revista de Estudios Sociales*, (70), 49-63.
- WOOD, D. (2017): Decolonizar el conocimiento: una mise en place epistemográfica. *Tabula Rasa*, 27, 301-337. <https://doi.org/10.25058/20112742.453>
- ZAVESTOSKI, S. & J. AGYEMAN (2015): *Incomplete Streets, Processes, Practices, and Possibilities*. London, UK, Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315856537>

## 7. Listado de Acrónimos/Siglas

- BRT: *Bus Rapid Transit*
- CEDEUS: *Centro de Desarrollo Urbano Sustentable*
- ITDP: *Institute for Transportation and Development Policy*
- RMS: *Región Metropolitana de Santiago de Chile*

ANEXO 1. Resumen Perfil de Renca y Providencia (comunas enfoque de la investigación)

• **Providencia:** Ubicada en el sector oriente de la ciudad de Santiago, nace el 25 de febrero de 1897 tras la subdivisión de la comuna de Ñuñoa, tomando su nombre por la existencia del convento de las hermanas de la Divina Providencia asentado en la acera sur del principal camino de la época, al cual llamaban el callejón de la Providencia (Ilustre Municipalidad de Providencia, s.f.). Su aspecto rural comienza a modificarse a partir de 1910, momento en que paulatinamente se empiezan a construir las calles, se construyen veredas, se instalan industrias (molinos, cervezas, cemento, etcétera) y se subdividen fundos y chacras (Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, s.f.; Casiopea, 2011). Luego, continúa la incorporación del concepto de ciudad-jardín (Palmer, 1984), la forestación de las calles, la construcción de edificios en altura y la llegada de la Línea 1 del metro (Casiopea, 2011), entre otros. Hoy, limita al noroeste con Recoleta, al noreste con Vitacura, al sureste con Ñuñoa, al poniente con Santiago y al oriente con La Reina y Las Condes (Ecured, s.f.), contando con una superficie de 14,3 km<sup>2</sup> y 142 079

habitantes (65 710 hombre y 76 369 mujeres) según el Censo del año 2017 (Biblioteca del Congreso Nacional, 2020a).

• **Renca:** Ubicada en el sector norponiente de la ciudad de Santiago, fue fundada el 06 de mayo de 1894, siendo conocida en la época prehispánica como “la tierra de Renca” debido a una planta silvestre que abundaba en el sector (Ilustre Municipalidad de Renca, s.f.; Amo Santiago, s.f.). Sus chacras, viñas y cultivos de hortalizas, frutas y flores le brindaron un sello agrícola, albergando a españoles colonizadores y criollos de nivel social alto (Amo Santiago, s.f.; Conociendo Chile, s.f.; Ilustre Municipalidad de Renca, s.f.). Dicho sello, se fue desvaneciendo a medida que avanzan las obras de canalización del río Mapocho y el reacomodo de los(as) agricultores hacia el interior del valle, adquiriendo de ese modo características de “comuna dormitorio” (Ilustre Municipalidad de Renca, s.f.). En la actualidad limita al norte con Quilicura, al sur con Cerro Navia y Quinta Normal, al este con Independencia y Conchalí y al oeste con Pudahuel y Lampa (Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, s.f.), contando con una superficie de 24 km<sup>2</sup> y una población de 147.151 habitantes (72 681 hombres y 74 470 mujeres) según el Censo del año 2017 (Biblioteca del Congreso Nacional, 2020c).

ANEXO 2. Detalle de las personas participantes de los Talleres

Tabla A2 Participantes de los Talleres de Reflexión				
Taller 1 Renca, 3 noviembre 2020, 18.30 hr			Taller 2 Red del Buen Vivir, 2 noviembre 2020, 18.30 hrs	
Sensibilidad reflejada		Mujeres		Mujeres
1	Presidenta de los Emprendedores y Artesanos de Renca.	1	Pudahuel Despierta (Pudahuel).	
2	Integrante de la Agrupación Aguante Renca Bike.		Consejo Ecológico (Melipilla).	
3	Presidenta de la Junta de Vecinos Los Cisnes.	1	Colectivo Muévete (Santiago).	1
4	Tesorera de la Junta de Vecinos Huamachuco 2.	1	Ciudad Viva (San Bernardo).	1
5	Profesor del Instituto Cumbre de Cóndores Oriente y Presidente Junta de Vecinos Villa Santa Bárbara.		Junta de Vecinos 35 Bellavista (Recoleta).	1
6	Fundadora de La Reconquista Peatonal	1	Fundación Crea Igualdad (La Reina).	1
7	Profesional de la Unidad de Participación, Dirección de Educación, Corporación Municipal de Renca.		Agrupación de Parceleros Prevención (Curacaví).	
8	Encargada Interacciones Niño-Adulto / Adulto-Adulto de la Dirección de Educación, Corporación Municipal de Renca.	1	Fundación Pensamiento Verde (Ñuñoa).	1
Mujeres N=		5		5
Mujeres %=		63 %		63 %

Fuente: Elaboración propia en base a datos recogidos. © Laboratorio de Cambio Social