

Técnicas de mapeo desde un diseño coparticipativo percepciones de caminantes a lo largo del nivel calle de la Línea 1 del Metro de Santiago.

Autora

Isidora Amenábar Moreno

Profesor guía

Pedro Álvarez

Tesis presentada a la Escuela de Diseño
de la Pontificia Universidad Católica de Chile
para optar al título profesional de Diseñador.



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CHILE

DISEÑO | UC
Pontificia Universidad Católica de Chile
Escuela de Diseño

Marzo, 2020

Santiago, Chile

Me gustaría agradecer a mi madre y a mi padre, por acompañarme y escucharme, por su apoyo incondicional. Gracias por alentarme en este y en todos mis proyectos.

A Pedro por su guía y disposición a lo largo de este proceso.

A mis hermanos, en especial a la trini por su aporte y correcciones desde la distancia.

A mis amigas, por su amor y apoyo, por ser mis compañeras de vida

Y a todas las demás personas que fueron partícipes de este proceso

Índice de contenidos

INTRODUCCIÓN

Abstract	9
Introducción	11

MARCO TEÓRICO

En torno a la noción de mapa	13
Autores y concepciones	13
Mapa como acto político	14
Mapas temáticos	15
Mapa como instrumento de interpretaciones: cartografía crítica	16
Herramientas cartográficas	17
Mapeo	18
Mapeo colectivo y cartografía social	19
El caminar como objeto de estudio	21
Caminar en la ciudad	21
Psicogeografía y teoría de la deriva	23
Metro de Santiago: el metro como experiencia	25
Relación metro-usuario fuera del viaje	26
Línea 1	28
Evasión del Metro octubre de 2019	29

FORMULACIÓN DEL PROYECTO

Oportunidad de investigación	32
Formulación	34
Pregunta e hipótesis de investigación	35
Objetivos	35
Contexto	36
Usuario	38
Estado del arte	40

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

Codiseño y cocreación	45
Metodología de investigación cualitativa	46
Matriz de observación descriptiva	50
Técnicas de Mapeo	
Cuaderno de caminantes	54
Etnografía	58
Mapeo colectivo	60
Entrevista móvil	62

DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Aplicación de técnicas	64
Cuaderno de caminantes	66
Etnografía	70
Mapeo colectivo	76
Entrevista móvil	84
Triangulación de resultados	90
Artículo	93

CONCLUSIÓN

Proyecciones	104
Conclusiones	106

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANEXOS

Abstract

El «mapa», en tanto herramienta que nace desde la cartografía la cual ha sido desarrollada principalmente desde el área de la ciencia geopolítica, contiene un carácter de «poder» que se le ha asignado históricamente, adjudicándole una credibilidad propia. De tal forma, se le atribuye al mapa como un objeto cartográfico que da cuenta de una relación comunicacional de carácter unilateral, donde hay un ente o sujeto creador, quien define «qué aparece» y «qué no aparece» en él. A partir de esto, se pone en cuestión ese carácter unilateral que se percibe no del mapa per se, ya que sólo es uno de los posibles productos o resultados de un proceso, sino del proceso previo que tiene como uno de sus resultados el mapa. Aquel es el proceso de «mapear», el cual se planteará desde la visión de la corriente de la «cartografía crítica», con el objeto de reprochar la cartografía tradicional y hegemónica, y proponiendo el mapeo como un método y a la vez proceso que debe ser desenvuelto en un contexto coparticipativo. Asimismo, el acto de mapear debe ser comprendido dentro de un contexto o territorio y debe contemplar a sus habitantes o participantes. Donde la ciudad es un espacio de interacciones y de relaciones, el caminante es comprendido como un actor clave dentro de ésta, haciendo de la caminata –además de una actividad cotidiana– un acto donde el caminante «hace ciudad». Dicho esto, se define el nivel calle de la Línea 1 del Metro de Santiago como espacio de estudio y a los caminantes a lo largo de él como usuarios y coparticipantes de la investigación. Aquí surge la interrelación entre caminante/s y ciudad como un contexto en el que se propone la siguiente investigación, donde se exploran diferentes técnicas de mapeo obtenidas desde distintas disciplinas para luego ser desarrolladas y analizadas desde un proceso de codiseño.

Palabras clave

mapeo, diseño coparticipativo, cartografía crítica, caminante, Metro de Santiago

Introducción

Desde la disciplina de la cartografía como la ciencia que estudia los mapas y cómo realizarlo, ha surgido la denominada «cartografía crítica», una corriente académica que reprocha la cartografía clásica como una práctica que ha sido desarrollada de manera unilateral. De esta manera, se enjuicia el uso del mapa como una herramienta que altera la interpretación de su lector (Bateson, 1972). Dicho esto, surge a la vez un cuestionamiento hacia el mapeo como un proceso previo, ya que el mapa es solo uno de sus posibles resultados.

Desde el diseño se han planteado diversas prácticas en favor de un proceso que invita al usuario a ser partícipe activo de éste. Así, surgen dos términos que están siendo regularmente utilizados y aplicados en el diseño, tanto académica como empíricamente: «codiseño» y «cocreación». Sanders y Stappers (2007) proponen una visión de la cocreación como cualquier acto de creatividad colectiva compartida entre dos o más personas, y el codiseño, como un acto de creatividad colectiva aplicada durante todo el proceso de diseño. Dicho lo anterior, se toma en consideración el enfoque de «cocreación en el diseño», el cual puede ser aplicado en una fase de prediseño como en una de postdiseño (Llop, 2012a).

En el marco del diseño interdisciplinario y en la investigación de diseño basada en técnicas obtenidas de disciplinas afines –un tema que ha sido investigado y desarrollado desde la academia–, Jenn y Ken Visocky (2018) realizan una recopilación de diferentes técnicas de investigación que pueden ser ligadas al proceso de diseño. En la misma línea, existe una aplicación de procedimientos y metodologías que surgen de disciplinas de las ciencias sociales y que se aplican a procesos de investigación en diseño (Llop, 2012b). Asimismo, la «antropología del diseño» se desarrolla como una práctica que, desde un carácter colaborativo entre la antropología y los STS (Estudios de Ciencia y Tecnología), se articula un repensar de la práctica antropológica hacia procesos de diseño (Gunn, Otto y Smith, 2013).

Desde lo dicho, cabe mencionar al diseño como disciplina que se ha visto involucrada en ámbitos de lo social y que siempre ha relacionado con asuntos sociales, «ha tenido lugar una redefinición tanto de lo social como del diseño (Margolin, 2015). «Mientras lo social se comienza a entender como un proceso precario de composición de ecologías y/o mundos colectivos, revelando así la política más-que-humana de las prácticas y los proyectos tecno-científicos y tecno-económicos, el diseño se revela como una práctica radicalmente distribuida, conminándonos a prestar atención a las capacidades de diseño de actores no-diseñadores y no-humanos» (Farías y Sánchez, 2018).

«Decimos que el mapa es diferente al territorio. Pero, ¿Qué es el territorio? [...] Lo que está en el mapa de papel es una representación de lo que estaba en la representación retineana del hombre que hizo el mapa; y mientras preguntas más y más, lo que encuentras es una regresión infinita, una serie infinita de mapas. El territorio nunca entra por completo. [...] Siempre, el proceso de la representación lo filtrará de tal forma que el mundo mental sólo son mapas de mapas, ad infinitum.» (Gregory Bateson, 1972)

MARCO TEÓRICO

1. En torno a la noción de mapa
2. El caminar como objeto de estudio
3. Metro de Santiago: el metro como experiencia

1. En torno a la noción de mapa

1.1 Autores y concepciones

El mapa, como instrumento de representación, si bien se desarrolla a partir de áreas disciplinares como la geografía y la cartografía, también ha sido extrapolado como objeto vinculado a la política, la historia, la literatura y las artes. Es por ello que, producto de sus usos, ha adquirido variadas definiciones en cuanto a su utilidad, formas y credibilidad. Sin embargo, la mayoría de ellas proviene de los mismos autores de los mapas y no de quien los «lee» en última instancia. Es importante rescatar el mapa como un aparato comunicacional, ya que «un mapa cumple las funciones tanto de registro como de declaración: es un historial de la relación del sujeto o del creador del mapa con lo que se asigna y un acto de comunicación con otros que lo interpretarán y utilizarán» (Daniel y O'Rourke, 2004, p 287. Traducción de la autora).

Lo claro con respecto al mapa es la presencia de dos sujetos clave; por un lado, hay un creador y, por el otro, un interpretador, y aquello que está entremedio, es el mapa en sí mismo. Lo que el mapa quiere es localizar al interpretador, pero la posición siempre es relativa a... (Daniel y O'Rourke, 2004). De esta última cita se busca extraer el concepto de «posición», el cual se manifiesta en cuanto a lo que cada persona que lee el mapa identifica ciertos espacios o elementos, define el «esto es acá». Es por ello que no es posible dar una lectura puramente objetiva de un mapa. Lo mismo respecto de su función: por mucho que éste represente cierta información, su decodificación y análisis no necesariamente se estandariza.

Por el contrario, la codificación del mapa, si la vemos desde una perspectiva geográfica, sí ha sido estandarizada mediante lo que se denomina Sistema de Información Geográfica (GIS), por medio de datos alfanuméricos. Este sistema funciona como una base de datos que permite la construcción y también el análisis de datos, siempre que estén vinculados a una referencia espacial. En otras palabras, el sistema GIS es una de las formas más fidedignas para representar datos cuantitativos en un mapa. Tal estandarización repercute en su alta credibilidad, puesto que el sistema GIS utiliza los mismos códigos para distintos mapas, creando a partir de ellos una codificación convencional ¹.

Aunque el uso del GIS para la creación de mapas permite una estandarización del mapa cumpliendo ciertas reglas, hay que aclarar que cada mapa quiere representar y mostrar cierta información en particular y no todo lo que presenta el territorio mapeado. En caso contrario, la misma creación del mapa sería un espejo, una redun-

¹ Si bien este proyecto no busca un análisis pormenorizado del mapa como representación de datos duros masivos cuantitativos, es necesario mencionar el GIS como sistema, utilizado mundialmente, que actualmente prevalece en el área de la cartografía.

dancia de la realidad. Hay que eliminar la generalización del mapa como una verdad absoluta, «si una sola advertencia puede alertar a los usuarios del mapa de su poco saludable pero generalizada ingenuidad, es que un mapa es sólo uno dentro de un número indefinido de mapas que podrían haber sido producidos para la misma situación o desde los mismos datos» (Monmonier, 1991, p. 2. Traducción de la autora).

1.2 Mapa como acto político

Los mapas, históricamente, han sido creados y percibidos de manera objetiva y neutra, con el fin de entregar información que no contenga una inclinación política o de otra índole. Según indica el colectivo Iconoclasistas, expertos en mapeo colectivo y herramientas de código abierto, «la gente y los burócratas piensan que los mapas son cosas serias, todos creen en los mapas, pero los mapas son construcciones al igual que los periódicos» (Iconoclasistas, 2019). Con esto, es innegable la relación que ha tenido históricamente el mapa con la política, siendo el mismo, en ocasiones, un pacto geopolítico entre diversos entes. Una manipulación de un mapa puede ser objeto de polémica entre poderes, como ya lo señalaba Umberto Eco: «Si en un mapa geográfico, se altera la frontera entre Francia y Alemania, se puede predecir lo que ocurriría si en un posible mundo... la definición geopolítica de ambos países fuera diferente» (Eco, 1984, p. 138), caso homologable con el de Chile y su enfrentamiento con Bolivia en La Haya, donde existen discusiones con respecto a los límites reales entre dichos países. Dicho en otras palabras, el mapa contiene un poder *per se* que ha sido utilizado como instrumento a la hora de luchar por los derechos territoriales y étnicos durante movilizaciones políticas (Almeida, 2013).

El hecho de que existan variadas proyecciones del mapamundi² da cuenta de la subjetividad del mapa. Por ejemplo, el caso más común es el realizado a partir de la Proyección de Mercator, que intenta representar la Tierra de una forma cilíndrica para luego visualizarla de manera bidimensional; sin embargo, los territorios más próximos a los polos están totalmente distorsionados, viéndose mucho más grandes de lo que son en realidad. Todo esto, además de ser una proyección eurocéntrica ya que se aprecia la representación del continente europeo a un tamaño escala mayor que lo real dispuesto en el centro del mapa. Este es solo uno de los ejemplos en los cuales el mapa es en sí un instrumento que tiene un carácter político instrínseco y que «lejos de ser un simple espejo de la naturaleza falso o verdadero, vuelve a describir el mundo -como cualquier otro documento- en términos de relaciones de poder y de prácticas culturales, preferencias y prioridades» (Harley, 2001, p. 35. Traducción de la autora).

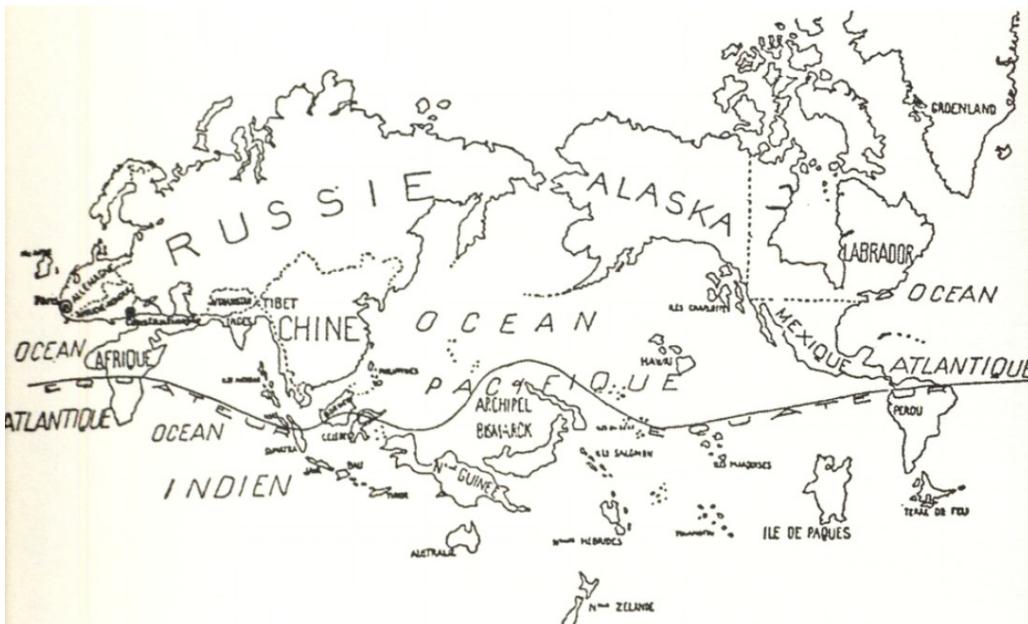
² Por «mapamundi» entendemos una representación cartográfica de toda la superficie terrestre que, aunque no defina una agencia política expresa, sí la asume al definir la comprensión de los territorios desde un punto de vista.

1.3 Mapas temáticos

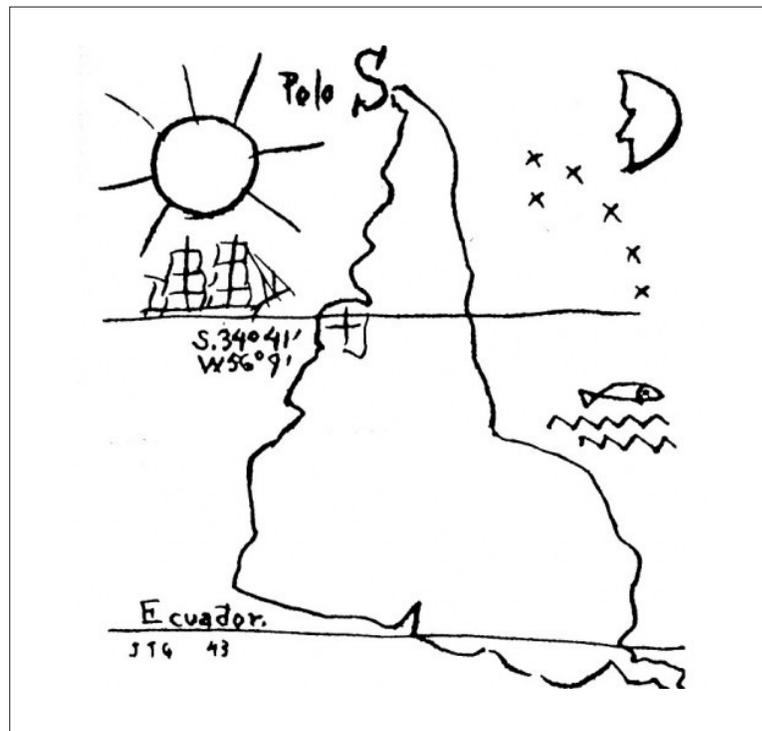
Existen múltiples creaciones de mapas, de autores en diferentes áreas, que tienen por objetivo dar cuenta del carácter geopolítico y de poder que se le adjudica al mapa. Incluso, de hacerse la pregunta ¿Puede un mapa cambiar nuestra visión del mundo? Existen también representaciones gráficas con un carácter de acción política desde una perspectiva más irónica, donde se intenta generar discusión en relación al carácter político que insinúa un determinado mapa. Uno de los más reconocidos es el «Mapa del mundo en la era de los surrealistas, Variétés» (1929), en el que se representa -en un período entreguerras- el mapamundi claramente distorsionado donde se reflejan las potencias mundiales de la época y se les asocia a la dimensión de su territorio, donde Rusia, Estados Unidos y China ocupan la mayoría del mundo, mientras que África y América del Sur ocupan un espacio mínimo.

Uno de los principales exponentes latinoamericanos en esta «otra forma de comprensión» es sin duda la obra «América Invertida» de Joaquín Torres García, en la cual el artista uruguayo dibuja el mapa de América del Sur al revés, lo que justifica en los siguientes términos: «He dicho Escuela del Sur; porque en realidad nuestro norte es el sur. No debe de haber norte para nosotros, sino por oposición a nuestro sur. Por eso ahora ponemos el mapa al revés y entonces ya tenemos la justa idea de nuestra posición» (Torres García, 1984, p. 103). Con este diseño de mapa se visibiliza una intención, donde Torres García intenta dar cuenta, a quien decodifica el mapa, la convención del «norte» y del «arriba» como índice de superioridad que se refleja en la graficalidad del mapa mundial. El hecho de que se invierta el continente, pone al Sur -el nuevo arriba- en lo alto y, por ende, en la zona más importante³.

³ En relación a la propuesta de Torres García, cabe destacar el libro *La raza cósmica* (1925), del mexicano José Vasconcelos, quien acuña el concepto de «quinta raza». Vasconcelos pensaba que las concepciones de raza y nacionalidad deberían ser trascendidas en nombre del destino común de la humanidad ya que el mestizaje de los pueblos ibéricos convertiría América Latina en el epicentro de un nuevo mundo transfronterizo e interracial.



[Fig. 1] Mapa del mundo en la era de los surrealistas, Variétés (1929).



[Fig. 2] *Escuela del Sur*,
Torres García (1935).

1.4. Mapa como instrumento de interpretaciones: cartografía crítica

El mapa es y ha sido objeto de debate y conversación, desde sus múltiples definiciones y sus variadas interpretaciones. Un mapa no es algo estrictamente «objetivo», sino que es un objeto decodificado e interpretado por cada uno de sus lectores de diferente manera. No hay una forma correcta de interpretarlo. La corriente de la cartografía crítica se centra en el mapa como un objeto que resulta de un proceso continuo, donde hay cuatro etapas de comportamiento al momento de mapear; síntesis, formación/acción, evaluación y análisis. En la síntesis se involucra el creador del mapa, indicando qué es lo que se incorporará y qué es lo que se omitirá, tomando decisiones de organización de los tópicos del mapa. La formación/acción se refiere a la codificado del mapa por parte de su creador. La evaluación consiste en la decodificación de la representación cartográfica por el usuario.

En la etapa del análisis es cuando se generan relaciones con el contexto en que se crea o interpreta el mapa, donde se ven involucrados tanto creador como usuario, donde el creador toma en cuenta las variables para crear un mapa acorde a su contexto, y el usuario genera una opinión y juicio respecto de éste (Allen y Queen, 2015). Desde estas cuatro etapas, se observa el mapa como un instrumento de múltiples interpretaciones, además de ser un proceso más que un resultado final, donde si bien quien toma las decisiones en cuanto al objeto es su creador, no las asume en cuanto

a su interpretación. En esta misma línea se encuentra el concepto de «cartografía disidente», la cual presenta a los mapas como medios de registro y análisis, con el fin de detectar puntos de conflicto e injusticias. Así, los mapas que se crean sobre los territorios que se encuentran en crisis, generan oposiciones y tema de conversación en torno a ellos. Mesquita (2013) muestra el mapa como una herramienta para cambiar el sentido de la crisis y para dar cuenta de los poderes dominantes que afectan en ella.

De esta forma, resulta pertinente la idea de pensar el mapa como un «texto», llevándolo a ser objeto de interpretaciones y lecturas por parte de quien lo observa; esto implica la reposición del mapa y de su perfil técnico hacia una representación dentro de un conjunto de objetos culturales (Lois, 2014). La lectura del mapa es una decodificación de éste en cuanto a sus elementos y relaciones. Como se indicó anteriormente, no hay forma correcta de interpretarlo porque tampoco hay un criterio universal en cuanto al diseño de mapas, para lo cual tomamos en consideración las palabras de Estrella de Diego:

Tendemos a olvidar, en suma, que para entender los mapas se requiere un aprendizaje, pese a dar por hecho que su lectura es «natural», así como sucede con el resto de las manifestaciones del sistema visual que rige Occidente y que no es válido para tantas culturas, incapaces de interpretar las representaciones bidimensionales que nosotros manejamos con total comodidad

(De Diego, 2005, p. 36).

Así, cobra sentido considerar la estructura comunicacional en la que se enmarca el «mapa clásico», donde debemos alejarnos momentáneamente de la continuidad que menciona la cartografía crítica en cuanto a las cuatro etapas de comportamiento en torno al mapa. Esta estructura, donde por una parte se encuentra el autor del mapa y por el opuesto se sitúa el interpretador, no es más que lineal, donde no existe un feedback hacia el creador por parte del lector, reapareciendo el carácter de poder que contiene el objeto cartográfico. La toma de decisiones del creador frente al mapa es lo que genera una asimetría entre él y su interpretador, sobre todo en cuanto a las decisiones que definen qué es lo que se omitirá en el mapa, en otras palabras, «debemos buscar lo que se está des-enfatizando, no tanto lo que el mapa muestra, sino lo que omite» (Harley, 2002, p. 45. Traducción de la autora).

1.5. Herramientas cartográficas

Desde la corriente de la cartografía crítica se clasifica el proceso de mapeo y de toma de decisiones por parte del creador en 4 categorías de herramientas cartográficas, que van de lo general a lo específico. Se entenderán estas cuatro categorías -en orden de lo general

a lo particular- como: *escala, organización, orientación y encuadrado*. El análisis de estas herramientas genera un aumento de oportunidades para los interpretadores en cuanto a las interpretaciones que puedan darle al mapa, usando estas como las funciones primarias de decodificación (Allen y Queen, 2015).

La *escala* se refiere a lo relativo entre tiempo, espacio y tema elegido.

La *organización* se refiere a las formas de hacer relaciones, donde las clásicas son tamaño, color y forma, sin embargo, mientras más complejas sean estas, habrá una lectura más rica en interpretaciones y contenidos.

La *orientación* apunta a generar una narrativa en torno al mapa, ubica a quien lo lee, localizándolo dentro de este, es el *esto es acá* y *esto es allá* (Wood, 2010).

Por último, el *encuadrado* se relaciona al contexto en que se decodificará el mapa -como lenguaje, símbolos e íconos-, está sujeto a cada cultura y experiencia, siendo importante el contexto y usuario que decodificará el mapa.

En esta concepción del mapa, también se torna necesario mencionar a Monmonier (1991), quien supone tres elementos que contiene el mapa: escala, proyección y simbolización, donde cada uno de ellos es una fuente de distorsión, dando así límites y posibilidades al mapa. Para que un mapa sea capaz de representar relaciones significativas de una realidad compleja en una hoja o pantalla bidimensional, el mapa debe de alguna manera distorsionar la realidad, a lo que Monmonier denomina las *mentiras blancas* que contienen los mapas. (Monmonier, 1991).

1.6 Mapeo

Al momento de analizar un mapa, se hace necesario analizar el proceso de creación del mismo desde el concepto de mapeo, donde la toma de decisiones es una acción primordial. Es importante recalcar que tales decisiones afectan en todo el proceso continuo en torno al mapa ya que «el mapeo se diferencia del territorio precisamente a través de actos de selección ... todos los mapas son temáticos: seleccionan y resaltan fenómenos específicos, eliminan conscientemente a otros ... tales elecciones y las presencias y ausencias que crean son profundamente significativas tanto en su elaboración como en su significado de mapas» (Cosgrove, 1999, p 11). Es posible tomar el mapeo como una acción que transcurre en forma de embudo, donde a medida que va evolucionando, la toma de decisiones de omitir información es lo que va formando el mapa en sí mismo, ver el mapa en cuanto a su contraforma. Es pertinente tener en cuenta que el mapeo es utilizado en diversas áreas, desde el diseño hasta la investigación humanística y científica, con el fin de construir interfaces mediante decisiones informadas, interfaces que no sólo tienen

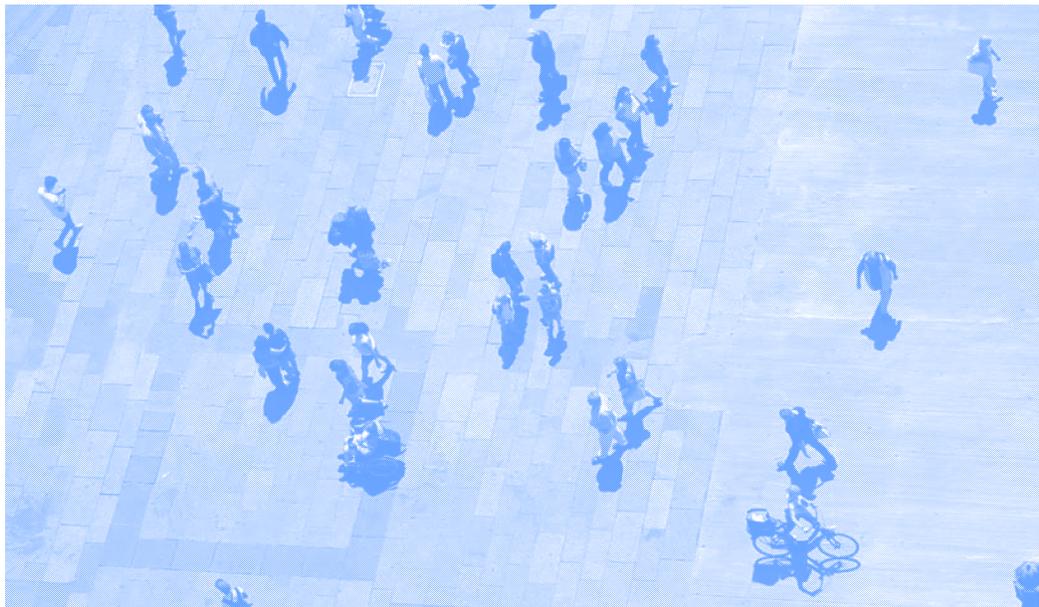
⁴ Se entenderá como territorio al espacio físico y las interacciones que se generan en él conformándolo desde una dimensión dinámica. Para mayor entendimiento de territorio y territorialidad, cabe destacar al geógrafo suizo Claude Raffestin y su publicación *Ecogenèse territoriale et territorialité* (1986).

como resultado un mapa. Con esto cabe recalcar que, si el mapeo se utiliza para tomar decisiones informadas, entonces también hay que tomar decisiones sobre el uso del mapeo (Allen y Queen, 2015).

1.7 Mapeo colectivo y Cartografía social

Dentro del mapeo surgen dos ramas que tienen en común la coparticipación de los habitantes de los territorios⁴ a mapear: la cartografía social y el mapeo colectivo, donde el primero nace mucho antes que el segundo –que lleva 10 años en desarrollo– (Iconoclasistas, 2019). Ambos conceptos comparten la mayoría de sus características, siendo difícil encontrar cuáles son las diferencias. La cartografía social nace con el objetivo de ser un método colectivo, horizontal y participativo. Se caracteriza por utilizar en la etapa de la codificación, los símbolos y códigos estandarizados en el GIS con el fin de hacer más profunda la aplicación al usar un lenguaje consensuado desde el área cartográfica (Diez Tetamanti y Escudero, 2012), lo que lo diferencia sustancialmente del mapeo colectivo. La también llamada «cartografía ciudadana» o «cartografía participativa» tiene sus inicios en los primeros mapas realizados por viajeros, en donde pedían ayuda a habitantes del territorio para marcar caminos y lugares del recorrido.

Siguiendo los mismos objetivos, el mapeo colectivo se plantea como una herramienta desde y para los habitantes de un territorio, siendo ellos los que construyen un relato colectivo del territorio a través de su vivencia. Este método se utiliza en mayor medida en territorios periféricos, problematizando ciertos territorios de acuerdo a temáticas atingentes. A diferencia de la cartografía social, el mapeo colectivo no intenta llegar a resultados totalmente racionales y cuantitativos, sino que se intenta desarrollar el relato de un territorio, ya sea un barrio o una zona, rememorando y pensado de manera colectiva sobre una temática, con miras a llegar a una puesta en común donde los participantes logran un cierto consenso sobre un determinado itinerario. El mapeo colectivo no tiene una forma de realizarse, ni tampoco reglas en cuanto a la creación para el mapa resultante del mapeo. «Al ser una práctica que no lleva más de 10 años, siempre hemos ido modificando esta, de manera que sea una dinámica más estimulante, y adaptándola al contexto en la que va a ser realizada», comentan Iconoclasistas (2019), donde cuentan también que para los mapeos colectivos que hacen recurrentemente tienen cinco grandes categorías que son desarrolladas en los encuentros que realizan, las cuales son: mapa, línea de tiempo, paisaje, iconografía y cuerpo. Cada una de estas se desarrolla a partir de un tema que es decidido previamente por Iconoclasistas o la institución que invita al estudio a realizar el mapeo. Los temas a mapear se definen según cada contexto. Algunos de los ejemplos que ha desarrollado Iconoclasistas son mapeos relacionados a temas de inmigración, gentrificación y cultura.



2. El caminar como objeto de estudio

Hay que aclarar que la ciudad es un sitio de interacción y, por su parte, el acto de caminar puede asociarse como una actividad propia de la ciudad por parte del ciudadano, donde «todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen está embebida de recuerdos y significados» (Lynch, 1998, p. 9). De esta última frase se puede extraer la relación que se genera entre peatón y ciudad, generando así la «imagen ambiental» de la ciudad por parte del primero.

Pueden observarse cuatro razones principales que justifican la relevancia del caminar como objeto de estudio. En primer lugar, agenciamiento sociomaterial que conlleva esta actividad, es decir, lo que el caminar te *hace hacer* en términos corporales, afectivos y sensoriales. Luego se encuentra la importancia del caminar como actividad que activa y construye la ciudad, el acto de hacer ciudad. En tercer lugar, el caminar como un diálogo entre el cuerpo y la ciudad, desde una predisposición a dejarse llevar por el entorno desde lo sensorial. Por último, el andar urbano como práctica de resistencia, analizando al peatón como un personaje que observa la ciudad desde una mirada distante (Tironi, 2018).

Además del caminar como la práctica cotidiana, hay que tener en cuenta al caminante y qué es lo que este experimenta a la hora de realizar esta actividad. Existen diversas visiones con respecto al peatón, o también descrito como *flâneur* –que podría traducirse a paseante– por W. Benjamin (1982), quien denota en este personaje como el espectador urbano moderno que observa –desde cierta lejanía– la ciudad, siendo este una alienación propia de la ciudad moderna y del capitalismo. Este individuo, mediante el caminar, genera en una visión crítica y a la vez cínica de la ciudad. A diferencia del *flâneur* descrito por Benjamin, Nuvolati (2014) propone –en un contexto contemporáneo– la figura del *new flâneur* como este nuevo caminante activo en la ciudad y también como un agente crítico hacia esta, pero desde su inmersión en la ciudad, y no como un personaje ajeno a ella.

2.1 Caminar en la ciudad

El abordaje que Jane Jacobs lleva sobre el problema de la ciudad, y que relata en su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*, publicado por primera vez en 1961, sigue siendo contingente en la actualidad, a pesar de los 50 años desde su primera edición. Los principales lugares públicos de una ciudad son sus calles y veredas, son sus órganos más vitales. Cuando la gente dice cómo se siente en la ciudad –o en parte de ella–, si se siente segura, insegura, hostiga-

da o cómoda, quiere decir que así se siente principalmente en sus aceras o veredas (Jacobs, 1972), por lo que no hay que obviar estas estructuras básicas de la ciudad como las más propias de ella y de las cuales se puede sacar mayor información en cuanto a la percepción y sensibilidad ciudadana. La crítica que Jacobs hace hacia la importancia que ha adquirido el automóvil por sobre el peatón sigue siendo un tema en la actualidad, y motivo de nuevas políticas urbanas en la ciudad de Santiago, manifiesta la ministra de transportes y telecomunicaciones Gloria Hutt en septiembre de 2019: «En Santiago ya hemos visto los beneficios de restringir el automóvil en la Calle Bandera, donde se han recuperado nuevos espacios peatonales y se han generado lugares de encuentro valiosos entre las personas».

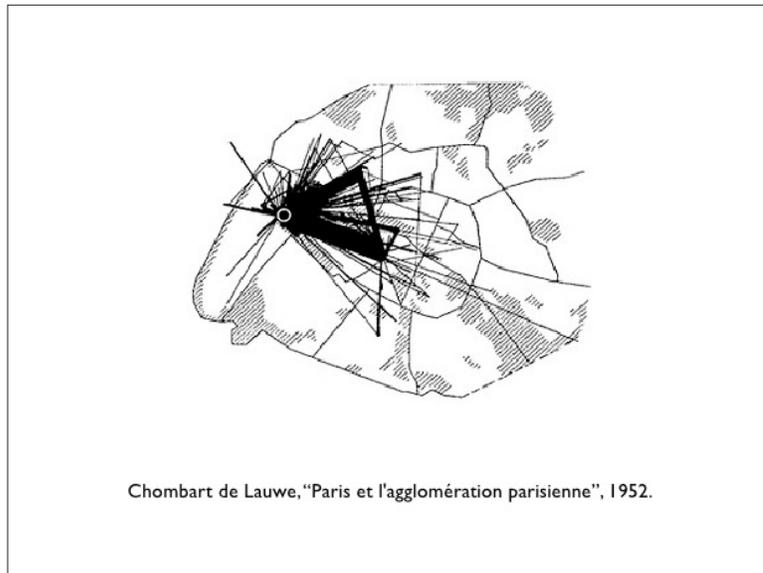
En las últimas décadas –posteriores a los años sesenta– los países más desarrollados han tenido iniciativas con el fin de hacer lugar a la dimensión humana en la ciudad, quitando el protagonismo que había estado teniendo el automóvil, modificando y adecuando sus ciudades por y para el peatón. Sin embargo, en otras ciudades esta situación ha sido ignorada e incluso empeorada (Gehl, 2011). La manera en que se desarrolla el caminar en una ciudad, las condiciones en que se encuentra y de qué manera están dispuestas las veredas y los pasos peatonales, da cuenta de las actividades recreativas y sociales que hay en ella, de la sensación de «comunidad» y de la identidad colectiva que se genera. Caminar es una forma de comunión entre las personas que comparten en un espacio público, caminar es mucho más que circular, se generan interacciones entre las personas y con la comunidad, se disfruta de las diversas experiencias sensoriales que ofrece la ciudad (Gehl, 2011). Es por eso que el arquitecto Jan Gehl ha promovido la necesidad de diseños a «escala humana», es decir que integren formas de apropiación de los lugares, aumentando las posibilidades de interacción en los espacios públicos –hablar, oír, observar y sociabilizar–. Un ejemplo actual en Santiago de Chile fue la realización de nuevos cruces Tokio⁵ en septiembre de este año por el MTT –Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones– y la municipalidad de Providencia en cuatro esquinas con gran flujo peatonal; Ricardo Lyon con Av. Providencia, Ricardo Lyon con Av. Nueva Providencia, Manuel Montt con Av. Providencia y Manuel Montt con Nueva Providencia. Es por eso la atingencia que tiene el acto del caminar como parte de la sociedad actual de las Smart Cities, «Con la masificación y circulación del concepto de Smart Cities se ha vuelto común conceptualizar la ciudad contemporánea en términos de flujos y códigos informacionales, como geografías virtuales y desterritorializadas. Pero mientras los evangelizadores del urbanismo inteligente proclaman la desmaterialización de los espacios y servicios de la ciudad, el caminar como objeto de análisis invita a un giro fenomenológico y ecológico radical

⁵ Modelo de cruce peatonal que alude al famoso «cruce de Shibuya» que se encuentra en Tokio, donde todos los vehículos provenientes de todas las direcciones se detienen para que los peatones puedan cruzar la intersección a su elección.

de los ambientes urbanos, donde la experiencia vivida y corporalizada adquiere un lugar central.» (Tironi, 2018, p. 22).

Así como la caminata es una actividad cotidiana que tiene como objetivo principal el traslado, también adquiere un carácter político. «Vencer el capitalismo caminando», decía Walter Benjamin (1833), donde le da al peatón o flâneur la cualidad de revolucionario y de observador crítico de la ciudad. Asimismo, el caminar se ha utilizado como forma de protesta, mediante marchas y concentraciones en puntos importantes de las ciudades. Los ciudadanos se toman las calles, llenándolas de peatones que juntos caminan y se manifiestan por un bien común. Es en las manifestaciones que el caminar se muestra como símbolo de democracia, el tomarse las calles desde la ciudadanía refuerza la caminata como una actividad primordial en la ciudad, y también como una actividad que se desarrolla de distintas maneras y con diferentes objetivos, dando cuenta de las diversas interacciones entre los peatones con la ciudad en diferentes contextos.

2.2 Psicogeografía y teoría de la deriva

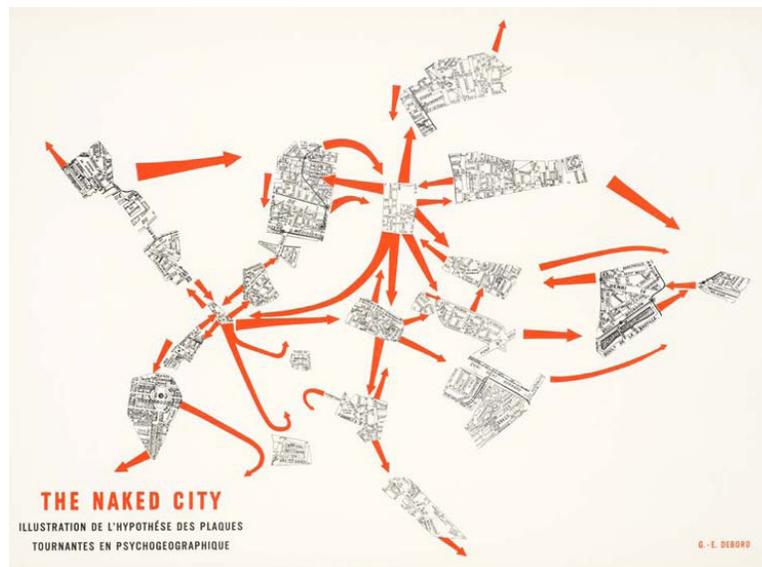


[Fig. 3] *París y la aglomeración parisina*, Chombart de Lauwe (1952).

El concepto de psicogeografía, se ha utilizado desde el siglo pasado con el fin de estudiar cómo los efectos del medio geográfico actúan directamente sobre el comportamiento de los individuos (Debord, 1958), de esta manera los autores han intentado alejarse de una geografía exacta y georreferenciada, hacia una geografía desde la psicología de las personas y los cuerpos, «El contraste entre nuestras reacciones a tales espacios puede leerse en nuestros cuerpos. Se aprecia en nuestra postura, en los patrones de movimiento de nuestros ojos y cabezas e incluso en nuestra actividad cerebral. Donde quiera que vayamos, nuestros sistemas nerviosos y nuestras mentes se ven manipulados por nuestras vivencias.» (Ellard, 2016, p. 16).

Autores que formaban parte de la corriente de los situacionistas –post segunda guerra mundial– empiezan a hacer estudios desde el caminar como objeto de estudio en ciudades europeas, desde la psicogeografía. En primera instancia, Chombart de Lauwe en su Estudio sobre París y la aglomeración parisina (1952) mapea el recorrido que realiza una estudiante universitaria a lo largo de un año, triangulando en un mapa los tres lugares que más frecuenta dentro de París, dando cuenta así de la poca movilidad que realiza el sujeto de estudio en la gran capital europea. Dentro de su estudio, Chombart de Lauwe (1952) señala que un barrio urbano no está determinado únicamente por los factores geográficos y económicos, sino por la representación que sus habitantes y los habitantes de otros barrios tienen de éste.

La teoría de la deriva o la deriva urbana, técnica acuñada por Guy Debord (1958) tiene como fin «explorar la ciudad perdiéndonos en ella», desde esta concepción, Debord proponía realizar caminatas de largo tiempo entre una o más personas dejándose llevar por las circunstancias del lugar, utilizando el cuerpo como herramienta fenomenológica y finalmente llegando a una representación de esta actividad, como por ejemplo la obra *The Naked City* de Debord (1957), donde el autor secciona la ciudad de París y la dispone de manera aleatoria en un mapa, señalando con flechas las uniones de estas áreas, dando la opción a quien interpreta el mapa de decidir qué camino tomar, dando cuenta de que las ciudades presentan cierta propiedad psicogeográfica que cada persona le adjudica, y que los hace decidir si entrar o salir de ciertas áreas. Lo que importa en esta teoría no es el punto inicial o el final, sino el camino, haciendo que el caminar deje de ser el medio para convertirse en un fin en sí mismo. La teoría de la deriva constató para los situacionistas una técnica para analizar las funciones planificadas de la ciudad, a fin de generar material utilizado para ejercer sus críticas al urbanismo en el lugar.



[Fig. 4] *The Naked City*, Guy Debord (1957).



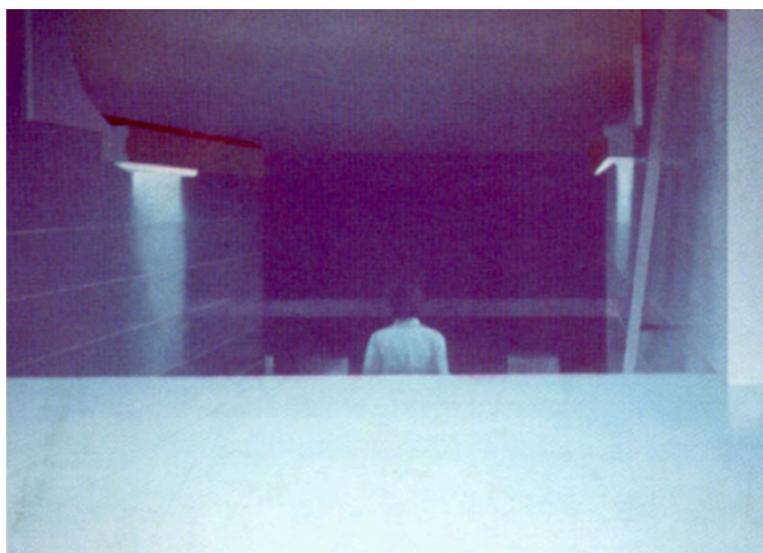
3. Metro de Santiago: el metro como experiencia

Desde la actividad del caminar en la ciudad como una forma de transportarse es pertinente relacionarla también con otras maneras de moverse dentro de la ciudad. Es acá donde aparece el sistema de transporte público siendo, en el contexto de Santiago de Chile, el Metro de Santiago uno de los transportes más utilizados por las personas y, por ende, por los peatones. El servicio que brinda el Metro, además de transportar pasajeros de un punto a otro de la Región Metropolitana, genera experiencias de viajes en sus usuarios. Cada experiencia de viaje es distinta para cada persona y, a la vez, se diferencia en cada una de las Líneas del Metro y sus estaciones. Dentro de este viaje hay que tener en cuenta también el momento previo y posterior al viaje en el mismo tren, ya que la experiencia comienza en la «preparación del viaje» y finaliza en la «salida de la estación» (Procorp, 2012). La experiencia del viaje en Metro puede homologarse a las experiencias de caminatas por el peatón y, a la vez, combinarse en una sola experiencia. Por otra parte, es importante recalcar las situaciones que ocurren dentro de las estaciones de

Metro, las cuales se diferencian en temas de tamaño, accesibilidad, concurrencia y flujos, y también en elementos visuales y artísticos que las distinguen, generando en cada una de ellas diversas vivencias en los usuarios, pasando de ver el Metro como un sistema de transporte hacia un servicio de transporte.

3.1 Relación metro-usuario fuera del viaje

La experiencia de viaje satisfactoria entre estaciones de Metro es uno de los cinco lineamientos que propone el Metro en su memoria anual de 2018, entre ellos se encuentra también; fomentar el desarrollo de las personas en un entorno de colaboración y felicidad, y garantizar la sostenibilidad financiera, socioambiental y relación con la comunidad. Las intenciones del Metro de relacionarse con los pasajeros en otras áreas además del viaje en sí –sobre todo en el área cultural– nacen en 1993, donde se formaliza el primer proyecto MetroArte, que luego –en 1999– culmina con la creación de la Corporación Cultural MetroArte, el cual consiste en instalaciones de arte público dentro de estaciones de Metro. La primera obra fue «Interior Urbano», de Hernán Miranda, ubicada en la estación Universidad de Chile. Desde la creación de MetroArte, el Metro se ha preocupado de incentivar diversas actividades culturales –sin fines de lucro– dentro de la ciudad mediante una cartelera cultural –llamada Metro Informa– que se renueva cada mes y que puede observarse en la página web del Metro como también en los muros informativos en cada estación. Asimismo, en 2016 nace el programa «Música a un Metro» que invita a diversos intérpretes a realizar conciertos en distintas estaciones de Metro. Por otro lado, el Metro se ha preocupado de ver a su usuario desde la integridad y no sólo como un pasajero del tren, es por ello que en 2008 se decide crear las guarderías de bicicletas (BiciMetros), adaptándose a los pasaje-

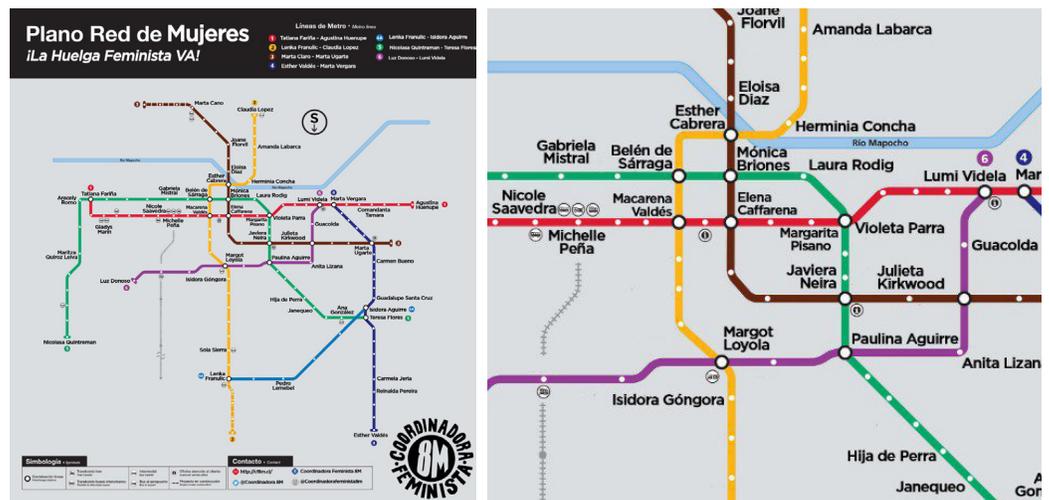


[Fig. 5] *Interior Urbano*,
Hernán Miranda (1999).

ros que, dentro de su experiencia de viaje, complementan el Metro con la bicicleta como otro medio de transporte. También se han realizado proyectos donde se abre espacio a emprendedores, invitando a las personas a incentivar el comercio local en un proyecto llamado Mercado a un Metro que consistía en distintas ferias donde participaban agrupaciones de comerciantes en conjunto con las municipalidades de distintas comunas. Cabe señalar también el desarrollo de zonas Wi-Fi dentro de algunas estaciones –hay 29 zonas Wi-Fi en la línea del Metro–, las cuales son altamente utilizadas por los usuarios, sobre todo en los momentos de horas peak.

Las extensiones y nuevas aperturas de estaciones de Metro también afectan positivamente al entorno en el cual se sitúan, por ejemplo, la renovación urbana en que se genera en el radio de las nuevas estaciones, creando espacios de comercio y servicios a usuarios y vecinos. Cabe mencionar también que previo a las construcciones de nuevas estaciones, se realizan trabajos de campo, donde se consideran visitas vecinales, planes comunicacionales y desarrollo de mesas técnicas con los municipios, con el objetivo de integrar y escuchar a los vecinos en los proyectos de manera coparticipativa, ya que ellos son los que serían más afectados con la construcción.

[Fig. 6] Plano Red de Mujeres, Coordinadora Feminista 8M (2019).



También el Metro, debido a su importancia a nivel ciudadano, ha sido utilizado como recurso de manifestaciones, como lo hizo la Coordinadora Feminista 8M –@Coordinadora8m– para la huelga feminista marzo de este año, donde publicó en sus redes sociales el mapa del Metro donde se muestran cambios de nombres de las estaciones, reemplazándolos por nombres de destacadas mujeres chilenas a lo largo de la historia. Asimismo, el Metro se utiliza como referencia en muchas de las manifestaciones sociales, en general en estaciones de la Línea 1, siendo las salidas de las estaciones puntos de encuentro, de inicio y de término de diferentes marchas. Se agre-

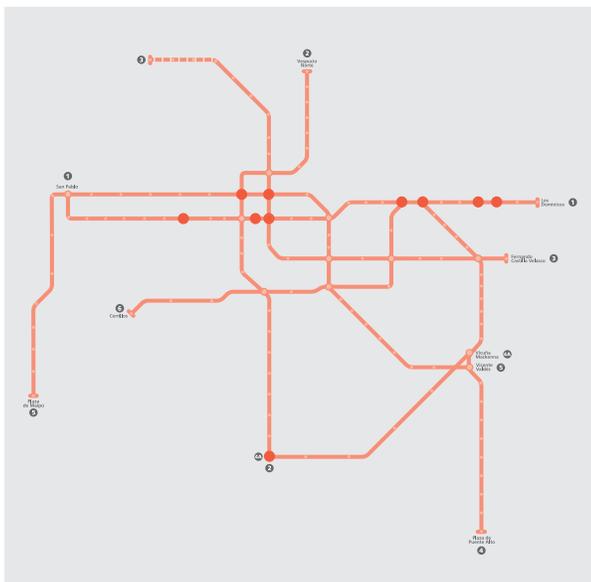
ga también la evasión masiva que ocurrió en octubre de 2019, y que se desarrolla en las próximas páginas.

3.2 Línea 1

Dentro de la red de Metro, cabe enfatizar la importancia de la Línea 1, siendo esta la primera en inaugurarse en septiembre del año 1975, y también como la con mayor afluencia en la actualidad, siendo –en cifras declaradas en la memoria anual 2018– la más utilizada alcanzando el 38,6% de los viajes con respecto a las demás Líneas, siguiéndole la Línea 5 con un 19,9%, y donde la afluencia media por día laboral llegó a los 2,5 millones de viajes. Es también la Línea que acompaña la Avenida Libertador Bernardo O'Higgins, o también conocida como la Alameda, una de las calles más importantes de Santiago.

Dentro de la Línea 1, se reconocen seis importantes estaciones que funcionan como estaciones de combinación con otras Líneas de Metro, como San Pablo (Línea 5), Los Héroes (Línea 2), Universidad de Chile (Línea 3), Baquedano (Línea 2), Los Leones (Línea 6) y Tobalaba (Línea 4), conectando la Línea 1 con toda la red de Metro. Dentro de las estaciones de esta red, cabe mencionar la importancia que tiene la estación Tobalaba como la con mayor flujo de personas a diario –llegando a más de 83 mil pasajeros diarios–, siendo en horario punta una de las estaciones de mayor congestión, haciendo que el Metro le diera prioridad a la construcción de nuevos accesos a la estación –obra que culminó en 2018–. Incluyendo la estación Tobalaba, siete de las diez estaciones de toda la red de Metro con

ESTACIONES CON MÁS FLUJO DIARIO



[Fig. 7] Fuente: Memoria anual Metro de Santiago (2018).
Elaboración propia.

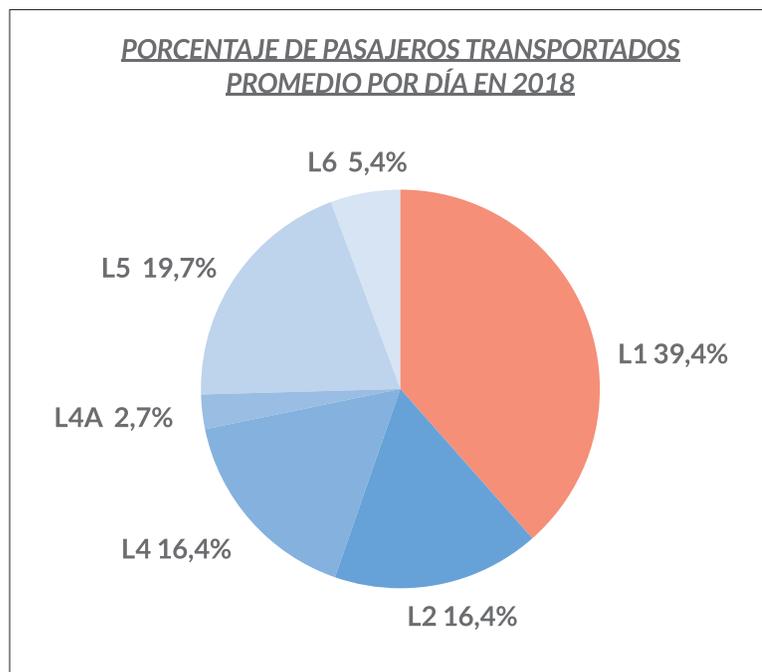
mayor flujo diario son Manquehue, Universidad de Chile, Estación Central, Los Leones, La Moneda y Escuela Militar (INE, 2019).

3.3 Evasión del Metro octubre de 2019

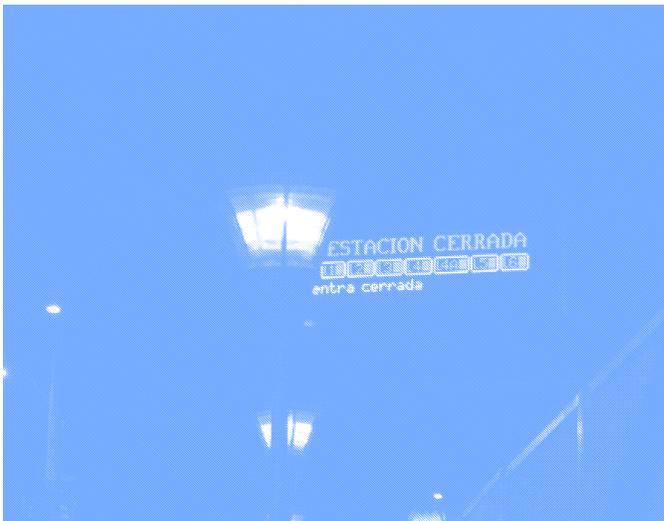
Dentro de lo que propone el siguiente Proyecto de Título, y como tema de suma importancia y actualidad en el desarrollo del proyecto, no se puede ignorar lo ocurrido en octubre de este año 2019, donde –a consecuencia de un alza de 30 pesos chilenos en la tarifa del pasaje del Metro, llegando a costar \$830 en horario punta– ocurrió una manifestación a nivel país que nace desde los estudiantes secundarios mediante evasiones masivas al Metro. Si bien, esta manifestación ciudadana se detonó a causa del alza a la tarifa del Metro, cabe aclarar que hay muchas otras causas por detrás que significaron esta reacción de los y las chilenas, como lo son el sistema de AFP, de educación y de salud, además de evasiones de impuestos millonarias por parte de grandes empresas y políticos.

Las evasiones masivas comenzaron el viernes 11 de octubre, donde cerca de 80 jóvenes escolares irrumpieron en masa a las estaciones Universidad de Chile (Línea 1 y 3), Bellas Artes (Línea 5) y Santa Lucía (Línea 1) para saltar los torniquetes y no pagar el pasaje.

El hecho de que la subida de tarifa del Metro haya sido el factor detonante de esta revolución da cuenta de la importancia del Metro para los y las ciudadanas de Santiago, siendo este el servicio de transporte a través del cual se mueven por la ciudad, a través del cual llegan a sus trabajos y luego a sus hogares.



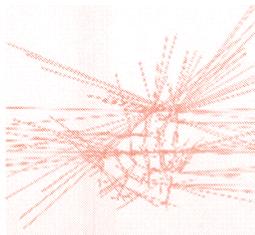
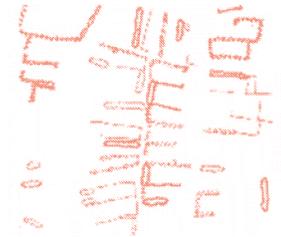
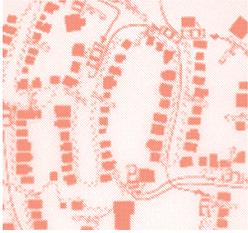
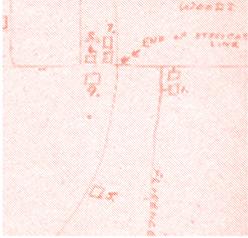
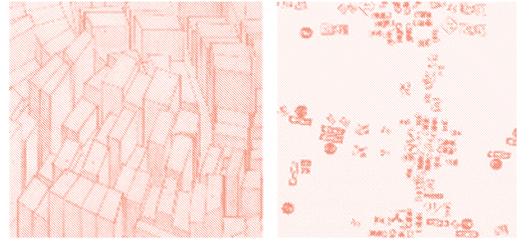
[Fig. 8] Fuente: Memoria anual Metro de Santiago (2018). Elaboración propia.





FORMULACIÓN DEL PROYECTO

1. Oportunidad de investigación
2. Formulación
3. Pregunta e hipótesis de investigación
4. Objetivos
5. Contexto
6. Usuario
7. Estado del arte



Oportunidad de investigación

Es importante dar cabida a la propuesta de valor que contiene el mapa per se, por el hecho de que los mapas se han multiplicado, al grado de convertirse en una de las interfaces más utilizadas en cuanto a comunicación visual, social y geográfica. Al mismo tiempo, es innegable su contingencia en esta época donde priman las imágenes, haciendo que las construcciones cartográficas sean características por su poder de representación y versatilidad. A partir de la percepción que tiene la denominada «cartografía crítica» frente al mapeo, surge una oportunidad de diseño desde la cual, mediante un desarrollo cocreativo, es posible generar procesos de mapeo con participantes y ciudadanos de un territorio, llegando así a una práctica que enfatiza el carácter político la identidad que contiene el territorio en sí mismo, alejándose de una clásica visión del mapeo como un proceso de carácter unilateral donde no hay una participación activa de los habitantes que pertenecen a dichos territorios. Por otra parte, el «acto de caminar», como una actividad cotidiana del ciudadano en su día a día, resulta apropiada para ser utilizada como eje central y objeto de estudio para realizar un mapeo colectivo, siendo el caminar –en el espacio público– en sí mismo como una de las acciones más habituales en que los ciudadanos viven la democracia, haciendo de esta actividad una manera de «hacer ciudad», ya uno contra la ciudad y la ciudad hacia uno.

Desde la cocreación generada a partir de la mirada del Diseño es posible generar instancias de mapeo colectivo que desarrollen temáticas sociales contrahegemónicas, dando como resultado la creación de mapas temáticos que invitan a los habitantes a ser partícipes del retrato y representación del territorio en el que viven de manera colectiva, generando instancias de coparticipación, tanto en la creación como en la interpretación del instrumento cartográfico.

Es importante –y atingente a la vez– la necesidad de dar cabida y colocar un mayor énfasis en la dimensión humana en la ciudad, estudiando el bienestar de los peatones, siendo un paso fundamental para lograr una ciudad con mayor vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad. Este interés por la dimensión humana da cuenta, a su vez, de una demanda por una mejor calidad urbana que se ha desarrollado desde inicios del siglo

XXI (Gehl, 2011). Asimismo, la dimensión humana es la que genera la imagen ambiental de la ciudad; esto es, la unión entre identidad, estructura y significado que cada persona –o un colectivo– le da a la ciudad, y al haber un diálogo entre la ciudad y quien habita «La creación de la imagen ambiental es un proceso bilateral entre observador y observado. Lo que él ve se basa en la forma exterior, pero la manera como lo interpreta y organiza esto, y cómo orienta su atención, influye a su vez en lo que ve.» (Lynch, 1998, p. 159). Si bien, este tema ya ha sido abordado en el contexto nacional con el plan del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lanzado en 2016 con el nombre de «Santiago Caminable» donde el –en ese entonces– intendente de la región Metropolitana de Santiago, Claudio Orrego (2016), afirmó: «antes que todo, Santiago tiene que ser una ciudad caminable. Y para eso tenemos que tener veredas en buen estado y dignas para la gente». Si bien Orrego muestra en claro la importancia de la «caminabilidad» en la ciudad, el interés por la dimensión humana debe ser también observado desde otros ángulos, y con esto, desde el análisis de la mirada de la ciudad desde el peatón, de sus vivencias y percepciones, desde sus sentidos y cómo es que se genera una «imagen ambiental» desde la práctica colectiva del caminar, más que sólo ver la «caminabilidad» desde la ciudad como agente material por sí sola, puesto que la ciudad siempre existe con quienes la transitan y viven en ella.

En relación a lo antes señalado, resulta evidente que El Metro de Santiago es una de las infraestructuras más importantes de la Región Metropolitana. De ahí que se rescate la importancia que tiene en sus habitantes y peatones, siendo por excelencia –a sus 44 años de funcionamiento– el transporte público de los capitalinos. Desde sus inicios, y con sus nuevas extensiones, el Metro ha democratizado el acceso a la ciudad siendo un transporte rápido, seguro y eficiente, que en la actualidad recibe diariamente a 2,4 millones de pasajeros. Luego de la creación de la Línea 1, el creador del Metro de Santiago –Juan Antonio Parrochia– incluyó en el proyecto el arreglo de la planta superior al Metro, es decir, el nivel de la calle. La zona peatonal de la Avenida Libertador Bernardo O’Higgins había quedado deteriorada por causa de las excavaciones del proyecto y el

arquitecto Parrochia decide rehacer las veredas de la calle con el fin de construir a la vez la red peatonal que pasa por arriba del Metro.

Es por esto que, utilizando el Metro de Santiago como unidad máxima de referencia del espacio de transporte de pasajeros, es posible realizar un mapeo del área central de la ciudad, utilizando las estaciones como puntos de referencia o «hitos» –como diría Kevin Lynch– al formar pequeños tramos con distancias desde los 400 a los 1.500 metros.

Desde el Metro de Santiago como contexto de estudio, y el acto de caminar como ángulo y objeto desde el cual es posible mapear un terreno, se encuentra como oportunidad de investigación desde el diseño el uso de diversas técnicas de mapeo donde se abarca la caminata entre estaciones de Metro como objeto de análisis. De esta manera será posible analizar metodologías de mapeo que se utilizan en diversas disciplinas y desplegarlas desde el diseño y el proceso de este como uno que se enfoca en la cocreación. Con el fin de dar cuenta de que el mapeo como proceso en que se explora y analiza un espacio de manera cartográfica, es también un proceso que puede ser desarrollado de manera dinámica y bidireccional, donde el acto en sí de mapear puede ser realizado de manera coparticipativa con las personas que hacen parte del territorio que se intenta mapear y donde las interacciones que se desarrollan en él son, en casos, más importantes para poder interpretar cómo es un espacio determinado. Así, se intenta destacar que la ciudad no es un ente independiente, sino que un ente que se entiende según cómo las personas la habitan y finalmente por cómo la gente «hace ciudad».

Formulación

Qué

Investigación y análisis de distintas técnicas de mapeo de un territorio, utilizando el caminar como experiencia personal y colectiva, que incorpora a los caminantes como coparticipantes y cocreadores del proceso de mapeo. La investigación se realiza en torno a la Línea 1 del Metro de Santiago como principal objeto de estudio, insertándola en un contexto urbano que implica el recorrido de algunos de los principales ejes de la ciudad.

Por qué

El caminar como práctica cotidiana de las personas es a la vez un modo de «hacer ciudad», siendo una acción que conlleva un agenciamiento sociomaterial por parte del peatón con respecto a la ciudad, siendo así posible mapear el territorio desde un carácter emocional y psicogeográfico, a diferencia del mapa y el mapeo clásico, el cual ha sido percibido como un instrumento unilateral de imposición social desde la geopolítica, donde solo quienes lo elaboran finalmente lo establecen. De esta forma, desde la práctica del diseño, se torna necesario formar ciudadanos activos y críticos, haciéndolos parte de la ciudad y el territorio que habitan. Asimismo, la Línea 1 del Metro de Santiago se extiende a lo largo del eje principal de Santiago, haciendo de esta un objeto de estudio por el que transita un gran y variado número de caminantes. El caminar como objeto de estudio y el mapeo como una herramienta metodológica hacen posible la interpretación de un territorio determinado desde una propuesta de cocreación en el diseño.

Para qué

Como acción de la presente propuesta se busca determinar y afinar diferentes técnicas de mapeo, rescatadas de disciplinas afines al diseño, con el fin de aproximarlas a una perspectiva desde el proceso de diseño. Así, se intenta utilizar el mapeo como parte de un proceso de diseño basado en la coparticipación con los caminantes.

A la vez, se pretende generar un debate entre habitantes respecto a la actividad de caminar, siendo esta una práctica que invita a los ciudadanos a generar conciencia y (auto)cuidado «desde» y «para» la ciudad con el fin de propulsar la caminata como una actividad que, más allá de ser utilizada como transporte, permite estudiar la ciudad desde la perspectiva del caminante. De esta manera se busca situar al caminante como un agente cocreador –y a la vez crítico– del retrato social de la ciudad, y al diseñador como agente cocreador y articulador del proceso.

Pregunta e hipótesis de investigación

Pregunta de investigación

¿Sería posible mapear territorios determinados mediante el desarrollo de un proceso de diseño a partir de la cocreación entre diseñador y usuario?

Hipótesis

El uso de técnicas de mapeo desarrolladas desde otras disciplinas puede aportar significativamente a un proceso de diseño, adaptando las técnicas desde una perspectiva de diseño cocreativo, donde tanto el usuario como el diseñador son participantes activos del proceso.

Objetivos específicos

- 1] **Desarrollar diversas técnicas de mapeo en una zona neurálgica de la capital –definida por la trayectoria de la Línea 1 del Metro de Santiago- «desde» sus usos y aplicaciones en el diseño.**
IOV: Realización de las diversas técnicas: mapeo colectivo, entrevista móvil, cuaderno de caminante y etnografía.
- 2] **Dar cuenta del mapeo como un proceso de diseño que nace desde lo interdisciplinario y que puede ser utilizado para distintos fines, teniendo como eje el proceso de diseño desde la cocreación.**
IOV: Análisis de las técnicas desde su disciplina de origen y repensarlas desde el diseño
- 3] **Poner en valor las interacciones y experiencias de caminata, en tanto forma de agenciamiento de la ciudad, y como éstas se articulan en relación a la red capitalina de transporte urbano.**
IOV: Análisis de datos recaudados a través de las técnicas de mapeo
- 4] **Proponer instancias de cocreación con los ciudadanos respecto al relato colectivo de su territorio en base al trayecto definido.**
IOV: Calificación y análisis de cada técnica de mapeo desde su carácter coparticipativo y cocreativo

Contexto

Metro de Santiago

Como se menciona en el marco teórico de la tesis, es relevante aclarar el contexto en el que se desarrolla el proceso de mapeo. Es importante declarar que el escenario o espacio no puede ser separado del tiempo en el que está contenido, por lo que hay que tener en cuenta la temporalidad que abarcará el proyecto. Así, se definió la Línea 1 del Metro de Santiago –debido a ser la Línea de la red con mayor afluencia de pasajeros, así como también la Línea que transcurre por algunas de las calles más principales de Santiago, además de ser la primera Línea construida del servicio.

El estallido del 18 de octubre de 2019, o el «Chile despertó», no puede ser omitido o ignorado para el presente proyecto, puesto que el Metro fue el lugar físico donde se inició la actual crisis que todavía sigue en curso.

La crisis sucedida a nivel nacional incidió de manera importante en el escenario del transporte de la ciudad. El hecho de que la duración de espera entre trayectos desde la periferia de la ciudad –como ocurrió en las comunas de Maipú y Puente Alto, entre otras– aumentara al doble o triple debido a la ausencia del Metro, da cuenta de que existe una «metrodependencia» en la capital (Hurtubia, 2019). Además, que el Metro sea una infraestructura primordial y un medio de transporte masivo dentro de Santiago –movilizando a más de dos millones y medio de personas al día–, su ausencia o falla afecta directamente en la vida cotidiana de las personas, puesto que es un servicio al que se recurre diariamente, desde las alteraciones de tiempo de viaje, hasta el trayecto realizado y la calidad del traslado, pues, como dice Oscar Figueroa (2019), académico del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Católica de Chile, «si el metro falla se producen muchos problemas, es la columna vertebral del sistema; el metro se construye en los corredores de más



⁵ Fuente: La Tercera
Extraído de: <https://www.latercera.com/que-pasa/noticia/deberia-haber-mas-alternativas-de-transporte/882301/>

demanda donde más gente lo necesita». La «metrodependencia» en la ciudad tiene una relación directa con la caminata, puesto que el uso del Metro va de la mano con el caminar en la ciudad tanto antes como después del viaje dentro del Metro.

Se seleccionó un tramo dentro de la Línea 1 con el fin de obtener mayores y diversos resultados a partir de las diferentes técnicas de mapeo a utilizar. Tobalaba es la estación con mayor flujo –llegando a más de 83 mil pasajeros diarios– y una estación de combinación con la Línea 4, se definió como uno de los límites dentro del espacio de estudio. Por otro lado, la estación Universidad de Chile será el límite opuesto, ya que –al igual que Tobalaba– es una estación de combinación, esta vez con la Línea 3, y está contigua a la estación Moneda, que es la novena estación con mayor afluencia diaria. Dicho esto, se determina el contexto espacial para probar las cuatro técnicas de mapeo como la red a nivel peatonal –calle– entre las estaciones Tobalaba y Universidad de Chile, siendo en total 9 estaciones y, por lo tanto, 8 tramos de recorrido –donde cada tramo es entre dos estaciones contiguas–. Cabe aclarar que dentro de estas estaciones se encuentra Baquedano, la cual hace combinación con la Línea 5 –la segunda Línea de Metro con más viajes diarios– y una de las estaciones que mayor incidencia ha tenido en los últimos meses desde el estallido social, siendo una de las estaciones de Metro que se han mantenido cerradas.

[Fig. 9] Contexto: Línea 1
Metro de Santiago.
Elaboración propia.



Usuario

Se sitúan ambos actores: caminantes y diseñador, dentro de la siguiente investigación como actores que coparticipan dentro del proceso. Es así como el caminante obtiene un rol de cocreador en un proceso de diseño, y el diseñador es a la vez un caminante a la hora de situarse en el contexto.

Caminantes

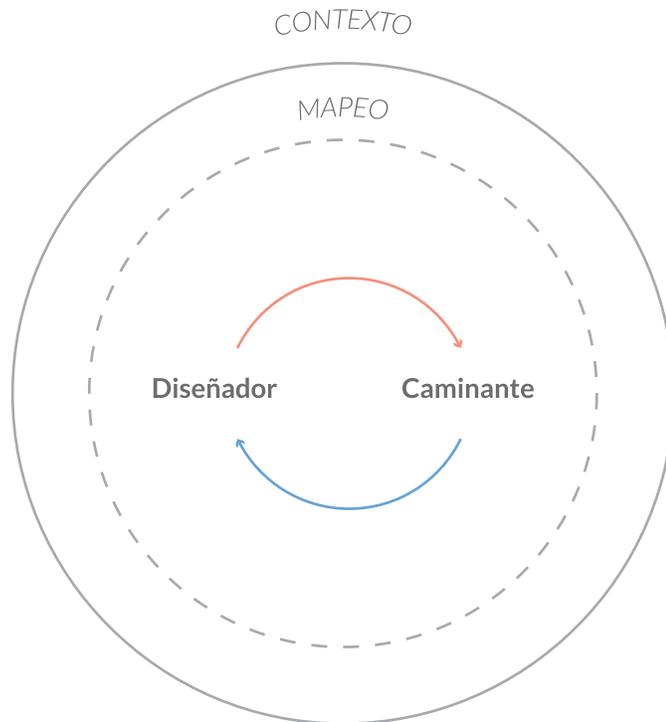
Los caminantes o peatones serán los protagonistas a la hora del desarrollo de las técnicas de mapeo, puesto que se busca obtener las percepciones, sensaciones y vivencias de estos mismos desde sus experiencias de caminata. Desde esta definición se distinguen dos tipos de caminantes: los que no son usuarios de Metro y los que sí lo son. Ambos tipos de caminantes tienen una participación activa en las técnicas de mapeo, otorgándoles el rol de cocreadores dentro del proceso de diseño. Lo que diferencia a los usuarios de Metro de los que no, para efectos del proyecto, es principalmente que la caminata entre estaciones contiguas de Metro para los usuarios del Metro es una alternativa que de alguna forma interrumpe un posible viaje completo dentro del servicio del Metro, y el hecho de caminar un tramo que podría hacerse por el tren tiene como consecuencia un viaje más extenso.

Asimismo, según el EOD (2012) se encuentra que la mayoría de la gente que hace viajes mediante la caminata, lo hace con el propósito de volver a casa, lo cual puede asociarse al horario punta que sostiene el Metro –siendo de 7 a 9hr en la mañana, y de 18 a 20hr en la tarde–, siguiéndolo con el propósito de ir de compras.

Diseñador

Se entiende que dentro del proceso de mapeo desde la co-creación, el diseñador se desarrolla igualmente como usuario en cuanto a la información que recibe e interpretará posteriormente para el análisis de los resultados de los mapeos realizados.

[Fig. 10] Mapa de actores.
Elaboración propia.



Estado del arte

Antecedentes

1. Iconoclasistas

<https://www.iconoclasistas.net>

Estudio de diseño gráfico argentino que se dedica al mapeo colectivo. Experimentan con diversas herramientas cartográficas en espacios de trabajo colectivo. Interesa recalcar sus talleres de mapeo colectivo y los procesos de investigación colaborativa sobre los territorios, principalmente lo desarrollado en su “Manual de mapeo colectivo. Recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa”, donde sistematizan y comparten metodologías, recursos y dinámicas para el desarrollo de talleres de mapeo colectivo.

2. Proyecto Nueva Cartografía Social de la Amazonia (PNCSA)

<http://novacartografiasocial.com.br>

Proyecto de cartografía social que intenta mapear sobre conflictos sociales y por sobre todo territoriales en la zona amazónica, donde participan investigadores en conjunto con las comunidades tradicionales de los territorios con el fin de darle autonomía a estas comunidades durante procesos de expropiación territorial. Se rescata el carácter de colaboración entre comunidades e investigadores durante el proceso de mapeo.

3. PlaceMaking, Jane Jacobs y William H. Whyte

Concepto que nace desde la disciplina de la planificación urbana, donde se repiensa la planificación de la ciudad en pos de las personas. Así, se tiene busca que el ciudadano se apropie de la ciudad y de los espacios públicos. Se busca un proceso de desarrollo urbano enfocado en la comunidad, generándole un sentimiento de pertenencia del espacio.

4. Ciudad Emergente

<https://ciudademergente.org>

ONG que busca promover la participación ciudadana desde el urbanismo. La organización ha realizado proyectos que invitan a la apropiación de los espacios públicos desde una coparticipación de la comunidad. Es interesante el enfoque de trabajo de Ciudad Emergente en relación al desarrollo de tácticas y herramientas para el urbanismo ciudadano.

5. Proyecto “Co-diseño de una nueva estrategia de servicio para Metro de Santiago de Chile”

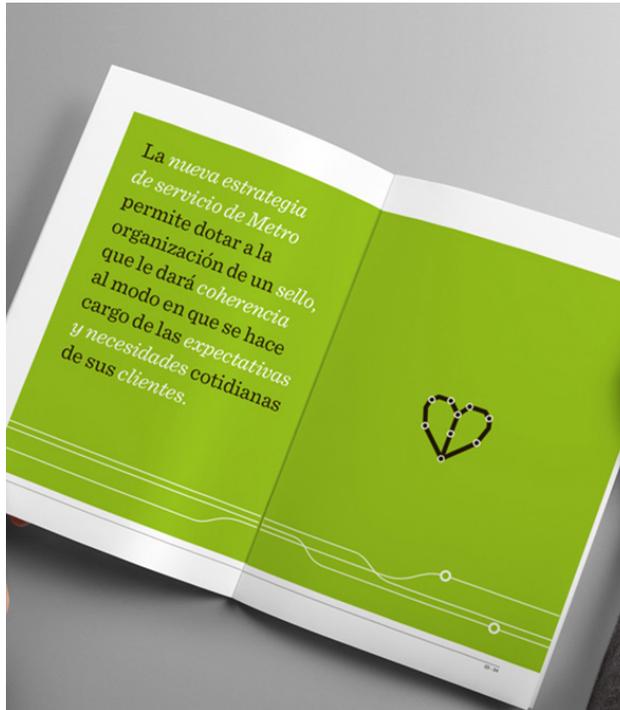
<http://procorpweb.com/experiencias/metro-de-santiago/>

Realizado por Procorp con Metro de Santiago. Este proyecto buscaba centrar la estrategia de servicio del Metro con un enfoque centrado en la experiencia de viaje del cliente mediante un proceso de codiseño, asimismo se trabajó en herramientas tendientes a blindar las experiencias negativas de los pasajeros en su viaje. Cabe darle importancia a la metodología enfocada en el diseño de servicios que utiliza Procorp, la cual cuenta con dos fases. En primera instancia, una fase de design research que cuenta con; una ardua investigación desde la mirada interna –desde la empresa–, la mirada del cliente y por último desde una perspectiva global. En esta fase es importante la utilización de técnicas como el shadowing con el cliente –donde el investigador acompaña al pasajero en toda una experiencia de viaje, haciendo que el cliente verbalice todo lo que va sintiendo y pensando–, la observación no participante del contexto y entrevistas con stakeholders de la organización. En segunda instancia, se realizó la fase de diseño, la cual se dividió en una etapa de cocreación de la experiencia de viaje y una de codiseño de la estrategia de servicio. Uno de los resultados que obtienen es, mediante lo que llaman el «Customer Journey Map», un mapa de experiencia de viaje del usuario donde se encuentran los 12 momentos del viaje del cliente.

6. Ciudadanía inteligente

<https://ciudadaniai.org/index>

Organización Latinoamericana que, mediante el desarrollo de herramientas tecnológicas, promueve la participación ciudadana. Entre sus proyectos se encuentran, por ejemplo, herramientas digitales y metodológicas para acercar el trabajo de municipios a vecinas y vecinos, potenciando la construcción de comunidades. Dentro de sus proyectos se encuentra Abre, una metodología que busca involucrar a vecinos y vecinas en los proyectos y políticas municipales, permitiendo una participación y colaboración más eficiente, con mejores resultados para la comunidad y un mejor uso de recursos de parte del municipio



[Fig. 13] Mapa de experiencia de viaje en el Metro de Santiago.
Fuente: Procorp.



[Fig. 14] Metodologías de participación ciudadana.
Fuente: Ciudadanía Inteligente.

Estado del arte

Referentes

1. Dibujando el bienestar, Manuela Garretón

https://www.cultura.gob.cl/wp-content/uploads/2015/04/Dossier_DibujandoElBienestar.pdf

Herramienta desarrollada por la ex docente de la carrera de Diseño UC, la cual recoge información en cuanto al bienestar subjetivo de las personas con respecto a los lugares, para luego procesarla y visualizarla. Se destaca el formato de registro de esta técnica, facilitando su análisis y triangulación de resultados, así como su fácil aplicación por parte del usuario. Esta herramienta tiene el carácter de poder ser utilizada en distintos contextos, permitiendo diversos enfoques de análisis.

2. The Visitor.files

Proyecto de Glowlab que documenta el flujo común de la actividad de la acera de la ciudad con múltiples medios y traduce las observaciones registradas en un código visual presentado como una serie de mapas dibujados a mano. El proceso implica que el autor actúe como un espectador en las calles y observar en silencio la actividad a mi alrededor, pasando unos 15 minutos escribiendo notas, grabando videos, tomando fotografías y publicando fotos en un blog. Registrando también la fecha, la hora, el clima y la ubicación de cada sesión y recolectando "muestras" como volantes, periódicos u objetos encontrados. La información se ingresa en una base de datos y se traduce en una serie de mapas dibujados a mano y codificados por colores que se almacenan en un delgado archivo gris. El código que desarrolla para los mapas utiliza formas geométricas para representar el movimiento de peatones, el tráfico y la actividad ambiental. Los colores representan los días de la semana, la hora y el clima. Al detenerse momentáneamente y traducir la experiencia de la actividad a nivel de la calle en mapas visuales codificados, el Visitor.File se convierte en una imagen gráfica única de una ubicación y hora específicas.

3. Asambleas comunales

Reuniones de vecinos donde se discuten diversos temas atinentes a la comuna, haciendo a ellos partícipes de decisiones y donde son escuchadas sus opiniones con respecto a temas que repercuten en sus vidas. Generalmente se da cuenta de estas reuniones en un acta donde se escribe todo lo hablado. Se rescatan las asambleas comunales impartidas por Frente Amplio en cuanto a documentos con criterios de organización y participación. De este referente se destaca la realización de prácticas de coparticipación entre ciudadanos.

4. Hipocentro de memoria, Proyecta Memoria

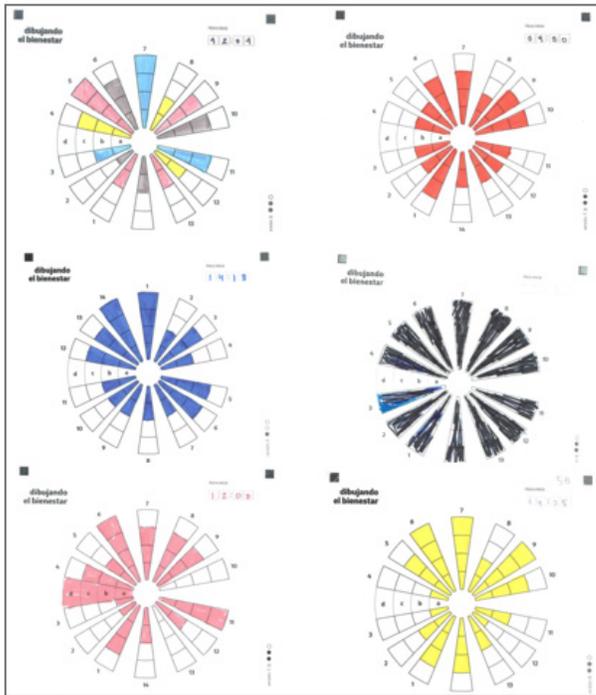
<https://www.ccplm.cl/sitio/hipocentro-de-memoria-conmemoracion-27f/>

Proyecto de Fundación Proyecta Memoria –donde su última exhibición se realizó en Centro Cultural Palacio la Moneda en febrero de 2020–. La intervención consiste en una serie de círculos concéntricos dibujados en el suelo, aludiendo a las ondas que se generan en un sismo y que tenía por objetivo generar un espacio en el cual las personas pudieran dar cuenta de sus vivencias y percepciones generadas sobre el terremoto en Chile del 2010, mediante un registro análogo interviniendo los círculos con frases y dibujos. De este proyecto se rescata una suma de percepciones singulares, generando un relato colectivo en torno a un evento o experiencia.

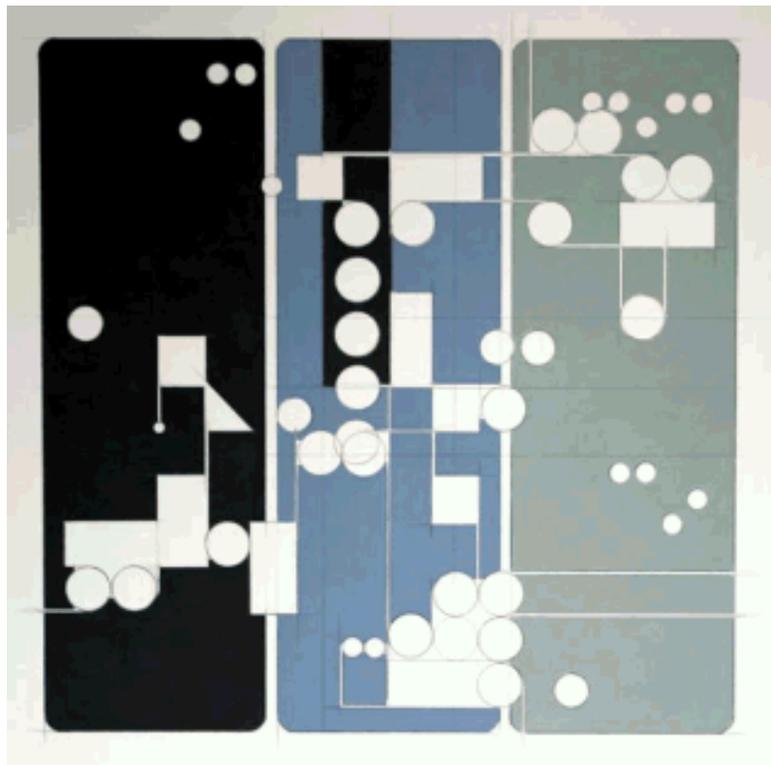
5. PsyGeoConflux

<http://www.markdek.nl/architecture/Sl/ChristinaRay.Glowlab.Psy.Geo.Conflux.Vis.html>

Festival realizado por Glowlab – Christina Ray y Dave Mandl– en mayo del 2003 en NYC que consistió en un evento de tres días en el Lower East Side de Manhattan con el fin de explorar las diversas formas en que los artistas, escritores y teóricos están interpretando la idea de la psicogeografía en la actualidad, en un momento en que los mapas en papel utilizados en las primeras derivaciones se han complementado con teléfonos móviles, sistemas GPS y grabaciones de campo avanzadas técnicas. El evento contó con ocho paseos diferentes por la ciudad utilizando una variedad de principios de organización; un juego de ajedrez del tamaño de un vecindario que usa humanos como piezas; un blog de audio público construido a partir de mensajes de teléfono móvil; una exposición de arte con trabajos en varios medios, algunos interactivos; actuaciones de música en vivo que incorporan grabaciones de sonido ambiental; y un "desfile de ruido" no autorizado por el vecindario.



[Fig. 15] Herramienta «Dibujando el bienestar». Fuente: Manuela Garretón.



[Fig. 16] The.Visitor.files. Fuente: Glowlab.



[Fig. 17] Instalación «Hipocentro de Memoria». Fuente: Centro Cultural Palacio la Moneda.

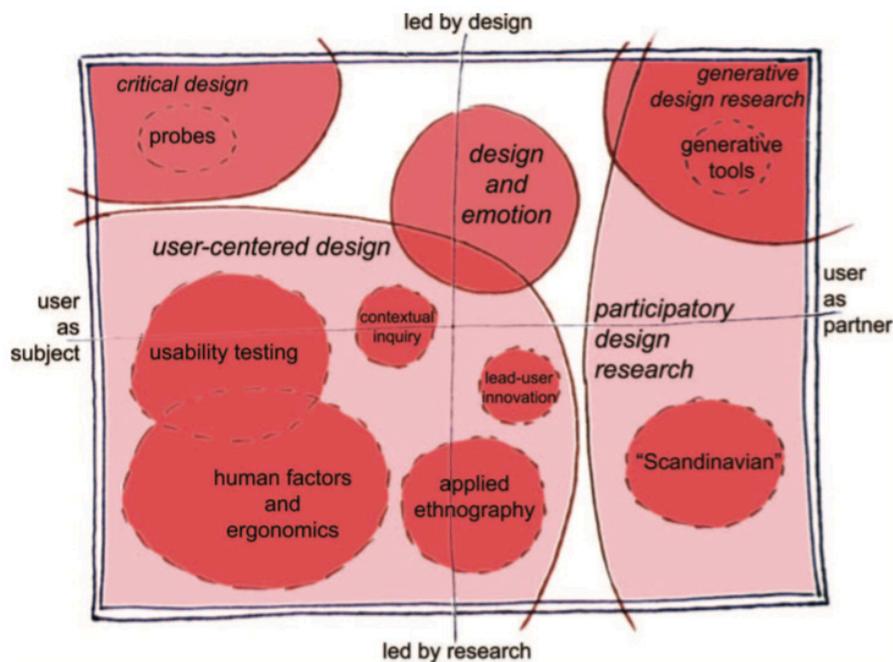
METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

1. Codiseño y cocreación
2. Metodología de investigación cualitativa
3. Matriz de observación descriptiva
4. Técnicas de Mapeo

Codiseño y cocreación

El diseño que se enfoca en el usuario como centro o «usuario como sujeto», y que ha sido impulsado principalmente por EE.UU, se enfoca en la experiencia del usuario, dándole a este mayor influencia y espacio dentro del proceso de diseño de manera que se les invita a participar en actividades de las primeras fases de diseño. Por otro lado, se encuentra un enfoque en lo participativo o en el «usuario como socio», que ha sido impulsado por europeos del norte (Sanders, 2006). Desde los enfoques mencionados aparecen dos términos que están siendo regularmente utilizados y aplicados en el diseño, tanto académica como prácticamente, estos son los de «codiseño» y «cocreación».

Si bien, muchos autores definen ambos términos de diferentes formas, se trabajará con las definiciones de Sanders y Stappers (2007); quienes definen la cocreación como cualquier acto de creatividad colectiva compartida entre dos o más personas; y el codiseño como un acto de creatividad colectiva aplicada durante todo el proceso de diseño, esto significa que el codiseño sería una instancia específica de cocreación. Asimismo se entiende el codiseño como la unión entre la creatividad de diseñadores y personas no capacitadas en diseño en un trabajo colectivo en el proceso de diseño. Sanders y Stapper hacen un diagrama [Fig. 1] que muestra el panorama actual de la investigación de diseño centrado en el ser humano.



[Fig. 10] Extraída de:
*Co-creation and the new
landscapes of design.*
Sanders y Stappers (2018).

Dicho lo anterior, se rescata la frase de «cocreación en el diseño» que menciona Rosa Llop (2012a), que dialoga con lo que propone Sanders y Stappers y que lo utiliza a su favor aclarando que, si el codiseño tiene que ejercerse durante todo el proceso de diseño, la cocreación en el diseño puede llevarse a cabo en diferentes fases de este. Desde esta aclaración, Llop menciona que existe la «cocreación en el prediseño» y la «cocreación en el postdiseño». La cocreación en el prediseño tiene por objetivo trabajar de manera colectiva para establecer una idea o brief principal, en esta cocreación no se sabe cuál será el formato del producto o servicio final, sino que se intenta buscar primero cuál es el problema o idea desde la cual se quiere trabajar. La cocreación en el postdiseño tiene por objetivo fomentar la creatividad del usuario dándole un rol de diseñador, ofreciéndole un espacio donde este pueda desarrollarse creativamente.

Para el presente proyecto se trabajará desde una metodología de cocreación en el diseño, específicamente en el proceso del prediseño. Sin embargo, no se descarta la idea de poder desarrollar las técnicas de mapeo en etapa de postdiseño.

Metodología de Investigación cualitativa

La siguiente investigación recurre al uso de metodologías y técnicas que se utilizan en proyectos donde es importante un análisis del usuario y el contexto en el que este se sitúa, adentrándose en cómo el usuario percibe su entorno. En tal sentido, se opta por la investigación cualitativa puesto que se fundamenta en el análisis de un contexto desde la narrativa y vivencia de sus actores, donde existen múltiples perspectivas que en conjunto forman el relato colectivo del territorio.

El proceso de investigación cualitativa es de carácter inductivo, por lo que la exploración, descripción y análisis del contexto seleccionado tiene como resultado la generación de teorías o hipótesis, es por ello que no se define en primera instancia la hipótesis, de manera que el desarrollo de la investigación va guiando la creación de una hipótesis o «teoría fundamentada» (Esterberg, 2002). A diferencia de una investigación cuantitativa, que busca encontrar datos duros de manera que se puedan hacer conclusiones generalizadas de manera probabilística y que inicia con una hipótesis predefinida y cerrada (Hernández et al., 2010).

El caminar como objeto de estudio puede ser una actividad muy amplia a la hora de hacer una investigación, es por ello que es importante la definición de un contexto o territorio puntual para su estudio, donde se seleccionó el Metro de Santiago como ruta subterránea principal de la ciudad de Santiago que se vincula –y separa a la vez– de la dinámica de caminata en su ruta homóloga exterior.

Como parte de la propuesta metodológica de investigación se seleccionaron cuatro técnicas de mapeo para abordar y analizar, sien-

do la caminata –entre estaciones contiguas de la Línea 1 del Metro de Santiago– la actividad principal desde la cual se desarrolla el mapeo, y los caminantes como actores principales y que participan de manera activa y en conjunto con el diseñador. Las cuatro técnicas, que fueron extraídas principalmente desde las ciencias sociales, y que son descritas en mayor detalle en las siguientes páginas son:

Cuaderno de caminantes

Etnografía

Mapeo colectivo

Entrevista móvil

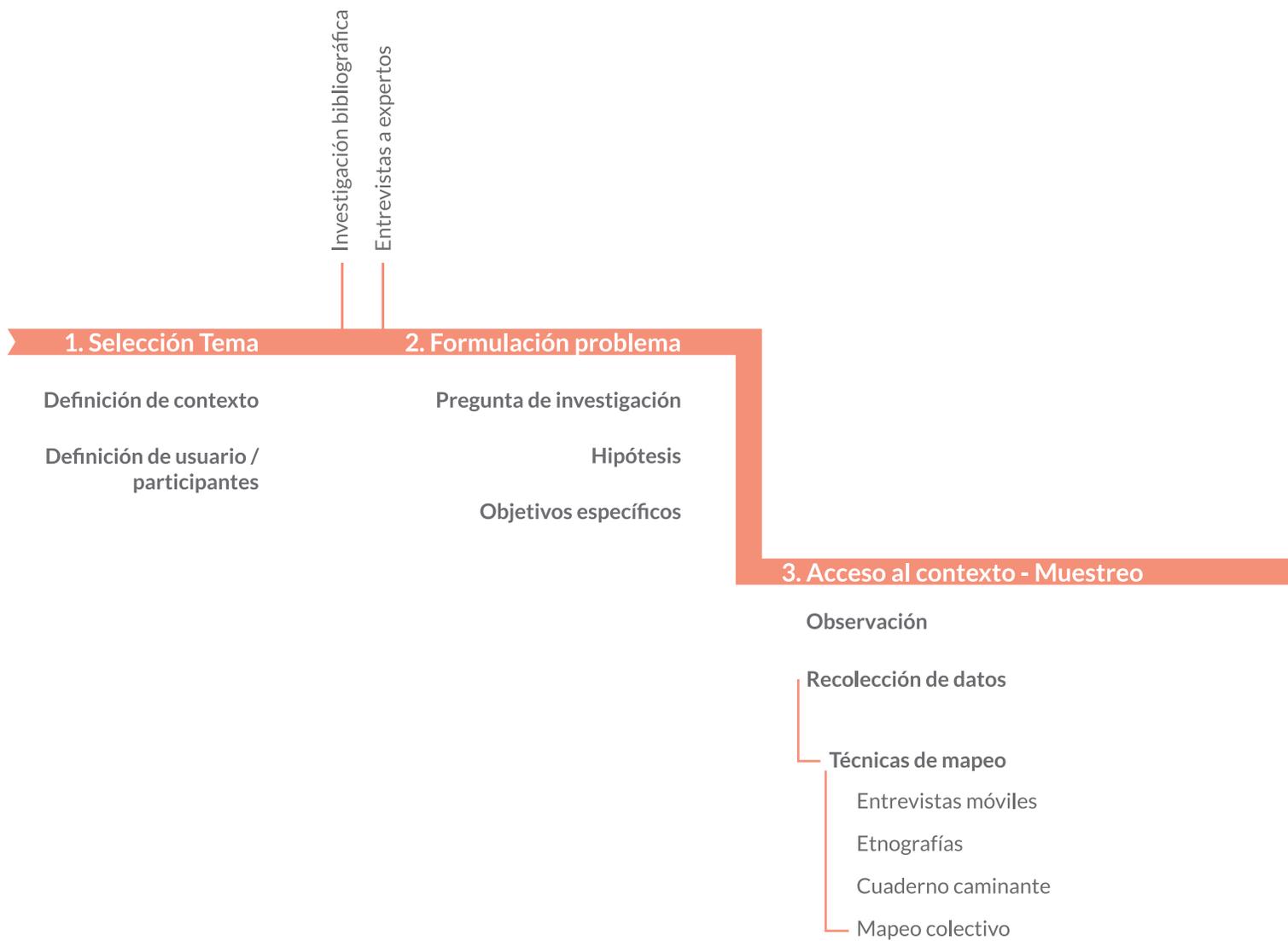
Asimismo, es importante aclarar que la recolección de datos debe necesariamente situarse dentro y fuera del contexto elegido, es decir, el conjunto de técnicas seleccionadas para obtener datos sobre los caminantes y el contexto debe ser un conjunto mixto, donde haya procedimientos que se realicen in situ, obteniendo una observación genuina y densa dentro del contexto definido, como así observaciones fuera de este.

En la propuesta que aquí se presenta es importante aclarar el papel que le cabe al diseñador; tanto su participación de un análisis cualitativo, como también su rol de articulador de procesos de diseño desarrollados desde la cocreación. Así se define la metodología de investigación desde una participación activa del diseñador por medio de su rol de observador cualitativo, presente en la mayoría de las actividades, en relación con los caminantes (participantes) como agentes que activan las trayectorias.

A partir de la formulación del problema y la pregunta de investigación, se procede a acceder al contexto para la realización de un muestreo con el fin de recolectar datos. En este proyecto, esta es la etapa más importante del proceso, puesto que las técnicas de recolección de datos son en sí mismas lo que se está analizando en primera instancia, y luego los datos recolectados a partir del caso de estudio. Es por ello que para la realización de las actividades vinculadas con cada técnica de mapeo será necesario observar –además de los datos desde el contexto– cómo funciona la técnica per se y qué tipo de datos y relaciones se pueden extraer de cada una de ellas.

Luego de la recolección de datos a partir de las técnicas de mapeo será necesario realizar una triangulación de las técnicas con el fin de procesar los diferentes datos –que en su mayoría son cualitativos– de manera que se puedan codificar hacia una interpretación por parte del diseñador/observador activo. Esto con el objetivo de poder hacer una interpretación de datos de manera categórica adoptando las diferentes técnicas de mapeo para luego poder concluir con una hipótesis al respecto del uso de las técnicas desde un proyecto de diseño.

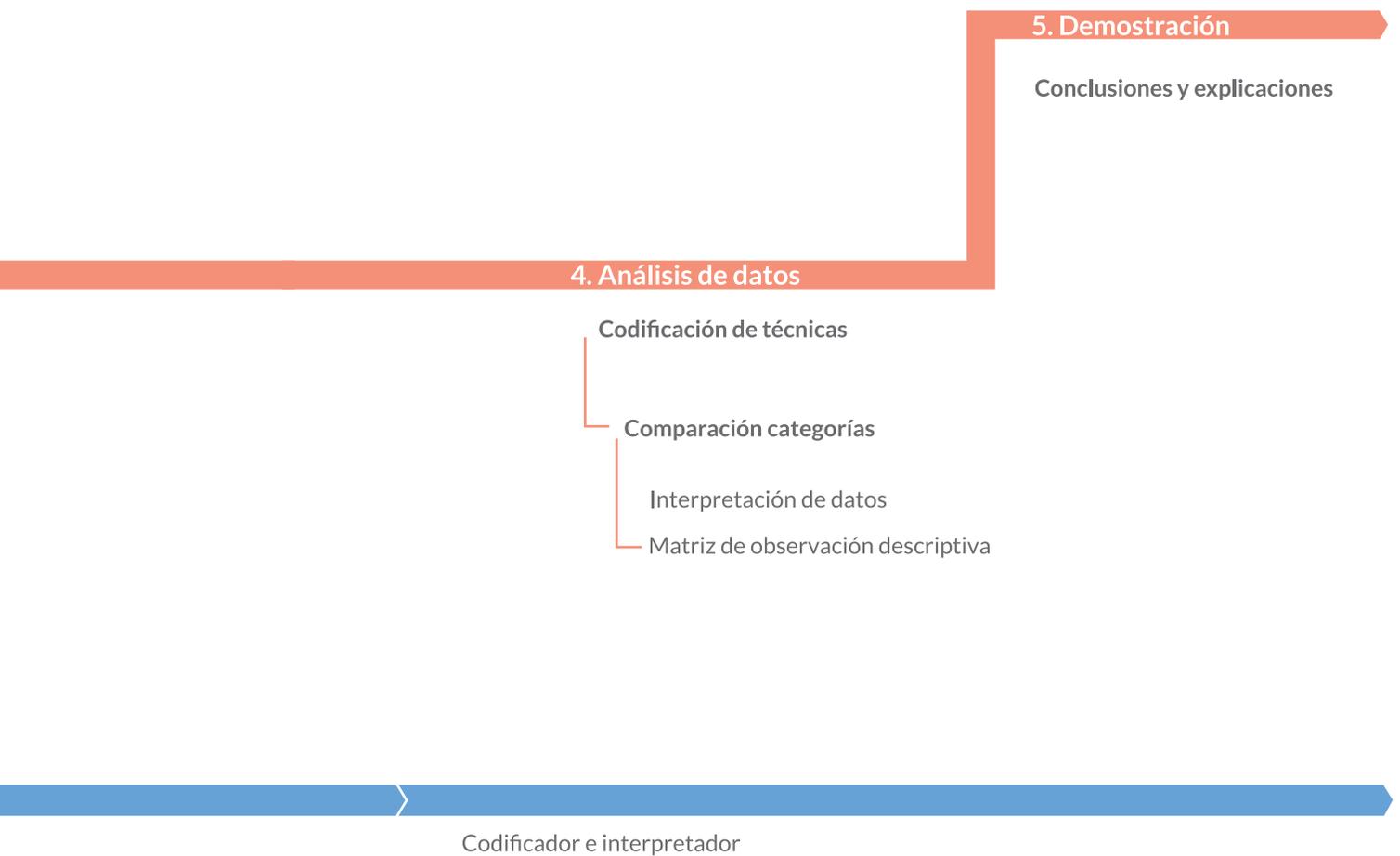
METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN CUALITATIVA



Rol del diseñador

Investigador del contexto

Observador con participación activa



[Fig. 12] Elaboración propia.

Matriz de observación descriptiva (James P. Spradley)

Esta herramienta fue desarrollada por el antropólogo Spradley con el objetivo de estructurar las observaciones etnográficas. De esta manera, Spradley crea una matriz con nueve categorías dentro de las observaciones para poder generar una estructura de recolección y análisis de datos. Luego, se genera una matriz donde las nueve categorías se encuentran tanto en el eje X como en el eje Y, de manera que él o la investigadora pueda hacer relaciones entre cada una de las categorías según el tema a tratar –ya que no en todas las investigaciones se encuentra necesario el análisis y relación entre todas las categorías– (Spradley, 1980). Si bien, este método de recolección y análisis nace para su uso en una investigación etnográfica, esta matriz podría ser aplicada a otras técnicas de investigación, o en este caso técnicas de mapeo, aparte de la etnografía pura. Las nueve categorías y sus descripciones –según J. y K. Visocky (2006)– son:

Espacio: descripción detallada del entorno físico.

Objetos: se contabilizan los objetos relevantes que existen en el entorno.

Comportamiento: se cataloga el comportamiento de las personas observadas.

Acciones: se detallan las acciones realizadas por los participantes, como las interacciones con otros individuos, objetos o el entorno.

Eventos: se conectan las acciones con sucesos o eventos.

Tiempo: cronología con la hora y fecha de la observación y la cantidad de tiempo que se ha dedicado a las acciones.

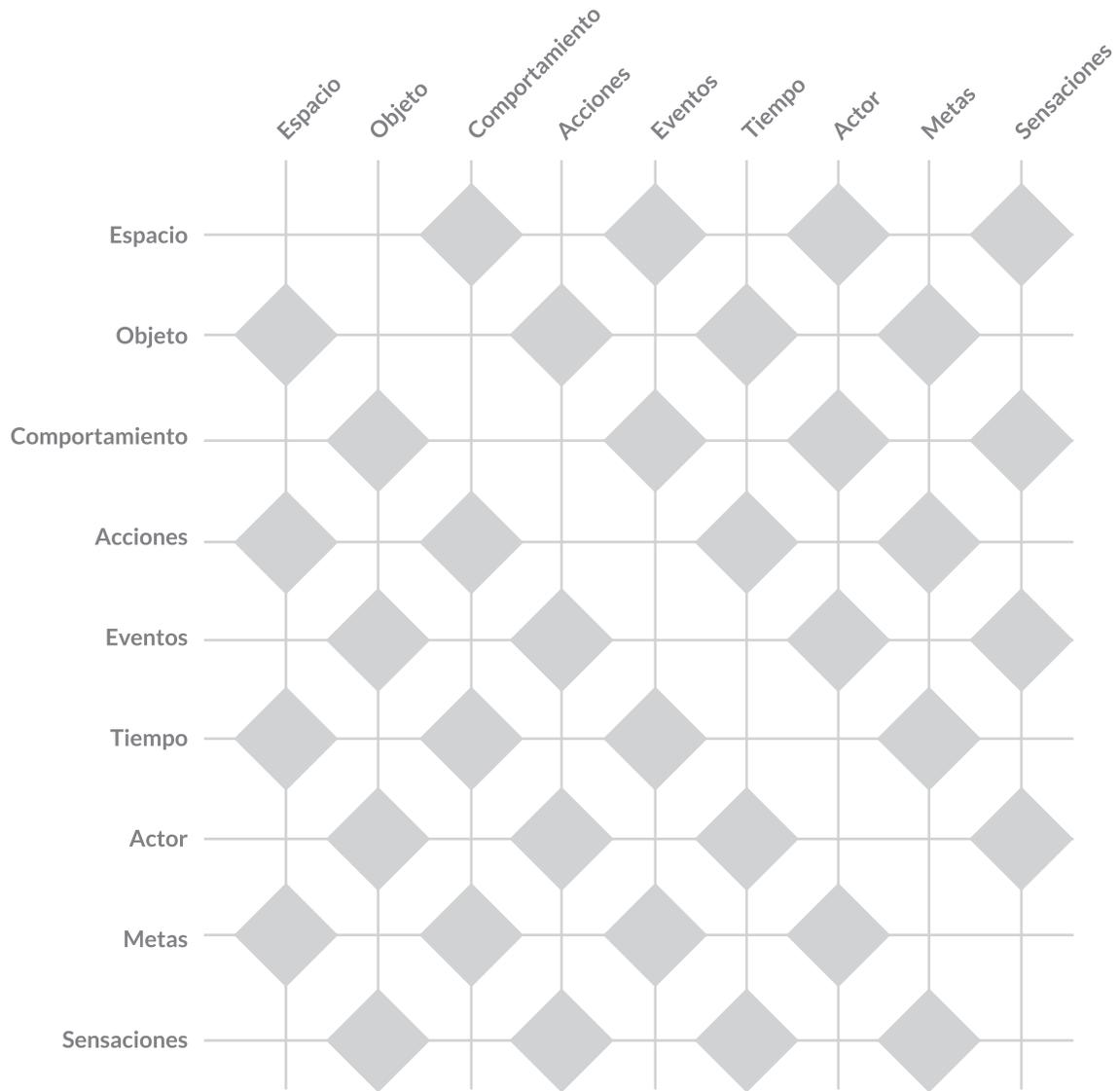
Actores: descripción de las personas observadas.

Metas: anotar lo que intentan lograr las personas observadas al realizar las acciones.

Sensaciones: anotar las emociones discernibles que expresen las personas observadas.

(traducción de Teresa Jarrín para la 1a edición en español, 2018)

MATRIZ DE OBSERVACIÓN DESCRIPTIVA



[Fig. 12] **Extraído de Manual para investigación de diseñadores (Visocky y Visocky, 2006) y redibujado por la autora.**



TÉCNICAS DE MAPEO

1. Cuaderno de caminantes
2. Etnografía
3. Mapeo colectivo
4. Entrevista móvil

1. Cuaderno de caminantes

Los cuadernos de caminantes son una herramienta creada por los proyectos Despaseando y La Reconquista Peatonal en conjunto con MediaLab Prado como parte de una metodología participativa y grupal desarrollada en el marco del programa Madrid Escucha de Medialab-Prado durante el mes de abril de 2019. Se presenta como una propuesta que invita a realizar –de manera colectiva y multidisciplinar– una herramienta de registro de percepciones de la ciudad desde la caminata. Los cuadernos de caminantes son parte de una primera fase de un proyecto que aún está desarrollándose. Actualmente se encuentra en una fase de análisis del material obtenido en conjunto con una exploración bibliográfica y diálogo con distintos grupos que trabajan con el tema. Esto, con el objetivo de explorar en nuevas metodologías que permitan conocer la experiencia del caminante en la ciudad.

Esta herramienta cuenta con una metodología de co-participación entre los vecinos y vecinas de un barrio, generando un posterior debate entre la comunidad en cuanto a las cuestiones y visiones que se generan de manera colectiva. Cabe destacar el «cuaderno» como una herramienta muy completa ya que puede extraer datos tanto cuantitativos como cualitativos con respecto a la percepción del barrio, además de estar diseñado de una manera muy práctica donde tiene instrucciones, facilitando su uso al usuario y luego a quien lee los resultados, pero a la vez da cierta libertad a la hora de utilizarlo, adaptándose así a cada uno de ellos y sus distintas visiones desde la caminata. Por otro lado, su formato «de bolsillo» facilita su uso en terreno a la hora de realizar las caminatas.

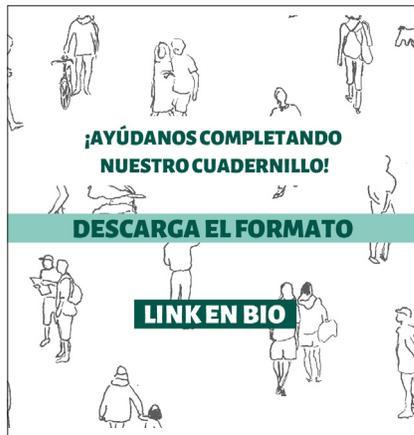
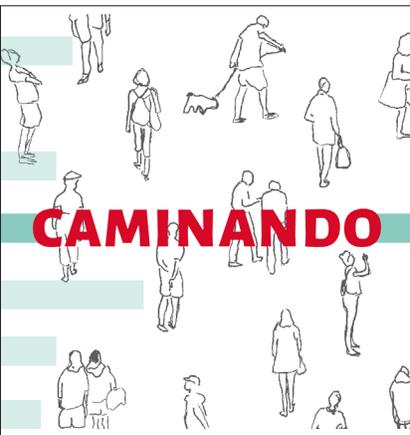
Dentro de los cuadernos de caminantes que ha realizado La Reconquista Peatonal se encuentra el proyecto llamado «Metro a Metro». El mismo, tiene por objetivo reconstruir la red del Metro de Santiago a partir de las percepciones de las caminatas entre estaciones contiguas del Metro. De esta manera se invita a los caminantes a rellenar un cuadernillo –diseñado de tal forma que se adapta a las condiciones y descripciones que pueden obtenerse desde los distintos usuarios– que luego debe ser enviado mediante fotocopia o fotografía al correo de La Reconquista Peatonal. Para efectos del presente Proyecto de Título se contactó con la iniciativa La Reconquista Peatonal con el fin de poder usar el cuaderno de caminante como técnica de mapeo para ser utilizada y analizada, a lo que hubo una respuesta positiva por parte de la iniciativa.

Dados los objetivos del proyecto, se adecuó el cuaderno de caminantes para enfocarlo en caminatas que se realizan entre estaciones contiguas del Metro, especificando la Línea 1 –entre las estaciones

Tobalaba y República- como eje principal. Junto con ello se realizó una convocatoria mediante las redes sociales -Instagram- de La Reconquista Peatonal para llegar a los usuarios, donde también se facilitó el cuaderno de caminante mediante un enlace online. Por otro lado, se entregaron múltiples impresiones del cuaderno dentro de estaciones de Metro y fuera de ellas.

Se utilizó esta herramienta como parte de la metodología del proyecto con el fin de poder rescatar diferentes percepciones por parte de los y las caminantes que recorren la red peatonal que está por sobre la Línea 1 del Metro de Santiago, ya que los cuadernos de caminantes permiten una recolección de datos muy factible de obtener en terreno. Desde los resultados obtenidos se espera generar algún elemento que demuestre la percepción colectiva de los tramos entre estaciones y que pueda ser (re)interpretada tanto por los y las caminantes co-creadoras como por el resto de la comunidad.

[Fig. 13] Convocatoria en RRSS de proyecto Metro a Metro. Elaboración propia



LA RECONQUISTA PEATONAL

 METRO A METRO 
RECONSTRUIR LA LÍNEA 1 DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

Elige un tramo entre 2 estaciones contiguas de la Línea 1
¿Cómo es la experiencia de caminata?

nombre recorrido	día L M W T V S D <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	hora  <input type="radio"/> AM <input type="radio"/> PM
lugar/ comuna / barrio	tiempo exacto 88:88	
género / edad / otros	yo en la ciudad	
yo camino con...		



Imagina que el recorrido entre dos estaciones se esira en una línea. Qué calles tomaste y aravesaste, qué cosas encuenteras, qué recomendas.
 Marca, escribe, dibuja todo aquello que quieras registrar. Qué viste, qué pensaste, cómo te sentiste, si vas acompañado, si te detuviste, etc.

Imprímela, complétala y luego escanéala o sácale una foto en buena calidad y envíala a lareconquistapeatonal@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

 METRO A METRO 
RECONSTRUIR LA LÍNEA 1 DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

Somos una iniciativa que busca reivindicar la caminata como forma de habitar y moverse en la ciudad. Recolectamos experiencias de peatones para visibilizar la caminata en la ciudad.

La invitación es a caminar la ciudad entre dos estaciones de la Línea 1 del metro contiguas y contar tu experiencia de lo que ocurre en ese tramo. Este nuevo mapa –construido colectivamente– servirá de hoja de ruta para que otros también se motiven a recorrer nuestra ciudad a pie.

INSTAGRAM @lareconquistapeatonal

MAIL lareconquistapeatonal@gmail.com

Instrucciones

1. Rellena libremente el formato que se encuentra en el reverso.
2. Registra tu experiencia entre dos estaciones de metro de la Línea 1
3. Escanea tu hoja de registro o sácale una foto por ambos lados en buena calidad y envíala a lareconquistapeatonal@gmail.com

Consentimiento informado

Estoy de acuerdo con que mi registro sea difundido y utilizado con fines de investigación

Si _____ No _____

Firma _____

Correo electrónico _____

Visión desde el diseño

Si bien esta metodología genera de alguna forma nuevos debates «desde» y «con» el territorio, estas conversaciones y coparticipaciones podrían quedar de alguna forma olvidadas al pasar el tiempo debido a su carácter efímero, en otras palabras, las dinámicas y los resultados de los cuadernos no se proyectan hacia algún proyecto, sistema o producto que prospere de manera que la comunidad que no participó de la metodología pueda ser integrada en una etapa posterior a la realización del proyecto. Esto se debe, principalmente, a que los resultados que se han obtenido con las distintas versiones de los cuadernos han sido utilizados para efectos académicos, donde sólo se ha hecho un análisis interno y que no ha sido visibilizado hacia la comunidad de actores que son parte del contexto en el que se sitúan. Es desde este punto en que se puede aprovechar una mirada desde el diseño, con el fin de poder mantener la coparticipación y poder integrar asimismo una etapa de interpretación de los resultados, donde no solo los caminantes puedan analizar los resultados de su propio cuaderno, sino también puedan tener a disposición una manera de visualizar lo que otros caminantes perciben de la misma caminata.

[Fig. 14] Cuaderno de caminante desarrollado por La Reconquista Peatonal y editado por la autora para el proyecto.

2. Etnografía

La etnografía como metodología de investigación que nace desde el área de la antropología, mediante la densa observación in situ, resulta atingente como técnica de mapeo. Dentro de ella, es importante la idea de interacción, de modo que esta hace que la descripción y análisis del contexto se forme desde una visión no sólo singular, sino que vista desde el contexto y sus actores como una constelación (Ríos y Rojas, 2013). Esta metodología permite observar de manera activa vínculos interpersonales y de habitantes con la ciudad, para hacer observaciones fortuitas y sensibles, donde lo importante es una percepción cualitativa de la diseñadora como observadora, pero también de las relaciones que ella observa y con las cuales interactúa, en momentos. Dicho esto, cabe destacar lo que se conoce como la «antropología del diseño» como una práctica que aparece desde un carácter colaborativo entre los STS (estudios de ciencia y tecnología) y la antropología, y desde el cual se ha generado un repensar de la práctica antropológica hacia procesos de diseño (Gunn, Otto y Smith, 2013).

Para efectos de la investigación, se decidió realizar la siguiente técnica mediante la combinación de dos formas de observación y recolección de información. Por un lado, se realizarán autoetnografías en los tramos seleccionados, con el fin de que el diseñador/investigador se ponga en el lugar del usuario y realice las actividades que este hace, de manera de entender su experiencia. La autoetnografía se complementará con la etnografía basada en la observación –que es una observación no participante–, de manera que a medida que el investigador realice la actividad de caminar un recorrido, haga paradas para realizar observaciones no participantes.

Como parte del estudio se pretende realizar pequeñas etnografías de los tramos entre estaciones contiguas del Metro, esto para poder tener un panorama más extenso del contexto y poder analizar y comparar los resultados en contraposición a las otras técnicas de mapeo a utilizar. A la vez, se busca analizar el rol de la diseñadora como co-creadora y observadora desde una participación activa en el contexto a mapear. Las etnografías se realizarán también con el fin de poder luego hacer comparaciones entre las percepciones de la alumna en título contra las visiones de los y las caminantes, con el fin de dar cuenta de las diferencias en percepciones cualitativas. Para el futuro análisis de los resultados se seguirán las cinco etiquetas mencionadas por Llop (2012) con el fin de ordenar los registros obtenidos: actividades, entorno –cómo es el ambiente–, interacciones –qué relaciones se establecen entre las personas–, objetos –qué objetos intervienen–, y una descripción de los caminantes y demás personas dentro del contexto.

Visión desde el diseño

«Las ciencias sociales aplicadas al diseño permiten entender las necesidades, conductas y decisiones que toman las personas a las que va a afectar nuestra intervención como diseñadores» (Llop, 2012). Según la cita anterior, es importante dar cuenta que el diseño no es una disciplina que actualmente vale por sí misma, sino que puede ser integrada a otras áreas académicas, creando un espacio donde se unen visiones y herramientas desde múltiples áreas, creando un espacio interdisciplinar. Si bien, la etnografía nace desde materias diferentes al diseño, como lo son la antropología y la sociología, no significa que no pueda ser rescatada como una metodología o técnica que pueda ser utilizada en el diseño, con el fin de generar una mayor aproximación del diseñador con la sociedad o el usuario.

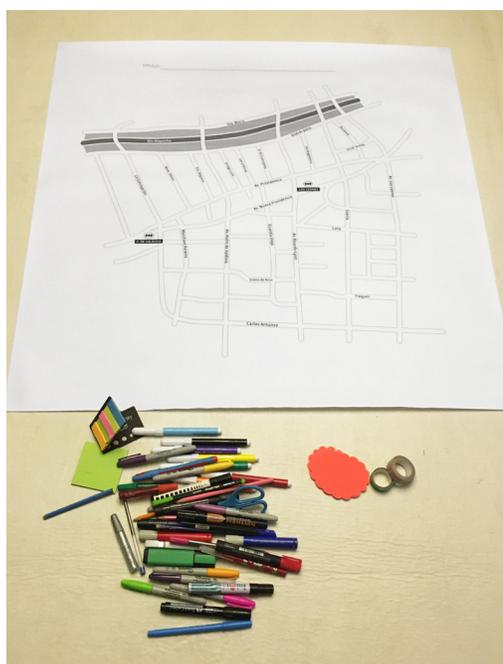


[Fig. 15] Elaboración propia.

3. Mapeo colectivo

Desde la metodología del mapeo colectivo, se realizaron dinámicas de co-participación en conjunto con grupos de caminantes y usuarios del metro. Para ello se coordinaron sesiones colectivas donde en una se dio como tarea previa realizar una caminata entre dos estaciones contiguas de la Línea 1 del Metro de Santiago y en otra se trabajó con el Cabildo Seminario, integrado por vecinos del Barrio Los Obispos, en la comuna de Providencia, el cual se encuentra entre los metros Baquedano y Salvador. Desde esta técnica se utiliza el recurso del mapa físico del lugar como herramienta que permite a los participantes representar sobre este –mediante recursos gráficos y visuales– sus observaciones del tramo seleccionado mediante las distintas vivencias de caminatas, siendo la caminata vista como una actividad cotidiana. A diferencia de los cuadernos de caminantes y la etnografía, el mapeo colectivo no se realiza in situ, es decir, no se desarrolla durante las caminatas, sino que es una metodología que se trabaja de manera posterior.

Esta técnica se basó en la que propone el colectivo Iconoclasistas. Para ello, el diseñador/moderador de la sesión invita a los participantes a intervenir un mapa de papel donde viene impresa la silueta de las calles principales entre las dos estaciones contiguas de Metro seleccionadas –como una referencia visual del tramo caminado–. Si bien el registro principal de esta técnica es el resultado visual del mapa intervenido, es importante también registrar la actividad de manera audiovisual, ya que Iconoclasistas (2019) recalca que muchas veces lo que los participantes dicen a medida que se va desarrollando la sesión es igual de importante y a veces muy interesante para el análisis del mapeo.



[Fig. 16] Sesión de mapeo colectivo desarrollado por Iconoclasistas.
Fuente: www.iconoclasistas.net

Visión desde el diseño

Dentro de las cuatro técnicas de mapeo que se utilizan en el presente Proyecto de Título, el mapeo colectivo es la que más ha estado ligada a la disciplina del diseño. El referente más importante para esta etapa es el colectivo argentino Iconoclastas, donde ambos iniciadores de la iniciativa son diseñadores. Es importante el diseño de las instancias de mapeo colectivo, puesto que el diseñador actúa de manera pasiva, donde su rol es de monitorea de la sesión y a la vez observadora. También, esta técnica es la que presenta un mayor nivel de dificultad puesto que el proceso de cocreación es mayoritariamente durante la sesión de mapeo colectivo, donde se genera una instancia de participación que debe tener un equilibrio entre la libertad y los parámetros que se buscan.

4. Entrevista móvil

Desde la entrevista al usuario como método para obtener información, se intenta situarla en terreno llegando a la técnica del walking with, la cual consiste en una técnica híbrida –que une la etnografía y la entrevista– donde se realiza una entrevista en terreno desde la caminata como eje principal. El walking with o, en su traducción, el «caminar con» es un método que «transforma la deriva, porque se camina, pero se hace siguiendo la orientación de la persona a quien se acompaña y se combina con la observación participante móvil porque quien investiga se sumerge en el contexto de la persona, experimenta a su lado las condiciones ambientales y se mueve respondiendo a lo inesperado del espacio público» (Ríos y Rojas, 2013). A esta táctica también se le conoce como «indagación contextual», mediante la cual se desarrollan entrevistas –sin estructura– en un contexto que tenga relación con lo que se está investigando, de modo que se pueden hacer observaciones del usuario y sus acciones in situ, permitiendo no solo comprender lo que el usuario dice y piensa, sino también lo que hace (Visocky, J. y Visocky, K. 2006).

Para esta etapa se contactó con diferentes personas que realizaran caminatas cotidianas entre estaciones de Metro para proponerles hacer una caminata en conjunto, donde la diseñadora/entrevistadora participa y observa activamente a medida que transcurre la entrevista –guiada por la diseñadora–, sin embargo, es el o la entrevistada quien guía la caminata. El acto del «caminar con» facilita al entrevistador sumergirse dentro de la vivencia del entrevistado/caminante, puesto que se pone al diseñador como un ente co-presente dentro de la caminata, ampliando así su rango de observación, participación y recolección de registro (Büscher y Urry, 2009).

Visión desde el diseño

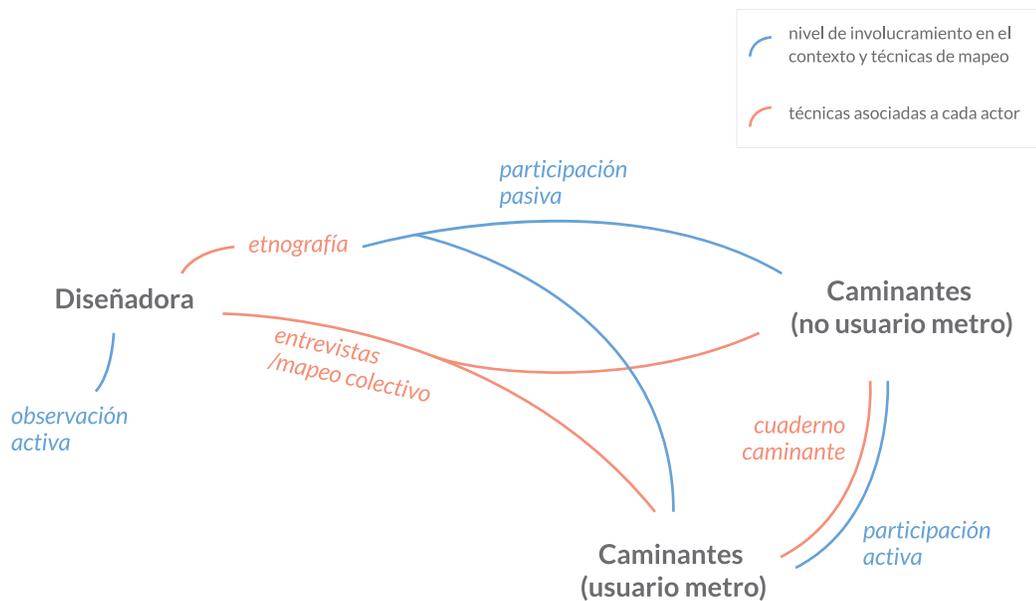
Esta técnica, como la de la etnografía, viene desde el área de las ciencias sociales. Se vuelve a proponer el diseño como un área que invita a lo interdisciplinar, pudiendo extraer ciertos pensamientos y metodologías de distintos ámbitos con el fin de hacer del proceso de diseño uno de carácter integral. Desde las ciencias sociales es enriquecedor rescatar el carácter de observación y análisis de un contexto –espacio, personas, objetos y relaciones que suceden entre ellos– dado, aprovechando esas herramientas hacia el análisis del usuario, donde tanto el diseñador como el usuario son participantes activos dentro del mapeo, haciendo del proceso de diseño uno de coparticipación.

DIAGRAMA DE TÉCNICAS DE MAPEO

	Entrevistas móviles	Etnografías	Cuaderno caminante	Mapeo colectivo
En terreno	Si	Si	Si	No
Datos recolectados	Cualitativos	Cualitativos	Cualitativos Cuantitativos	Cualitativos
Participación	Uno a uno	Personal	Mixta	Colectiva
Participantes	Diseñador Caminante	Diseñador	Caminante	Diseñador Caminante
Rol del diseñador (durante la actividad)	Entrevistador	Observador caminante	No participa	Observador / Monitor activo
Tipo de registro	Oral	Escrito / oral / fotográfico	Visual	Visual / oral

[Fig. 17] Elaboración propia.

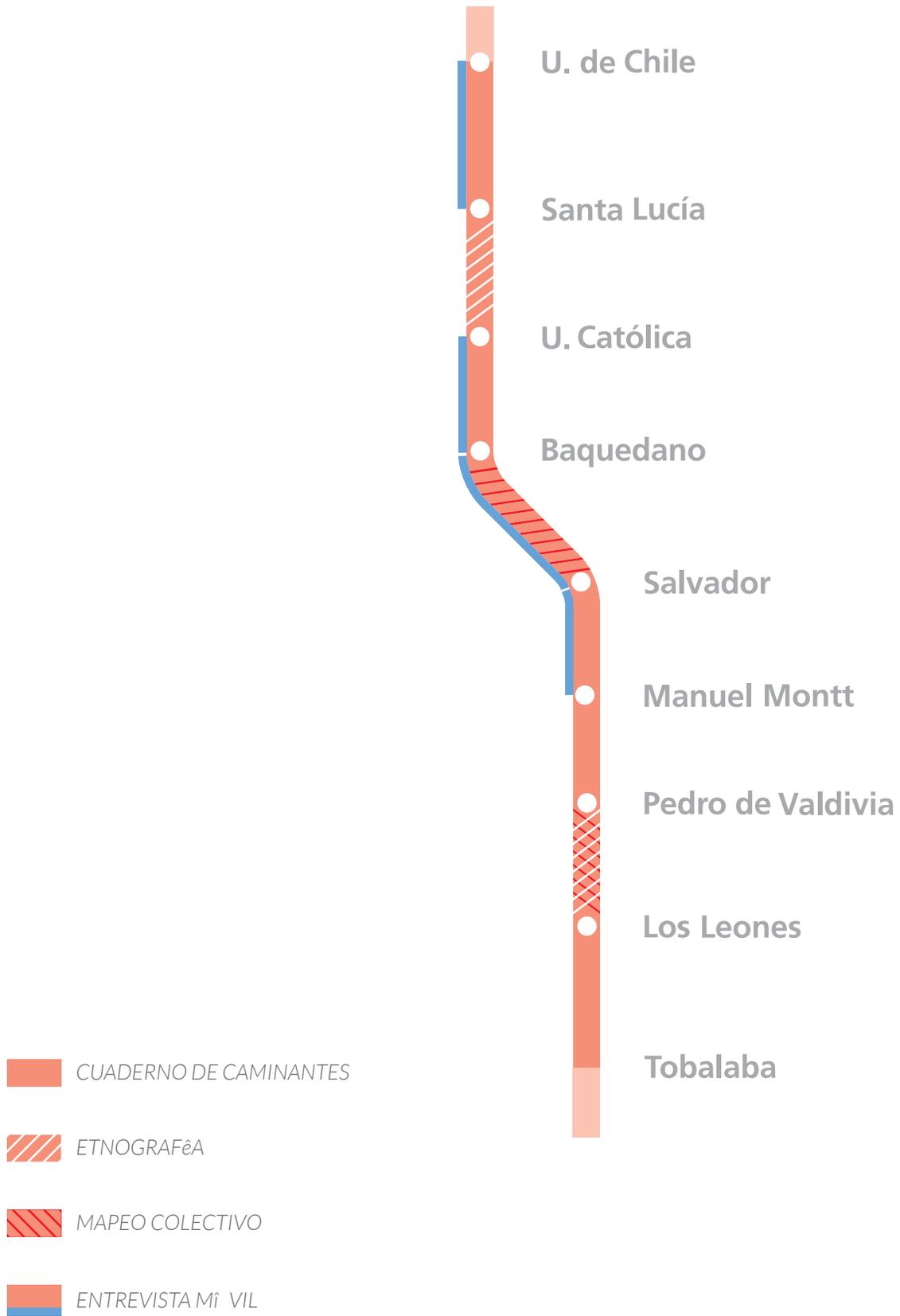
MAPA DE ACTORES



[Fig. 18] Elaboración propia.

DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

1. Aplicación de técnicas
 - 1.1 Cuaderno de caminantes
 - 1.2 Etnografía
 - 1.3 Mapeo colectivo
 - 1.4 Entrevista móvil
2. Triangulación de resultados
3. Artículo



[Fig. 18] Elaboración propia.

Cuaderno de caminantes

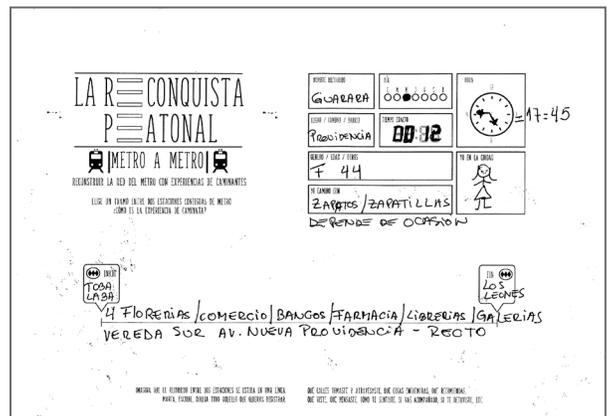
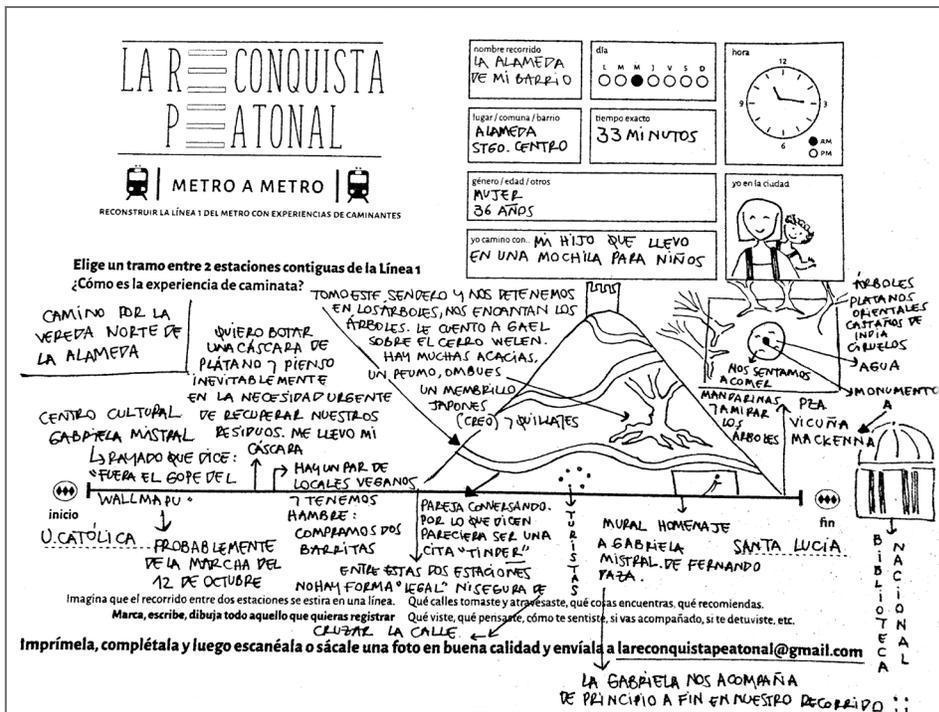
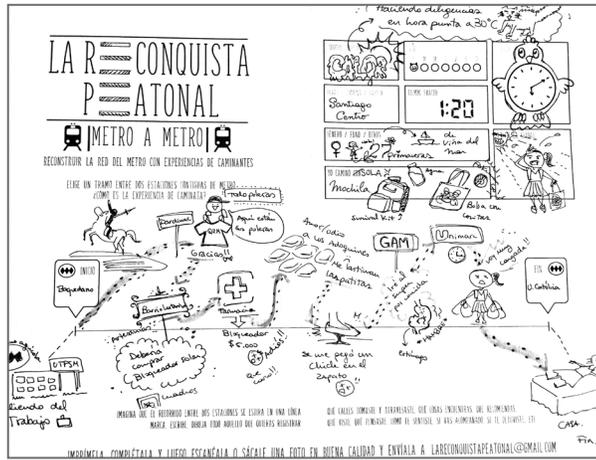
El cuaderno de caminantes contiene, en primera instancia, un pequeño instructivo de cómo debe completarse, luego una página completa donde se dispone una línea horizontal con el símbolo del Metro en sus límites y una sección tipo encuesta. De esta manera, el o la caminante debe caminar el recorrido elegido para que luego, o durante, rellene y complete el cuaderno de caminante. También, al reverso, existe un escrito donde el o la caminante da su consentimiento para utilizar el material con fines académicos y a su lado se encuentra cómo enviar el cuaderno vía mail mediante su escaneo o fotografía.

Resultados

Desde las recepciones obtenidas de cuadernos de caminantes se rescata, en primer lugar, una densa descripción de objetos en el tramo recorrido. Dentro de los objetos descritos, se encuentran múltiples descripciones de árboles y flora que se encuentra a lo largo de los diferentes recorridos, así como la presencia o ausencia de objetos. Lo antes mencionado se obtiene de observaciones escritas como:

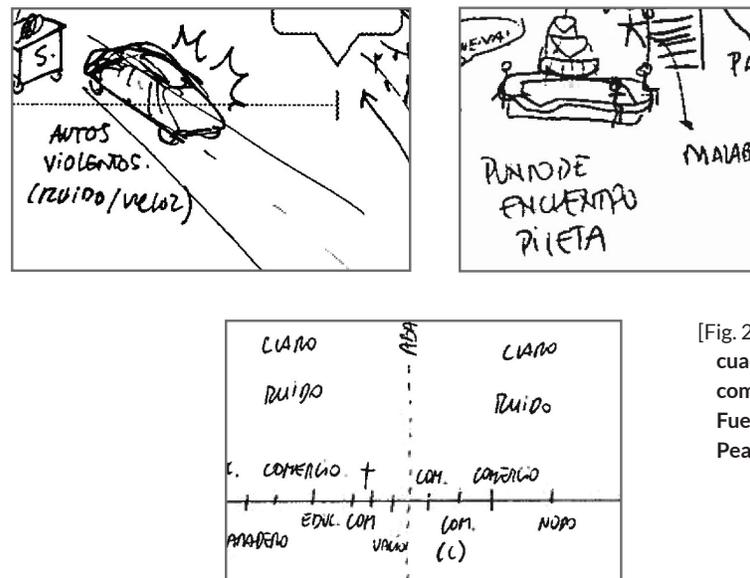
«Tomo este sendero y nos detenemos en los árboles, nos encantan los árboles. Hay muchas acacias, un peumo, ombúes, un membrillo japonés (creo) y quillayes» (Mujer, 36 años. U Católica – Santa Lucía)

«A través del recorrido los jacarandás hicieron del calor de Santiago algo más sobrevivible» (Mujer, 20 años. Manuel Montt – Pedro de Valdivia)



[Fig. 19] Selección de cuadernos de caminantes completados.
Fuente: La Reconquista Peatonal

A la vez, y a diferencia de las otras técnicas aplicadas, se obtuvieron percepciones sensoriales –que no fueran visuales– de los tramos mapeados por parte de los caminantes. Dentro de estas, aparecen muchos comentarios en relación a ruidos y olores que se perciben en las distintas zonas, donde se observa en muchas ocasiones ruidos relacionados a bocinas de autos u olores en distintas zonas donde se encuentran restaurantes y puestos de comida ambulante, donde aparecen descripciones de sensaciones como hambre, molestia. Así también se arrojan observaciones en relación a sensaciones como estrés en esquinas y calles que denotan mucha multitud.



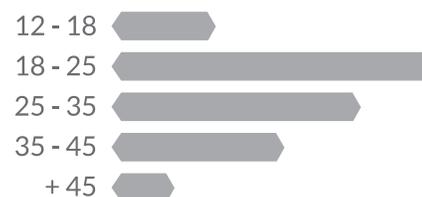
[Fig. 20] Selección de cuadernos de caminantes completados.
Fuente: La Reconquista Peatonal

Los datos obtenidos desde la sección tipo encuesta del cuaderno permitió realizar un análisis cuantitativo de los coparticipadores. Dentro de ellos se obtienen datos en relación al género de los participantes, edad, hora de realización de la caminata y día de la semana en la que ésta fue hecha.

GÉNERO DE LOS PARTICIPANTES



EDAD DE LOS PARTICIPANTES



Análisis de la técnica

En primera instancia, se puede concluir que desde los cuadernos es posible hacer relaciones entre la disposición del espacio, los objetos que se encuentran en este y las sensaciones que les provoca a los caminantes. El hecho de que la técnica se realice de manera autónoma por parte del usuario permite la obtención de comentarios. El cuaderno como un artefacto físico y del cual se obtienen registros visuales, entrega un carácter de libertad al usuario para demostrar el recorrido realizado. De esta manera, el uso de dibujos o croquis es el modo más utilizado por los participantes para detallar su recorrido, acompañado de elementos escritos, los cuales son mayoritariamente en relación a la forma en que realizó el recorrido. Los dibujos obtenidos remiten a lo que podría asociarse a una «fachada urbana» desde la percepción del peatón. Sin embargo, se recolectaron cuadernos donde hay ausencia de dibujos y sólo hay escritos vagos del recorrido, lo que hace también cuestionarse la técnica en cuanto a la libertad que otorga. Esto hace pensar que la siguiente técnica no funciona para todos los usuarios, sino para los que tienen facilidad de relatar una experiencia de manera visual.

Por otro lado, la sección tipo encuesta que se encuentra en el cuaderno permite hacer un análisis de datos cuantitativos de las experiencias de caminata, donde se obtienen resultados demográficos como: género y edad de los participantes, hora y día de la caminata, y su duración. Dicho esto, es posible hacer un análisis de qué tipo de usuario es el objetivo para aplicar la técnica.

Etnografía

Para la siguiente técnica, se seleccionaron dos tramos entre estaciones contiguas de la Línea 1 del Metro de Santiago para etnografiar. Para cada una de ellas se hizo el tramo 4 veces en distintos horarios y realizando distintos recorridos, con el fin de obtener diferentes percepciones según espacio y tiempo.

Recorrido Los Leones – Pedro de Valdivia

Desde un análisis del entorno, a primera instancia se puede observar que la densidad urbana y demográfica del lugar es muy alta. Esto se ve favorecido ya que se cuenta con una de las estaciones de metro más concurridas como lo es Los Leones. Dicho servicio provoca un gran flujo de personas en el sector, que no sólo realizan actividades, sino que lo utilizan como zona de tránsito.

Cabe destacar, que el sector entre Metro Los Leones y Pedro de Valdivia fue uno de los primeros en albergar el formato comercial moderno de shopping center y el famoso formato de caracol -de ese entonces (años 70's)- que hasta hoy se mantiene como rasgo característico del lugar y, por ende, una de las actividades que adquiere protagonismo a la hora de observar. Esta configuración circular ascendente con vitrinas llamativas no solo se ha mantenido en estructura, sino que en esencia albergando tiendas de nicho que apuntan a un público objetivo mucho más acotado que los malles actuales: Relojerías, tiendas de tatuaje, videojuegos, grow shop, accesorios de animé, perfumerías, barberías, deportivas, artículos de colección, entre otras. En conjunto con este tipo de comercio, también se pueden observar kioscos y pequeños locales de servicios diversos que se han mantenido en el lugar desde sus inicios. No es difícil encontrar una florería o un hombre lustrando zapatos con el mismo pedestal que hace 30 años.

Uno de los objetos que se encuentran a lo largo del tramo –y en la mayoría de las calles por las que se realizaron los recorridos– son los grandes maceteros amarillos y azules que contienen arbustos o árboles y que son apropiados por los transeúntes como lugares de descansos fugaces, usándolos de asientos, esto en su mayoría en la vereda sur de Providencia, puesto que se encuentran pocas bancas en la calle.

El espacio del recorrido se caracteriza por ser una zona con edificaciones verticales antiguas y consolidadas, hay una ausencia de áreas verdes –la única zona verde entre ambas estaciones sería la plaza que se encuentra entre Andrés Bello y el Río Mapocho. A pesar de que se observan lugares de descanso, como pequeños cafés, restaurantes de comida rápida y heladerías, estos no buscan retener a las personas con una estadía cómoda y experiencias de consumo

más allá del servicio de comida en sí. Dicho esto, se observa la zona caminada como un lugar de paso en donde cada individuo permanece el tiempo necesario para cumplir con la necesidad que desea satisfacer. Por otro lado, se observa una alta actividad de comercio ambulante –en su mayoría de carácter artesanal, mercadería importada y puestos de comida–, sobre todo a lo largo de la vereda norte de Av. Providencia y en las salidas de ambas estaciones de Metro.



[Fig. 21] Izq: maceteros a lo largo del tramo.
Der: Lustrabotas Don Germán.
Archivo personal.

El hecho que la zona sea de paso provoca que las interacciones entre quienes transitan en el lugar sean escasas, fugaces y poco profundas. Dentro del espacio no se aprecian muchas relaciones duraderas entre peatones, puesto que en su mayoría son desconocidos entre ellos, además de que generalmente los transeúntes se encuentran solos. Sin embargo, se pueden apreciar pequeñas relaciones más directas entre personas que trabajan en el sector, como por ejemplo Don Germán, el lustrabotas de Pedro de Valdivia con Providencia y Carlitos, el quiosquero de esa misma esquina, se conocen hace 10 años y la mayoría de los días entablan una pequeña conversación de unos 5 minutos. El resto de las personas, con esto se refiere a los peatones que usan este espacio como lugar de paso, en su mayoría no crea relaciones entre sí, aunque su relación en el espacio físico sea de gran cercanía. Cuando interactúan entre sí, no dura más de segundos, ya sea una pregunta de ubicación o un cho-

que corporal, cada uno vuelve a hacer lo que estaba haciendo.

Entre las 9am y las 11am se puede observar una de las interacciones a nivel peatonal que cubre casi toda la zona de Av. Providencia, donde se encuentran por lo menos cuatro lustradores de zapatos a lo largo de la avenida, en distintas esquinas y que entre el horario dicho casi se forma fila –en su mayoría hombres de corbata– para lustrarse los zapatos por \$1500. Esta es una de las pocas interacciones entre desconocidos que tiene una duración de tiempo de más de 3 o 4 minutos, donde por lo general se forman pequeñas conversaciones entre el caminante/cliente y el lustrador. Asimismo, se observa una pequeña apropiación de las salidas de ambas estaciones de Metro por grupos de 5 o 6 personas que integran alguna organización, y que buscan interactuar con caminantes para crear pequeñas conversaciones de 5 a 10 minutos con el objetivo de que estos adhirieran a alguna causa.

Entre los caminantes y el flujo de peatones se observa el mayor flujo de personas entre las 8 a 10hrs y entre las 17 a 19hrs, lo que coincide con las horas peak y horario punta del Metro durante los días de semana. Se observa a la vez, que desde que termina el horario punta en la tarde –a las 19 hrs–, se observa un cambio en las actividades de los peatones, donde pasa del horario laboral a un horario de actividades de ocio, donde se activa la zona Paseo Orrego Luco, el cual está rodeado de bares que se llenan de gente desde las 19hrs.

Recorrido U Católica – Santa Lucía

Desde una mirada hacia el entorno y el flujo de caminantes en el tramo, se observa –durante la semana– un gran flujo de gente en el recorrido entre las 9 y 10hrs y entre las 17 y 18hrs, donde se observa una mayor afluencia de gente entrando y saliendo por la entrada norte de la estación Santa Lucía. Sin embargo, el hecho de que la estación U Católica, luego de octubre 2019, tenga activa una sola



[Fig. 22] Salida de estación U Católica hacia Torres San Borja. Archivo personal.

entrada al Metro, tiene como consecuencia un alto flujo de caminantes entrando y saliendo de la estación, haciendo que se genere en la entrada sur un punto de alta congestión, donde la mayoría de las personas que salen del Metro van en dirección hacia las Torres San Borja, mientras que el resto siga su recorrido por «la Alameda». La infraestructura de la entrada de la estación U Católica permite que se genere en esta una zona de encuentro, descanso y actividad comercial. Esto, sobretodo, durante el verano, puesto que también se genera una gran zona de sombra, donde se observa cómo los caminantes se sitúan de manera para evitar el calor de Santiago.

Dentro del tramo se pueden observar lugares importantes de la zona, como lo son el centro cultural GAM, la Casa Central UC, la Biblioteca Nacional, el Cerro Santa Lucía y la Feria Santa Lucía, y que podrían definirse como los «hitos» dentro del tramo (Lynch, 1998). En los alrededores de estos lugares es donde se genera una mayor concentración de personas.

El GAM se observa como un lugar donde se concentra una gran cantidad de gente, lo que aumenta en fines de semana, y a la vez como un lugar de paso, donde gente va hacia Barrio Lastarria y viceversa. Desde esto, se observa una apropiación de los zócalos del GAM por distintos grupos: familias, amigos, grupos de baile. La fachada del centro cultural está cubierta por rayados, afiches y arte que nace desde el estallido social de octubre 2019, haciendo imposible a una y al resto de los caminantes no detenerse a mirar y leer las distintas consignas –que posteriormente fueron borradas la noche del 18 de febrero–.

Siguiendo el recorrido hacia el norte desde Metro U Católica, se encuentra el Barrio Lastarria. Este barrio se observa como una zona muy activa y con mucho flujo entre lunes a sábado, donde circula una gran cantidad de caminantes, quienes –durante la semana– van en su mayoría solos, a excepción de turistas que van principalmente en parejas. El paseo Lastarria toma un protagonismo en el barrio debido a su alta actividad de comercio ambulante, el cual es en su mayoría artesanías y objetos antiguos. En las tardes, desde las 17hrs, por lo general se posiciona algún grupo o solista que toca música en vivo en la esquina de Villavicencio con José Victorino Lastarria, generando una pequeña concentración de público. A lo largo de este barrio, que se encuentra entre el centro GAM y el Cerro Santa Lucía, se observan muchos caminantes paseando con su perro y que van hacia el cerro, donde también se encuentran parejas jóvenes y adultas, y gran cantidad de extranjeros.

La actividad de comercio ambulante se observa a lo largo de toda la zona, concentrándose en las salidas de las estaciones de Metro y en los paseos peatonales, además se observan vendedores ambulantes que se disponen entre los paraderos y la vereda sur de la Av. Libertador Bernardo O'Higgins.

	Actividades	Entorno	Interacciones	Objetos	Actores
Los Leones - Pedro de Valdivia	<ul style="list-style-type: none"> · comercio ambulante (ropa y artesanía) · lustre de zapatos ambulante · centros comerciales (tipo caracol) 	<ul style="list-style-type: none"> · concentración de gente fuera del Metro · veredas angostas para cantidad de gente · sombra en todo el tramo 	<ul style="list-style-type: none"> · pocas interacciones entre peatones · peatón - vendedor · peatón - captador · cruce tipo Tokio 	<ul style="list-style-type: none"> · maceteros amarillos y azules a lo largo de las avenidas · bancas como zona de descanso · escasez de basureros 	<ul style="list-style-type: none"> · oficinistas · estudiantes · vendedores ambulantes · captadores ONGs
U Católica - Santa Lucía	<ul style="list-style-type: none"> · comercio ambulante (artesanía y comida) · zona turística · actividades culturales 	<ul style="list-style-type: none"> · veredas anchas · hitos (cerro Sta. Lucía, Biblioteca Nacional, campus UC, Feria Sta. Lucía, barrio Lastarria, GAM) 	<ul style="list-style-type: none"> · salida estación U Católica como centro de reunión y descanso · grupos de personas en cerro Santa Lucía 	<ul style="list-style-type: none"> · mural de centro GAM (arte de resistencia) · escaleras del cerro como lugar de encuentro 	<ul style="list-style-type: none"> · turistas · vendedores ambulantes · ciclistas/ caminantes

[Fig. 23] Tabla de observaciones según categorías de Llop (2012).
Elaboración personal.

Análisis de la técnica

Desde la aplicación de los dos tipos de etnografía en el desarrollo de la investigación –autoetnografía y etnografía basada en la observación–, es posible hacer una comparación en cuanto a sus resultados. La autoetnografía permite al diseñador adoptar el rol de caminante. De esta manera, el diseñador es capaz de demostrar su percepción personal sobre los tramos etnografiados mediante observaciones que se realizan de manera participativamente activa. Dicho esto, el diseñador se comprende como un coparticipante del proceso de mapeo, realizando comentarios y observaciones que luego se complementan con las de los usuarios. De esta manera, se obtienen datos en el espacio en relación a comportamientos y acciones desde la experiencia personal del investigador. Por otro lado, la fase de etnografía basada en la observación permite obtener resultados en base a comportamientos y acciones de los actores que se desenvuelven en el espacio desde una observación pasiva. De esta manera, se pueden realizar asociaciones entre espacio y tipos de actores –caminantes– que usan estos. Así se concluye que desde ambas técnicas se logran mayoritariamente resultados que se relacionan a los comportamientos de los usuarios dentro del contexto –según las nueve categorías que describe Spradley en la «Matriz de observación descriptiva».

A la vez, con los resultados obtenidos se puede realizar un análisis desde la categoría evento, de manera que, según el día y hora de la semana, el espacio se percibe de diferentes maneras, así como los actores que interactúan en él. Dicho esto, cabe destacar la importancia de aplicar la etnografía en distintos espacios temporales, con el objetivo de obtener una descripción densa del tramo.

Mapeo colectivo

Para la siguiente técnica a desarrollar, se coordinaron dos sesiones con el fin de mapear dos tramos de la Línea 1. Luego de coordinados los tramos a mapear y ya en contacto con los grupos de mapeo, se diseñó para cada sesión un mapa –de aproximadamente 1m2– donde se podían observar como límites las estaciones de Metro de los tramos dados y calles principales dentro del recorrido, de manera que el mapa fuera lo más limpio y neutral posible, con el fin de que los participantes de las sesiones puedan rellenarlo según sus percepciones e intereses.

En ambas sesiones –además de obtener el registro visual del mapa completado– se realizó un registro audiovisual, de manera de recolectar datos que no pueden observarse en el mapa. Ambos registros contaron con el consentimiento informado de los participantes para ser utilizados en la presente investigación.

En primer lugar, se realizó una sesión de mapeo con personas que caminan, aunque no de manera sistemática, entre las estaciones Los Leones y Pedro de Valdivia. En segundo lugar, se desarrolló la técnica con caminantes que viven próximos al tramo Salvador–Baquedano.

Recorrido Los Leones – Pedro de Valdivia

Fecha: 29 de enero de 2020

Tramo entre estaciones: Los Leones – Pedro de Valdivia

Coparticipantes: 7

Para la siguiente sesión, se contactó con 6 personas que caminaran regularmente –es decir, 2 a 3 veces por semana– el tramo seleccionado y que no vivieran en la zona. Esto, con el objetivo de poder hacer una diferencia entre las dos instancias de mapeo colectivo en cuanto al tipo de caminante/usuario. Para la sesión se diseñó un mapa base con las estaciones de Metro Los Leones y Pedro de Valdivia como límites oriente y poniente respectivamente.

Para iniciar la sesión, se introdujo la técnica del mapeo colectivo explicando a los participantes en qué consiste. Luego, se dispuso al centro de la mesa el mapa base junto a distintos materiales para poder rellenarlo: lápices, papeles, plumones, entre otros. Dada la introducción de la actividad, los participantes comenzaron a completar el mapa fijando en primera instancia los lugares, locales y espacios que se encuentran en la zona.

En primera instancia se observa que los integrantes de la sesión señalan en el mapa los centros comerciales que se encuentran en la zona, seguido por locales de comercio y restaurantes. A medida

hacen recomendaciones y reseñas de los distintos espacios, «tienen que tomar el helado de canela del Sebastián, es mortal» comenta una participante luego de señalar una heladería en la calle Andrés de Fuenzalida.

Al finalizar la fase de mapeo de las distintas zonas, lugares y locales dentro mapa, se les pide a los participantes señalar cómo son las personas que se encuentran en la zona, de qué manera se disponen y comentar cómo son las interacciones que se generan. A lo que de manera colectiva comentan que por lo general –pensando en día de semana–, son tres actores los que se observan la zona: estudiantes, gente de oficina y comerciantes, donde los últimos permanecen en sus distintos puestos, y los estudiantes y oficinistas son los mayoritarios caminantes del trayecto. Esto último lo relacionan a la existencia de complejos universitarios y escolares, y de edificios que son en su mayoría oficinas.

En esta fase aumenta la coparticipación durante la sesión, donde los participantes van señalando y describiendo las esquinas y cruces donde más se genera concentración de gente, siendo principalmente la esquina de Ricardo Lyon con Providencia la con mayor flujo de caminantes, donde van apareciendo comentarios en relación a los comportamientos de las personas y qué sensación les genera a las participantes, «la gente va caminando demasiado apurada, yo igual en verdad porque me desespera caminar con tanta gente, entonces trato de hacerlo lo más rápido posible» comenta un participante en relación al cruce en la esquina antes mencionada. Asimismo, al mapear la alta concentración de caminantes en Av. Providencia, aparecen comentarios en relación a la vereda norte de la calle, la cual señalan en el mapa que es muy estrecha en relación a la cantidad de gente que pasa por ahí, ya que el espacio para caminar es disminuido por la existencia de puestos de vendedores ambulantes, quienes se ponen mayoritariamente en esa vereda de la calle.

[Fig. 25] Sesión de mapeo colectivo (Los Leones - Pedro de Valdivia).
Archivo personal.



Cabildo Seminario

Fecha: 9 de febrero de 2020

Lugar: Plazoleta Bernarda Morin (sede del cabildo)

Tramo entre estaciones: Salvador - Baquedano

Coparticipantes: 13

Con el propósito de realizar la técnica de mapeo colectivo con caminantes que a la vez sean habitantes del lugar a mapear, se contactó con el cabildo vecinal llamado «Cabildo Seminario» que se encuentra entre las estaciones Baquedano y Salvador. De manera de que el mapeo fuera también una herramienta para las actividades del cabildo, se acordó en una instancia previa a la sesión que el tema a tratar en la técnica sea principalmente un mapeo de la zona con el objetivo de visualizar los espacios para en un futuro hacer campaña sobre el plebiscito asociado a la aprobación de una nueva constitución en abril del 2020, puesto que el cabildo se formó en el contexto del estallido social de Chile, y se encuentra en lo que se llama la «zona cero». Desde esto, se diseñó un mapa base con los límites territoriales asignados por el cabildo, plazas de la zona, y calles principales.

Para comenzar, se introdujo la sesión explicando a los participantes en qué consiste la técnica. Luego, se dispuso el mapa en el centro del círculo junto con distintos materiales para rellenar el mapa: lápices, plumones, papeles de colores, tijeras y post it. Después de explicada la actividad, se pidió a los participantes ubicar sus viviendas dentro del mapa y otros espacios, lugares o elementos que contemplaran importantes dentro de la zona. Durante esta etapa, se percibe una escasa coparticipación que va evolucionando a lo largo de la sesión.

Se observa un acuerdo colectivo entre ciertas sensaciones que les generan algunos espacios, objetos y actores dentro de la zona mapeada (ej: en un momento un participante señala en el mapa un negocio local y comenta «acá está el viejo pesado», a lo que el resto de los integrantes concuerda). Una escena similar ocurre al mapear en la zona de Vicuña Mackenna vehículos de carabineros, donde surge en más de una vez el comentario «pacos culiaos», donde se percibe una sensación de enojo de acciones de las personas –carabineros– en relación a un espacio –calle Vicuña Mackenna–.

Luego de mapeadas las zonas, locales y lugares más importantes del territorio, se creó una mesa de diálogo –teniendo el mapa al centro del círculo de los coparticipantes– con el fin de delimitar los espacios donde sería importante desarrollar la campaña política propuesta por el cabildo. En esta fase, la sesión cambió en un gran nivel, aumentando la coparticipación. Es en esta instancia donde



[Fig. 27] Sesión de mapeo colectivo (Salvador - Baquedano).
Archivo personal.

se observa una gran relación entre la categoría de metas y la de espacio, siendo la meta el llegar a las personas del barrio con el fin de tener una campaña efectiva. Para ello, los integrantes de la sesión decidieron generar una simbología –a partir de post it de colores– para señalar los lugares específicos donde sería útil hacer campaña y la forma de campaña que se haría en cada uno de estos espacios. En lo anterior surge también la importancia de las acciones de los participantes en relación a eventos futuros.

Análisis de la técnica

El mapeo colectivo, al ser observado en cuanto a su carácter de coparticipación durante las sesiones, se puede analizar que dicha participación colectiva va cambiando a lo largo de la sesión. A medida que en la dinámica del mapeo se genera una conversación común entre los participantes, donde las percepciones de los integrantes se conectan, se analiza el mapeo colectivo como una técnica desde la cual se obtiene una visión común del territorio.

Al comparar las dos sesiones de mapeo realizadas, se puede hacer un análisis desde los resultados obtenidos en relación a los participantes de cada sesión. En el mapeo realizado con caminantes del tramo Pedro de Valdivia a Los Leones se rescataron mayoritariamente datos en relación al espacio recorrido. Estas, fueron principalmente zonas y locales comerciales georreferenciados en el mapa durante la sesión. Desde una percepción del espacio por parte de los participantes, se pueden hacer relaciones entre éste y los actores que lo comprenden, así como las acciones que se observan. Por otro lado, en el mapeo realizado entre las estaciones de Metro Baquedano y Salvador los participantes eran caminantes y a la vez habitantes del territorio comprendido entre ambas estaciones de Metro. Al realizar el mapeo en conjunto con habitantes de la zona, es posible obtener percepciones colectivas en cuanto a temas que no solo afectan a los actores cuando se encuentran caminando, sino que se recogen percepciones de espacios del barrio que afectan al vivir cotidiano de dichos habitantes. Asimismo, se observa una percepción colectiva profunda en cuanto a diferentes eventos en relación al espacio, donde priman observaciones en relación a eventos del «estallido social» de Chile.

Es importante aclarar que los mapeos colectivos son la única técnica –entre las cuatro aplicadas en la presente investigación– que se realiza fuera del terreno. Dicho esto, y a partir de los resultados obtenidos en las sesiones, se puede concluir que el hecho de abstraerse del contexto de estudio hace que los participantes emitan su percepción del tramo en base a lo que recuerdan, otorgándole una importancia a dichos comentarios.

Entrevista móvil

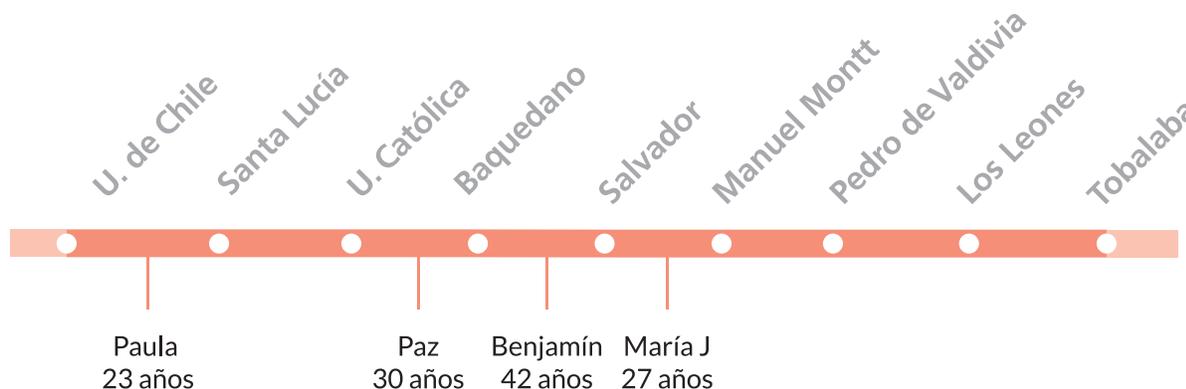
Para la siguiente técnica, se definió una lista de preguntas como guía base para la entrevista, con el objetivo de obtener datos que puedan relacionarse y compararse entre las distintas caminatas. Luego, la entrevistadora va haciendo acotaciones o preguntas según lo que el caminante va respondiendo por lo que se entenderá la entrevista como una de carácter abierto.

Guión base de la entrevista

1. *¿Cuál es el propósito de esta caminata?*
2. *¿Con qué frecuencia realizas esta caminata?*
3. *Pedir al entrevistado que –a medida que se va realizando el recorrido– vaya contando cómo realiza la caminata, en qué cosas o lugares se fija, cómo interactúa con otros caminantes, cuáles son puntos de referencia que tiene en cuenta*
4. *¿Sientes que tanto tu recorrido como tu caminata ha cambiado desde el estallido social de octubre de 2019? ¿De qué manera?*

Se contactó con distintas personas para realizar las entrevistas móviles. En primer lugar, se acordó con los entrevistados los objetivos de la entrevista, qué se hará con el material y cómo se grabará para, después de obtener su aceptación, iniciar la entrevista. Con el fin de que la caminata guiada se desarrollara sin interrupciones que pudieran obstaculizar una entrevista continua, se utilizó la grabación de audio como método de registro principal teniendo, en ocasiones, capturas de imagen para complementar la entrevista. Se realizaron 4 entrevistas móviles –entre tramos contiguos entre las estaciones Los Leones y Universidad de Chile– a personas entre 23 y 42 años.

[Fig. 28] Elaboración propia.



Resultados

Desde la práctica del caminar con es posible crear una conversación en terreno junto al caminante, donde el o la caminante tiene el rol de liderar la caminata, mientras que la diseñadora obtiene el rol de participar activamente en relación al usuario, guiando la entrevista de acuerdo a lo que el caminante va relatando con respecto a su actividad y sus percepciones de su entorno. De esta manera, se pueden realizar observaciones en terreno que permiten obtener percepciones del entorno –y a la vez vivencias– y del caminante con respecto a este. Esto facilita hacer preguntas de lo que está ocurriendo en el momento:

P: [...]Por ejemplo, este mall nuevo que es el Mall Vivo Imperio, que como que rompe mucho el esquema de edificio antiguo que tiene el centro, que tiene por ejemplo cine, Starbucks, HyM, y por eso rompe mucho el esquema y eso me llama mucho la atención.

E: En cuanto a lo que dices que el mall rompe con el esquema, ¿En qué sentido te refieres? ¿Cuál sería entonces el esquema tradicional de esta zona?

P: El esquema tradicional es principalmente edificios muy antiguos, muchos de servicios públicos, de bancos, de ópticas, más que de tiendas comerciales estilo HyM, o tiendas de ropa. También es muy característico el comercio ambulante que se sitúa alrededor de las veredas, y al frente de ese mall no se puede poner comercio ambulante porque rompe con las leyes que tiene el contrato con ese mall.

(Extracto entrevista móvil a Paula, U de Chile - Santa Lucía)

El hecho de poder hacer una entrevista en terreno donde el entrevistado está realizando la caminata, activa de alguna manera la memoria del caminante. Esto se produjo en su mayoría a la hora de hacer preguntas sobre cómo ha cambiado su caminata cotidiana luego del estallido del 18 de octubre, haciendo que el entrevistado se acuerde de su percepción de caminata anterior en contra de la actual, lo que –principalmente– llevó a comentarios desde una percepción visual, sin embargo esta pregunta en la entrevista móvil arrojó respuestas muy interesantes con respecto al hecho de qué ocurre cuando no se tiene otra alternativa de transporte a la caminata, pensando en el cierre de ciertas estaciones de Metro:

E: Y sobre todo ahora, después del estallido social, que sabemos que partió con el alza de la tarifa del Metro, y donde el Metro ha sido un espacio importante de desarrollo del contexto, ¿Haz sentido que ha cambiado tus formas de caminata?

B: Sí, de todas maneras. Para empezar, el primer mes caminé mucho más por acá de lo normal, conocí el barrio mucho más que lo que había conocido antes, porque los Metros estaban cerrados y conocí también mejor lo que estaba justo después de Salvador al otro lado, y justo más arriba que Manuel Montt, porque antes caminaba sólo entre esos dos para después tomar Metro, y muchas veces ahora tuve que caminar media hora, cuarenta minutos para llegar a un lugar porque no estaban los Metros ni micros. También los semáforos, sobretodo el de Eliodoro Yáñez, que está al lado de mi casa, lleva más de tres meses no funcionando, y cruzar eso hasta caminando, o sea en auto olvídale a ciertas horas, puedes estar ahí esperando hasta una hora. [...]el acto de, ay cómo lo explico, como de caminar por ahí, era algo que lo hacía mucho más porque caminaba a las manifestaciones, a pata. Eso lo hice por tres semanas, lo hice todos los días y caminé, más que lo normal, ese recorrido. Los supermercados están cerrados, tenía que conocer cuáles son los lugares que están abiertos, cuáles son los lugares que quizás los dueños viven ahí mismo entonces no tienen que cerrar más temprano para llegar al toque de queda. Conocí mucho mejor el barrio por eso mismo.

E: Y aparte de la experiencia de ti sólo caminando por el barrio, ¿Sentiste que también cambió tu interacción con la gente, o tu sensación?

B: Menos miedo, en general. Más miedo a autoridades, a pacos y eso, pero como que fue uno de los momentos más seguros que me sentí en Santiago, como que todo el mundo estaba buena onda. Usé espacios públicos mucho más. Usé el parque de al frente, el Parque de la Aviación. Me juntaba ahí muchas veces con gente, me sentaba ahí. Tomaba cerveza o algo, alcohol por la calle de una forma más libre quizás, que lo que hubiera hecho antes, menos preocupado de que van a pasar alguien y te vaya a sacar un parte. También hubo siempre como, más necesidad de usar esos mismos espacios porque ya no había, como que había muchos lugares que por momentos chicos era peligroso por los pacos y eso, entonces como rincones que no iba antes para sentarme un rato hasta que las

lacrimógenas se calmen, o eso como que me senté o esperé un rato casi en todo el recorrido entre estos dos Metros porque pasaban cosas, así como que de repente tenías que ir a otro lado. Lugares estaban cerrados, entonces tuve que encontrar lugares nuevos y nuevas caminatas o parar en nuevos lugares entre esos dos Metros.

(Extracto entrevista móvil a Benjamín, Manuel Montt - Salvador)

E: *Desde el estallido social, y desde que se cerraron algunas estaciones del Metro, como Baquedano que sigue cerrada. ¿Has sentido que cambió la dinámica de tu caminata y del recorrido?*

P: *El recorrido, las calles que hago son las mismas, pero me pasó que cuando empezó todo esto, bueno estuve hartos días sin venir a la U y justo en ese tiempo estaba rotando en el Sotero en Puente Alto, entonces no venía a Marcoleta, y todas las veces que venía a Plaza Italia como con todas las manifestaciones y todo iba de Plaza Italia para arriba, nunca bajaba, entonces como que el minuto en que miraba todo lo que estaba pasando de Plaza Italia para abajo era en las caminatas de la mañana, como mirando desde si había o no más olor a lacrimógenas, los carteles. Sobretudo también después de que quedó la embarrada en el Cine Arte Alameda, el primer día por menos de hecho me pasó que pasé y no me di cuenta, y me acordé cuando había llegado al GAM que no había mirado el Cine Arte Alameda, y al día siguiente paré y miré como estaba para adentro y en verdad estaba todo tapado, pero sí me fijo en cosas distintas.*

(Extracto entrevista móvil a Paz, U Católica - Baquedano)



[Fig. 29] Fotografía -capturada por Paz- del arte que más le gusta en la fachada del GAM

Al realizar esta técnica, se pudo obtener también percepciones efímeras de los caminantes, ya que, al hacer que este fuera relatando su trayecto, el entrevistado dijo acotaciones o comentarios que sólo podían obtenerse si se estaba en el lugar y momento:

-Llegando al centro cultural español-

B: [...]Una cosa importante quizás, esta línea verde que se ve media tapada acá y ahí, a un mes del estallido, durante la noche, unos pro pacos pintaron una línea verde desde Manuel Montt hasta la Plaza Italia, como tapando todas las cosas y verde oliva, verde paco, color paco. Ahora queda poco, se nota por detrás de lo nuevo, pero se ha tapado caleta.

(Extracto entrevista móvil a Benjamín, Manuel Montt - Salvador)

El hecho de que el entrevistado/caminante haga una caminata guiada hacia la diseñadora, describiendo con gestos y palabras cómo es su recorrido habitual, se suma el factor de estar «en el lugar». Dicho esto, prima una relación entre el actor, el espacio y los objetos por sobre otras categorías que desarrolla Spradley:

E: ¿Igual ya empezaste a reconocer nuevos lugares, locales?

MJ: Si, pero igual me pasa lo mismo que me pasaba en la caminata hacia mi pega anterior, que es algo que uno hace mucho. Es que te sabes las cosas a nivel peatón. Ponte tú, te sabes los letreros, que tiene el menú a \$2500, o te sabes que estos venden cerveza, o almuerzo, pero todo a nivel peatón. Pero ponte que me fuera por la vereda del frente, y miras los locales desde lejos, eso igual es raro, porque es otra perspectiva y no sabes si está en el mismo lugar, eso a mí me confunde igual. Eso me pasa mucho. Tengo mucha memoria visual igual.

(Extracto entrevista móvil a María Jesús, Baquedano - Salvador)

Análisis de la técnica

Dentro de lo que arrojan los resultados de la entrevista móvil en relación a la metodología de análisis de datos de Spradley, es importante destacar que tanto el espacio como las metas –del entrevistado– son las categorías que predominan a la hora de obtener las diferentes percepciones de las personas. Esto es, precisamente por el hecho de que la entrevista sea de carácter dinámico, haciendo el recorrido caminando donde la entrevistadora acompaña al caminante en su actividad cotidiana. De esta manera se extrae que dependiendo del propósito de la caminata o, en palabras de Spradley, la meta de ella define qué descripciones se obtienen del espacio en cuanto al modo de caminar, donde aparece también el factor acciones. Sin embargo, y como sucede así en las otras técnicas, el espacio por sí solo adquiere un protagonismo a la hora de recibir la percepción de los caminantes, puesto que una descripción del espacio no es difícil de obtener del participante. Dicho esto, se extrae que desde las acciones que realiza el participante en consecuencia del espacio da un pie para acercarse a un análisis de las sensaciones y comportamiento de los entrevistados. Desde el hecho de que las entrevistas fueron realizadas a personas que caminan su recorrido por lo menos tres veces a la semana, se observa un factor que no se tenía contemplado que es el de la memoria espacial y de acción. El tener el recorrido memorizado hace que los caminantes no se cuestionen ciertos elementos o interacciones que suceden en el lugar, por lo que en un futuro se podría aconsejar realizar las entrevistas móviles también con sujetos que no realicen el recorrido seleccionado, de manera que se puedan extraer percepciones que para otros pueden ser obviadas y, por lo tanto, no expresadas a la entrevistadora.

Es importante, también, concluir que esta técnica arroja valiosas percepciones de carácter efímero y que sólo pueden obtenerse estando en el espacio de los hechos, ya que el carácter de estar en terreno permite al entrevistado dialogar de lo que está percibiendo en dicho momento. Con esto, se propone que la entrevista móvil se destaca por obtener percepciones del momento entre la relación caminante y ciudad, facilitando también un poder de análisis temporal comparativo, donde en un futuro podrían hacerse seguimientos con cada uno de los entrevistados, con el objetivo de hacer una comparación entre las percepciones de los caminantes a lo largo de una línea cronológica, donde el factor evento sería un eje de investigación.

Triangulación de técnicas

cuaderno de caminantes | etnografía | mapeo colectivo | entrevista móvil

Luego de analizar de manera particular cada técnica, es necesario realizar una comparación entre los resultados obtenidos de cada una de ellas. De esta manera, se vuelve a hacer uso de la «Matriz de observación descriptiva» de Spradley (1980) con el fin de señalar qué relaciones entre categorías se pueden realizar a partir del tipo de resultados que arroja cada una de las cuatro técnicas. Dicho esto, cabe destacar que el análisis de triangulación entre los métodos de mapeo se realiza de manera integral. Así, predomina el análisis según la categorización de los resultados obtenidos, por sobre los resultados en sí.

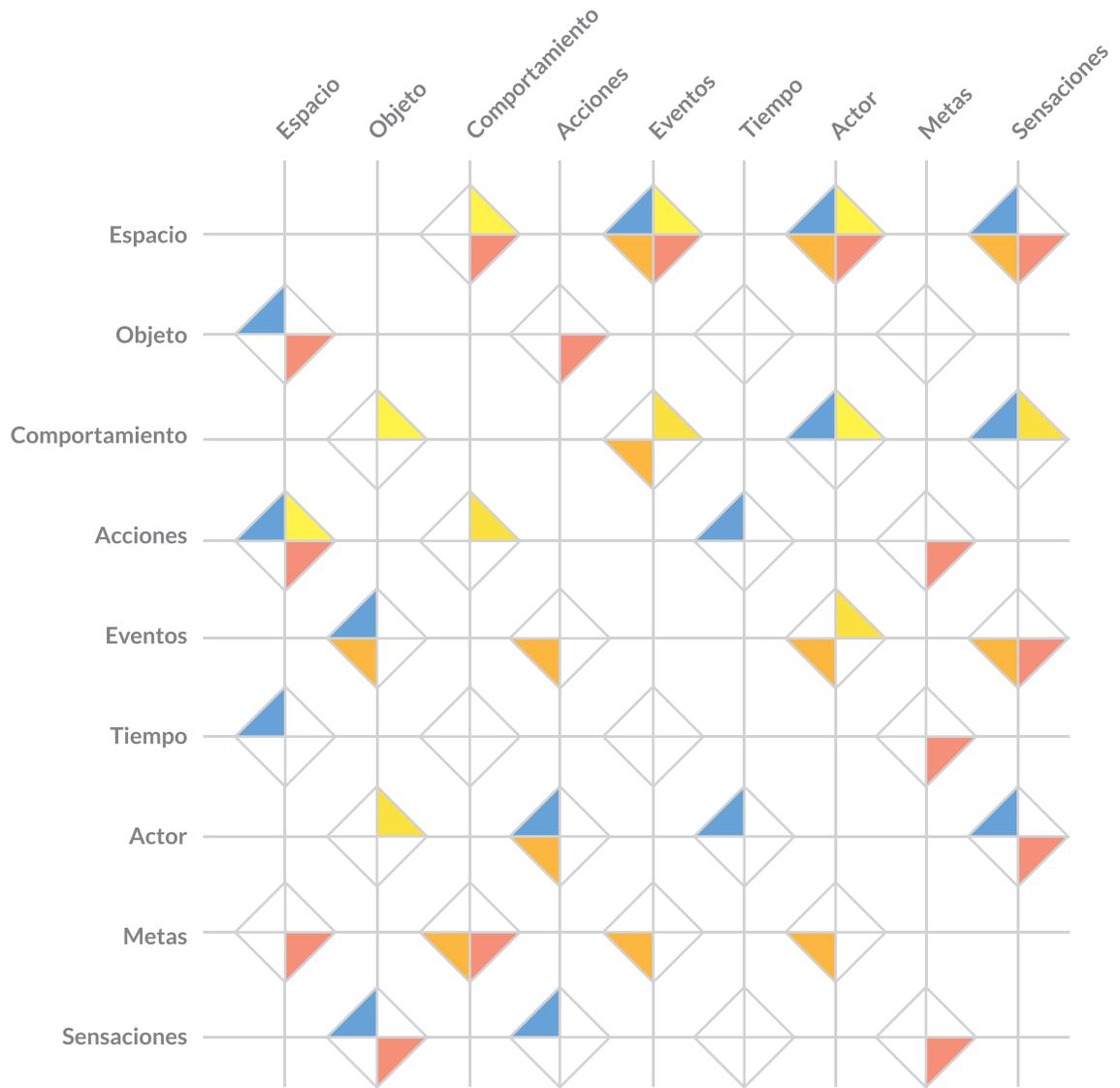
La percepción del espacio es el tipo de resultado que más se obtiene a partir de las cuatro técnicas aplicadas. Desde el espacio como factor protagonista en los mapeos, se obtienen relaciones entre las categorías espacio-eventos y espacio-actor en todas las técnicas, donde en la categoría eventos primó el contexto del «estallido social» de octubre de 2019.

Extrayendo la categoría de espacio, se analiza que a partir de los cuadernos de caminantes es posible ver observaciones en relación a tiempo, actor y sensaciones como categorías principales. Desde la etnografía priman resultados en cuanto a actor/es y comportamientos. Los mapeos colectivos arrojan percepciones desde eventos y metas. Por último, al analizar los resultados de las entrevistas móviles, se analiza una mayoría de percepciones en cuanto a sensaciones y metas.

Dicho esto, se concluye que cada técnica arroja datos cualitativos en cuanto a percepciones del terreno desde diversos ángulos. Así, los resultados visualizados en la matriz de observación descriptiva permiten para un futuro definir la o las técnicas de mapeo a aplicar en un proceso de diseño, en cuanto al tipo de resultado que se quiere obtener.



MATRIZ DE OBSERVACIÓN DESCRIPTIVA



[Fig. 30] Elaboración propia

ARTÍCULO

Técnicas de mapeo desde un diseño coparticipativo: percepciones de caminantes a lo largo del nivel calle de la Línea 1 del Metro de Santiago.

Mapping techniques using coparticipatory design: pedestrians' perceptions along the streetscape of the Line 1 of Metro de Santiago

Isidora Amenábar Moreno
Escuela de Diseño
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Resumen

El «mapa», en tanto herramienta que nace desde la cartografía la cual ha sido desarrollada principalmente desde el área de la ciencia geopolítica, contiene un carácter de «poder» que se le ha asignado históricamente, adjudicándole una credibilidad propia. De tal forma, se le atribuye al mapa como un objeto cartográfico que da cuenta de una relación comunicacional de carácter unilateral, donde hay un ente o sujeto creador, quien define «qué aparece» y «qué no aparece» en él. A partir de esto, se pone en cuestión ese carácter unilateral que se percibe no del mapa *per se*, ya que sólo es uno de los posibles productos o resultados de un proceso, sino del proceso previo que tiene como uno de sus resultados el mapa. Aquel es el proceso de «mapear», el cual se planteará desde la visión de la corriente de la «cartografía crítica», con el objeto de reprochar la cartografía tradicional y hegemónica, y proponiendo el mapeo como un método y a la vez proceso que debe ser desenvuelto en un contexto coparticipativo. Asimismo, el acto de mapear debe ser comprendido dentro de un contexto o territorio y debe contemplar a sus habitantes o participantes. Donde la ciudad es un espacio de interacciones y de relaciones, el caminante es comprendido como un actor clave dentro de ésta, haciendo de la caminata –además de una actividad cotidiana– un acto donde el caminante «hace ciudad». Dicho esto, se define el nivel calle de la Línea 1 del Metro de Santiago como espacio de estudio y a los caminantes a lo largo de él como usuarios y coparticipantes de la investigación. Aquí surge la interrelación entre caminante/s y ciudad como un contexto en el que se propone la siguiente investigación, donde se exploran diferentes técnicas de mapeo obtenidas desde distintas disciplinas para luego ser desarrolladas y analizadas desde un proceso de codiseño.

Palabras clave

mapeo; diseño coparticipativo; cartografía crítica; caminante; Metro de Santiago

Abstract

The "map", as a tool born from the discipline of cartography and that developed principally from the area geopolitical science, holds a historically assigned position of "power", awarding it a certain credibility. Thus, a map is recognized as a cartographic object that takes into account a communicational relationship of a unilateral nature where by an entity or subject, as creator, defines what does or not appear within. As a result, one can question the merit of that unilateral nature as a perception, rather than an objective representation, recognizing the result as only one of various alternatives of a certain process. This process of "mapping", will be considered from the perspective of contemporary "critical cartography", in order to challenge traditional and hegemonic cartography, and propose mapping as a method and process that should be developed from a co-participatory context. Likewise, the act of mapping must be understood within a context or territory, and therefore must contemplate its inhabitants or participants. As the city is a space of interactions and relationships, the pedestrian is understood as a key actor within it, executing the route - in addition to a daily activity - an act where the pedestrian is an equally important element to what makes the city. With this in mind, the streetscape of the Line 1 of Metro de Santiago's system is defined in this research as the designated study area and therefore the pedestrians along it as users and research participants. Herein, the interrelationship between the pedestrian and the city arises as the context in which the following research is proposed, where different mapping techniques obtained from different disciplines are explored, developed and the analyzed through a process of codesign.

Keywords

mapping; coparticipative design; critical cartography; pedestrian; Metro de Santiago

Introducción

La denominada «cartografía crítica» –como corriente académica– enjuicia la cartografía clásica y, en consecuencia, intenta generar nuevas prácticas desde la cartografía (Crampton y Krygier, 2006), impugnando a ésta como una práctica que históricamente fue desarrollada de manera unilateral, al alterar la forma en que luego el mapa resultante sería percibido (Bateson, 1972). Así, surge también un cuestionamiento hacia el mapeo como proceso previo, ya que el mapa es solo uno de sus posibles resultados. Desde el diseño se han planteado diversas prácticas en favor de un proceso que invita al usuario a ser partícipe activo de éste. El diseño que comprende al «usuario como sujeto» se enfoca en la experiencia del mismo, entregándole una mayor injerencia y espacio dentro del proceso de diseño, para hacerlo partícipe de las fases de dicho proceso.

Por otro lado, se encuentra un enfoque en lo participativo o en el «usuario como socio», que ha sido impulsado por europeos del norte (Sanders, 2006). Desde las posiciones antes mencionadas aparecen dos términos que están siendo regularmente utilizados y aplicados en el diseño, tanto de lo académico como lo empírico: «codiseño» y «cocreación». Sanders y Stappers (2007) definen la cocreación como cualquier acto de creatividad colectiva compartida entre dos o más personas, y el codiseño, como un acto de creatividad colectiva aplicada durante todo el proceso de diseño; es decir, el codiseño sería una instancia específica de cocreación. Dicho lo anterior, se toma en consideración el enfoque de «cocreación en el diseño», el cual puede ser aplicado en una fase de prediseño como en una de postdiseño (Llop, 2012a). En esta misma línea, Sanders y Stappers proponen que, si el codiseño tiene que ejercerse durante todo el proceso, la cocreación en el diseño puede llevarse a cabo en diferentes fases de éste.

En el marco de los procesos de diseño basados en la cocreación, que tienen por objetivo la realización de un mapeo, en el cual a su vez existe un contexto en tanto territorio como habitantes o participantes de éste, se encuentra la propuesta de Iconoclastas (2013), quienes mediante el uso del mapa como herramienta cartográfica, realizan sesiones de mapeo colectivo de territorios –en su mayoría periféricos– con el fin de encontrar temas, problemas, críticas que existen en el contexto mapeado. La herramienta «dibujando el bienestar», diseñada por Manuela Garretón en 2014¹, permite mapear lugares con respecto al bienestar subjetivo de las personas

mediante una visualización de la información. Por otro lado, la investigación de diseño basada en técnicas obtenidas de disciplinas afines al diseño –como lo es la antropología– es un tema que ha sido investigado y desarrollado desde la academia, donde Jenn y Ken Visocky (2018) reúnen diferentes técnicas de investigación que pueden ser ligadas al proceso de diseño. Así, Llop (2012b) recalca la utilización de técnicas que surgen de disciplinas de las ciencias sociales y que se aplican a procesos de investigación en diseño como lo es la etnografía. Asimismo, en la «antropología del diseño», en tanto práctica que se plantea desde un carácter colaborativo entre los STS (Estudios de Ciencia y Tecnología) y la antropología, se articula un repensar de la práctica antropológica hacia procesos de diseño (Gunn, Otto y Smith, 2013).

Cabe mencionar que el diseño como práctica que se ha visto involucrada en ámbitos de lo social y, que según Margolin (2015) es una disciplina que siempre ha relacionado con asuntos sociales, «ha tenido lugar una redefinición tanto de lo social como del diseño: mientras lo social se comienza a entender como un proceso precario de composición de ecologías y/o mundos colectivos, revelando así la política más-que-humana de las prácticas y los proyectos tecnocientíficos y tecno-económicos, el diseño se revela como una práctica radicalmente distribuida, conminándonos a prestar atención a las capacidades de diseño de actores no-diseñadores y no-humanos» (Farías y Sánchez, 2018).

Para que el acto de mapear se pueda llevar a cabo desde un proceso de diseño protagonizado por la cocreación y coparticipación, resulta necesaria la aplicación, y luego posterior análisis, de diversas técnicas que son o podrían ser utilizadas para tal efecto. De esta manera, investigar el uso de técnicas que invitan a la coparticipación resulta de importancia, tanto desde la perspectiva del usuario como del diseñador en el contexto definido. En el siguiente escrito se analiza el desarrollo de cuatro técnicas de mapeo desde la coparticipación, las cuales se aplicaron en el contexto del espacio público del nivel calle de la Línea 1 del Metro de Santiago y de sus caminantes como coparticipadores del mapeo. Estas técnicas definidas son: cuaderno de caminantes, etnografía, mapeo colectivo y entrevista móvil.

Mapear desde el caminar

El «acto de caminar», como una actividad cotidiana del ciudadano, resulta apropiada para ser utilizada como eje central y

objeto de estudio para realizar un mapeo colectivo, haciendo de esta actividad una manera de hacer ciudad, donde ni la ciudad ni el caminante se entienden por sí solos, sino como elementos que coexisten. De esta manera el hacer ciudad se entiende desde uno contra la ciudad y la ciudad hacia uno (Tironi, 2018).

El interés por la dimensión humana da cuenta, a su vez, de una demanda por una mejor calidad urbana que se ha desarrollado desde inicios del siglo XXI (Gehl, 2011). Asimismo, la dimensión humana es la que genera la imagen ambiental de la ciudad; a saber, la unión entre identidad, estructura y significado que cada persona –o un colectivo– le da a la ciudad, y al haber un diálogo entre la ciudad y quien habita «La creación de la imagen ambiental es un proceso bilateral entre observador y observado. Lo que él ve se basa en la forma exterior, pero la manera como lo interpreta y organiza esto, y cómo orienta su atención, influye a su vez en lo que ve» (Lynch, 1998, p. 159). En la misma línea, las relaciones sociales que se generan en una sociedad, se traducen en el espacio físico; es decir, el espacio habitado es una simbolización espontánea del espacio social (Bourdieu, 1999).

De esta manera, la Línea 1 del Metro de Santiago se extiende a lo largo del eje principal de Santiago, haciendo de ésta un objeto de estudio por el que transita un gran y variado número de caminantes. Al ser las calles y veredas los principales lugares públicos de la ciudad, son también sus órganos vitales y donde se refleja el sentir de la gente en la ciudad (Jacobs, 1972). Desde una perspectiva en la cual el caminante se entiende como un actor crítico de la ciudad y

del contexto en el que ejerce la actividad de caminar o, como propone Benjamin (1982), el *flâneur*, un sujeto que camina por la ciudad atento a su entorno, o bien, la figura del «hacedor» de De Certeau (1980) que describe a un actor que, mediante actos de rebeldía en actividades cotidianas como lo es el caminar, se revelan fallas en el diseño urbano. En una línea opuesta, Simmel se refiere al término *Actitud Blaseé*, el cual es un fenómeno psíquico exclusivo de la metrópoli que adquieren las personas –en este contexto caminantes– y que consiste en una insensibilidad ante la indiferencia de las cosas, la cual nace a partir de la multiplicidad de estímulos nerviosos que hay en la ciudad, un rápido e ininterrumpido intercambio de impresiones externas e internas (Simmel, 1988). Entendiendo el personaje del caminante como un participante activo y crítico de su entorno y desde el mapeo como una herramienta metodológica, se hace posible la interpretación de un territorio determinado desde un proceso de cocreación en el diseño.

Técnicas de mapeo

La siguiente investigación recurre al uso de metodologías y técnicas donde es central un análisis del usuario y el contexto en el que éste se sitúa, para conocer cómo éste percibe su entorno. Cabe mencionar que la herramienta del mapeo es utilizada en diversas áreas, desde el diseño hasta la investigación humanística y científica, con el fin de construir interfaces mediante decisiones informadas, interfaces que no sólo tienen como resultado un mapa. Por ello, si el mapeo se utiliza para tomar decisiones informadas, entonces también hay que tomar decisiones sobre el cómo «hacer uso» del mapeo (Allen y Queen, 2015). En tal sentido, se opta por la investigación cualitativa puesto que se fundamenta en el análisis de un contexto desde la narrativa y vivencia de sus actores, donde existen múltiples perspectivas que en conjunto forman el relato colectivo del territorio.

Cuaderno de caminantes

Esta técnica de mapeo es rescatada del proyecto «Metro a Metro» de la iniciativa chilena La Reconquista Peatonal. Con el cuaderno se invita a los caminantes a rellenar un cuadernillo impreso –diseñado de tal forma que se adapta a las condiciones y descripciones que pueden obtenerse desde los distintos usuarios– que luego debe ser enviado mediante fotocopia o fotografía al correo de la iniciativa. Si bien esta metodología genera de alguna forma nuevos debates desde y con el territorio, estas conversaciones y co-participaciones

	Entrevistas móviles	Etnografías	Cuaderno caminante	Mapeo colectivo
En terreno	Si	Si	Si	No
Datos recolectados	Cualitativos	Cualitativos	Cualitativos Cuantitativos	Cualitativos
Participación	Uno a uno	Personal	Mixta	Colectiva
Participantes	Diseñador Caminante	Diseñador	Caminante	Diseñador Caminante
Rol del diseñador (durante la actividad)	Entrevistador	Observador caminante	No participa	Observador / Monitor activo
Tipo de registro	Oral	Escrito / oral / fotográfico	Visual	Visual / oral

[Fig. 1] Técnicas de mapeo y características
Elaboración propia

instancias de mapeo colectivo, puesto que el diseñador actúa de manera pasiva, donde su rol es de monitor de la sesión y a la vez observador.

Entrevista móvil

Por medio de la entrevista al usuario, como método para obtener información, se intenta situarla en terreno llegando a la práctica del walking with, la cual consiste en una técnica híbrida –que une la etnografía y la entrevista– donde se realiza una entrevista en terreno desde la caminata como eje principal. El «caminar con» es un método que «transforma la deriva, porque se camina, pero se hace siguiendo la orientación de la persona a quien se acompaña y se combina con la observación participante móvil porque quien investiga se sumerge en el contexto de la persona, experimenta a su lado las condiciones ambientales y se mueve respondiendo a lo inesperado del espacio público» (Ríos y Rojas, 2013). Para llevarlas a efecto, se contactó con diferentes personas que realizan caminatas entre estaciones de Metro para hacer una en conjunto, donde el diseñador/entrevistador participa y observa activamente a medida que transcurre la entrevista –guiada por el diseñador–. Sin embargo, es él y/o la entrevistada quien guía la caminata. El acto del «caminar con» facilita al entrevistador sumergirse dentro de la vivencia del entrevistado/caminante, puesto que se pone al diseñador como un ente co-presente dentro de la caminata, ampliando así su rango de observación, participación y recolección de registro (Büscher y Urry, 2009).

Hacia una percepción del espacio

La práctica de caminar supone una actividad cotidiana donde, según la meta o el propósito del recorrido, se generan ciertos patrones cuando se hace de manera rutinaria. Al momento de observar resultados de percepciones de caminatas aplicando la técnica de la entrevista móvil, emerge como un factor importante el de la memoria. La actividad de hacer una entrevista en el contexto de estudio en conjunto con el caminante, provoca la presencia concurrente de la memoria visual y de accionar del entrevistado, permitiendo así obtener percepciones del caminante en relación a una línea temporal donde los entrevistados recurren a hechos o eventos particulares para asociar un cambio. Al respecto, tomamos las palabras de Benjamín (34 años) «Es importante esta línea verde que se ve media tapada acá y ahí. A un mes del estallido, durante la noche, unos pro pacos pintaron una línea verde desde Manuel Montt hasta la Plaza Italia, tapando todas las cosas y verde oliva, verde paco, color paco.



[Fig. 4] Sesión de mapeo colectivo realizado con Cabildo Seminario. Archivo personal

Ahora queda poco, se nota por detrás de lo nuevo, pero se ha tapado hartito». Lo mismo ocurre a la hora de realizar etnografías, donde se puede apreciar una modificación del espacio en intervalos temporales distintos, permitiendo asociar una descripción del contexto –ya sea el lugar mismo como las personas que se encuentran en él– en relación a una ubicación en el tiempo. Desde el desarrollo de los cuadernos de caminantes se añade una descripción más densa aunque de un viaje en particular, ya que se obtienen datos de una caminata hecha tal día entre tales estaciones de Metro y se muestra un mapeo lineal de una caminata «congelada en el tiempo», que a su vez también permite obtener una percepción colectiva producto de la suma de percepciones singulares de un territorio y de un espacio temporal determinado dentro de éste. A la hora de realizar el mapeo colectivo, se observa que al momento en que los participantes emiten comentarios de un lugar en cuanto a un evento en particular ajeno al resto, no se visualiza en el mapa central (ej: una participante comenta una anécdota de una cita en un bar situado en Paseo Orrego Luco), sin embargo, a la hora en que surgen comentarios sobre algún lugar o zona en cuanto a un evento que sí es relativo al resto de los participantes, como ocurrió en una de las sesiones de mapeo colectivo en conjunto con un cabildo de vecinos en la comuna de Providencia en que se señalaron en el mapa zonas –representadas por papel color verde– del barrio donde en un futuro se podrían realizar eventos de campaña política, sí se señala en el mapa colectivo, como se observa en la [Fig. 4].

Caminante y coparticipante

El caminante como un actor que habita la ciudad desde el caminar, hace oportuno realizar un análisis del territorio

en el que se desprende desde su perspectiva como de la observación de sus comportamientos. Sin embargo, hay que hacer una distinción entre el comportamiento del caminante a la hora de realizar la caminata per se, del comportamiento que éste tiene a la hora de obtener el rol de coparticipante del proceso de mapeo. A propósito de esto último, se podría decir que cuando el caminante es un participante activo del mapeo, se obtienen resultados en cuanto a lo que él dice y piensa, mientras que cuando él mismo es observado se puede analizar lo que hace.

Cuando se observa el accionar y comportar del transeúnte dentro del contexto, sin estar consciente de que está siendo estudiado resulta importante la figura del diseñador como otro caminante más. Así, el diseñador, al situarse como el usuario en contexto –aplicando la técnica de la autoetnografía– puede emitir observaciones personales con respecto a su recorrer y que luego puede comparar y comprender los comportamientos de otros caminantes a la hora de observarlos de manera pasiva.

La existencia del cruce peatonal tipo Tokio² situado en la intersección de Av. Providencia y Ricardo Lyon genera tal comportamiento en los caminantes –que no se observa en otros cruces de calles principales del recorrido entre Metro Los Leones y Pedro de Valdivia–, donde se observa un caminar libre, seguro y menos concentrado. Esta observación se complementa con lo que comenta un participante en la sesión de mapeo colectivo, quien dice en relación al cruce «aquí se juntaba demasiada gente y era muy molesto, ahora se puede cruzar mucho más rápido y libre, está bien que los peatones tengan prioridad alguna vez». Aquí, se obtiene a la vez una sensación del caminante con respecto a la disposición del espacio y cómo este incide en ella y en su interacción con los otros transeúntes, donde la alteración del espacio interviene su comportamiento. En oposición al cruce mencionado, se encuentra en un cuaderno de caminante realizado entre las estaciones Santa Lucía y U Católica que contiene «Entre estas dos estaciones no hay forma legal ni segura de cruzar la calle», lo que demuestra una diferencia a nivel calle entre ambos tramos que limita el accionar del caminante.

Por otro lado, se encuentra al caminante como participante activo dentro del proceso de mapeo. El hecho de otorgarle el rol de participante hace que su comportamiento al realizar la caminata sea desde una observación alerta. Dicho esto, al

analizar los resultados obtenidos de los cuadernos de caminantes se pueden observar datos que no aparecen, por ejemplo, en el mapeo colectivo, y que son en su mayoría relacionados a los objetos que se encuentran en el espacio. Mientras que en los cuadernos se obtienen múltiples observaciones en cuanto a los árboles que hay en cada parte del trayecto, en el mapeo colectivo se señalan mayoritariamente lugares o hitos de la zona y las distintas concentraciones de personas que hay a lo largo del tramo. A la vez, se analiza que en los mapeos colectivos la coparticipación va aumentando a medida que los integrantes se van validando entre ellos sus observaciones. A diferencia de lo que ocurre durante las entrevistas móviles, donde el caminante entrevistado toma el liderazgo de la actividad y no se muestra incierto en lo que dice.

Mapeo como relato colectivo

El mapeo, en cuanto a un proceso desde el cual se tiene por objetivo comprender un territorio y las personas que se encuentran en él, permite hacer uso de prácticas de investigación que concluyan en un relato colectivo de aquel territorio. Dicho esto, la superposición de las cuatro técnicas aplicadas permite una investigación que, desde un carácter coparticipativo, logra obtener percepciones de los caminantes en la ciudad desde distintos enfoques; según el rol que se le otorga al caminante, según la condición espacial en la que se encuentra el caminante y el diseñador a la hora de aplicar la técnica, y según el medio de registro con el que cuenta la técnica. Así, el mapeo es un proceso desde el cual es posible realizar reflexiones en cuanto al territorio en el cual uno se comprende. El uso de prácticas que permiten realizar observaciones de manera colectiva ya sea en una etapa previa al mapeo como en una posterior, estando inmerso en el contexto como también abstraído de él, da cuenta del potencial que adquiere este proceso como uno que invita a las personas a cuestionarse personal y colectivamente el territorio. De esta manera, el relato colectivo que se obtiene a partir de la aplicación de las técnicas que se implementan en la siguiente investigación es una nueva forma de hacer ciudad.

En consecuencia del urbanismo moderno, se ha generado una fragmentación de la cotidianidad y una exclusión espacial que imposibilitan la participación de los trabajadores y ciudadanos en las decisiones de la ciudad (Lefebvre, 1975). Sin embargo, son las instancias colectivas las que rompen tal aseveración de Lefebvre, y recomponen la fragmentación que comenta.

Caminante como actor social clave

Actualmente, «La democracia representativa, articulada en torno a los partidos políticos, está siendo cuestionada en pos de nuevas formas de organización, en reemplazo o, en suma, para responder a la frase muchas veces escuchada: “no nos sentimos representados”» (Concha, Lunecke, Mattus y Stamm, 2020). Esta condición actual nos hace el rol activo que se les otorga a los ciudadanos. Resulta importante el hecho de adoptar la caminata como objeto de estudio para un mapeo, puesto que además de ser una actividad cotidiana que tiene como objetivo principal el traslado, también adquiere un carácter político. «Vencer el capitalismo caminando», decía Walter Benjamin (1982). Desde lo anterior, la utilización de técnicas como el mapeo colectivo y los cuadernos de caminantes hacen surgir una participación ciudadana activa, desde la cual es posible obtener datos visuales que a posterior pueden ser reinterpretados por los mismos, mientras que la etnografía y la entrevista móvil permite un análisis más descriptivo y de observación –aunque también cualitativo– en cuanto a los comportamientos y acciones de los caminantes con respecto a la ciudad. Dicho lo último, es posible sugerir que el desarrollo de un proceso de diseño cocreativo basado en técnicas que surgen desde la coparticipación, como lo sugieren las desarrolladas en la investigación, invita al posterior desarrollo de proyectos que pueden desembocar en ámbitos de políticas públicas, como también en investigaciones que tienen por objetivo un análisis social en consecuencia a algún evento en particular. La coincidencia de que durante la investigación realizada haya ocurrido una crisis social y política a nivel nacional no sólo derivó en una recaudación de datos altamente relacionada a este evento, sino que el «estallido social de octubre» demostró que las técnicas utilizadas permiten un análisis temporal del territorio, y cuando el territorio se encuentra en crisis es posible obtener percepciones y relatos colectivos que sólo pueden ser obtenidos mediante la colectividad y que –al ser producto de eventos específicos– son dinámicas, permitiendo un análisis cronológico de un territorio desde el punto de vista de sus caminantes, donde todo el resto de los factores van mutando. Asimismo, en un contexto donde el escenario y las actividades que se realizan en él –como sucedió con el cierre de ciertas estaciones de Metro tales como Baquedano– se encuentran comprometidas, la realización de una investigación cualitativa desde las perspectivas de las personas, en este caso caminantes, se vuelve importante y permite un análisis del eventual escenario.

Consideraciones finales

El estudio del territorio desde el mapeo como un proceso en el cual los usuarios o habitantes del mismo son a la vez participantes activos y colaboradores dentro del desarrollo del mapeo, hace que este sea un proceso en el cual se obtienen resultados espontáneos y genuinos. Al utilizar técnicas de investigación que se enfocan en el usuario de estudio, no sólo como un agente clave dentro de lo que se investiga, sino que insertándolo en el proceso mediante un rol de cocreador dentro de éste, es posible llegar a propuestas que pueden responder a necesidades reales de los sujetos, puesto que nacen directamente de sus percepciones e interpretaciones. La aplicación de las técnicas –desarrolladas en la investigación– en procesos de diseño cocreativo genera un cambio de paradigma al diseño –y a la vez al mapeo–, transformando el proceso de diseño en uno que se centra en un enfoque bilateral. Así, el usuario no solo es participante activo en una fase posterior al proceso de diseño, sino que es también coparticipante y cocreador del proceso previo, lo que llamamos la fase de prediseño (Llop, 2012a). Es aquí donde surge un diálogo que se genera entre la colaboración del diseño y las ciencias sociales aplicadas, a partir del cual es posible obtener una descripción de relaciones (Mattozzi, 2018).

Lo que se inicia como el desarrollo de técnicas de mapeo aplicadas por separado, puede resultar en una nueva metodología impuesta desde el diseño basado en la cocreación y coparticipación. De esta forma, se empatiza con lo planteado por Farías y Sánchez Criado (2018) en relación a una visión del diseño como un proceso que ha sido reinventado desde sus prácticas, donde tal reinención ha generado una reconceptualización del diseño como una práctica abiertamente política que permite realzar la controversia y el debate, donde su objetivo no es un producto terminado, sino mostrar y/o generar efectos sociales y políticos.

Notas

¹ |Para mayor información, consultar el dossier del proyecto «Dibujando el bienestar» disponible en: https://www.cultura.gob.cl/wp-content/uploads/2015/04/Dossier_DibujandoElBienestar.pdf

² |Modelo de cruce peatonal que alude al famoso «cruce de Shibuya» que se encuentra en Tokio, donde todos los vehículos provenientes de todas las direcciones se detienen para que los peatones puedan cruzar la intersección a su elección.

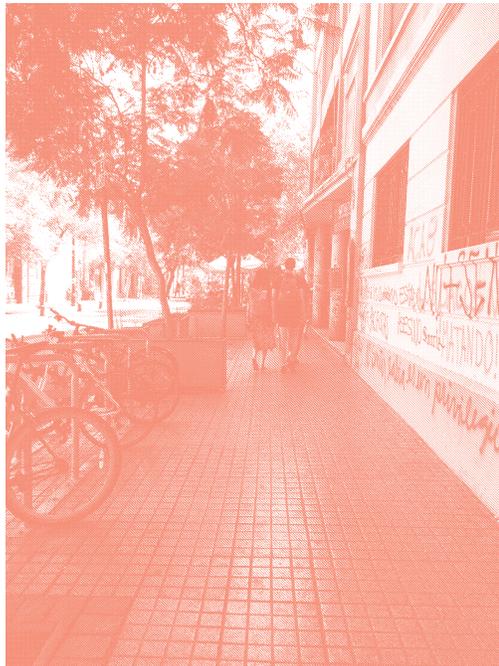
Referencias bibliográficas

- Allen, T. y Queen, S. (2015). Beyond the Map: Unpacking Critical Cartography in the Digital Humanities. *Visible Language*, 49(3), 78-99.
- Ares, P. y Risler, J. (2013). *Iconoclastas, Manual de mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Buenos Aires, Argentina: Tinta Limón.
- Bateson, G. (1972). *Steps to an Ecology of Mind: Collected Essays in Anthropology, Psychiatry, Evolution, and Epistemology*. Chicago, Estados Unidos: University Of Chicago Press.
- Benjamin, W. (1982). Toward an Ethics of Algorithms Convening, Observation, Probability, and Timeliness. *Science, Technology & Human Values*, 41 (1), 93-117.
- Bourdieu, Pierre (1999). *La miseria del mundo*. Madrid, España: Akal.
- Büscher, M. y Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99-116.
- Crampton, J. y Krygier, J. (2010). An Introduction to Critical Cartography. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 4 (1), 11-33.
- Concha, P. Lunecke, A. Mattus, C. y Stamm, C. (2020). Participación ciudadana post-18-o: desafíos para profundizar la democracia desde los territorios. *Revista Planeo*, 42,
- De Certeau, M. (1980). *La Invención de lo Cotidiano I: Artes de hacer*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana, 1996.
- Farías, I., & Sánchez Criado, T. (2018). Re-aprendiendo a diseñar: Experimentos pedagógicos con STS en talleres de diseño. *Revista Diseña*, (12), 14-29. doi:10.7764/dise-na.12.14-29
- Gehl, J. (2011). *Cities for people*. Washington, D.C. / Covelo / London: Island Press.
- Gunn, W., Otto, T. y Smith, R. C. (Eds.). (2013). *Design Anthropology: Theory and Practice*. London, England: Bloomsbury.
- Jacobs, J. (1972). *The death and life of great American cities*. Harmondsworth, UK: Penguin
- Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad*. (3ª ed.). Barcelona, España: Península
- Llop, R. (2012a). Co-creación. La creatividad no es exclusiva. *VISUAL*, 157, 12.
- Llop, R. (2012b). Etnografía aplicada. Una herramienta para diseñar mejor. *VISUAL*, 158, 12.
- Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona, España: Eds. Gustavo Gili.
- Margolin, V. (2015). Social Design: From Utopia to Good Society. En Margolin, V., Bruinsma, M. y Van Zijil, I. (Eds.), *Design for the Good Society: Utrecht Manifest*, (27-58). Rotterdam, Netherlands: Nai010
- Mattozzi, A. (2018). Enseñando todo en forma interrelacionada: La integración de las ciencias sociales y el diseño en la enseñanza y la práctica profesional. *Revista Diseña*, (12), 104-125. doi:10.7764/disena.12.104-125
- Ríos, L. D. y Rojas, J. (2013). Técnicas móviles en etnografía urbana: actividades económicas itinerantes en el espacio público de Barcelona. *Revista Internacional de Ciencias Sociales Interdisciplinarias*, 2(2), 35-48.
- Sanders, E.B.-N. (2006). Design research in 2006. *Design research quarterly*, 1 (1), 1-8.
- Sanders, E.B.-N. y Stappers, P. J. (2008). Co-creation and the new landscapes of design. *CoDesign*, 4 (1), 5-18.
- Simmel, G. (1988). La metrópolis y la vida mental. Bassols, M. et al. *Antología de Sociología urbana* (1ª ed.). Ciudad de México, México: UNAM.
- Tironi, M. (2018). Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad. Mora, G. y Tironi, M. (Eds.) *Introducción. Caminar como fenómeno social total*. (15-33). Santiago, Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Visocky, J. y Visocky, K. (2018). *Manual de investigación para diseñadores* (1a ed. en español). Barcelona, España: Blume.



CONCLUSIONES

1. Proyecciones
2. Conclusiones



Proyecciones

A partir de la investigación realizada y del artículo resultante, se proyecta la posibilidad de publicar el artículo presentado en alguna revista académica a modo de tesis de pregrado. Se pretende publicar en plataformas académicas que traten temas relacionados al diseño, urbanismo, nuevas metodologías de investigación, temas de investigaciones multidisciplinarias e investigaciones que tengan impacto en políticas públicas. Desde esto, se proyecta postular a revistas académicas del contexto local y a partir de eso se realizan posibles postulaciones en revistas latinoamericanas e internacionales. Dicho esto, se realiza a continuación un análisis de posibles revistas para postular el paper.

En el contexto local chileno se encuentra la Revista 180, editada por la Universidad Diego Portales, y que trata temas de arte diseño y urbanismo. Es una publicación semestral que –a diferencia de otras revistas– no tiene un tema definido para cada edición, por lo que la postulación para su publicación puede realizarse para cualquier edición. El artículo presentado entra en el ámbito de investigaciones multidisciplinarias y estudios que tengan un impacto en políticas públicas, el cual la Revista 180 privilegia a la hora de seleccionar publicaciones. Además, se encuentra Indexada desde en Scopus y en el Arts and Humanities Citation Index (A&HCI) de Thomson Reuters. Otra revista chilena es la Revista Diseña –de publicación semestral–, la cual es parte de la Escuela de Diseño de la Pontificia Universidad Católica de Chile y que –acorde al artículo– se enfoca en ámbitos como el cuestionamiento de las metodologías, prácticas y herramientas tradicionales de investigación. Por último, la revista Planeo –desarrollada por la comunidad académica del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT) de la Pontificia Universidad Católica de Chile– que publica cuatro ediciones al año, y que trata temas relacionados a dinámicas socio-territoriales de las ciudades y tiene una sección con foco en publicaciones de artículos académicos originales y que se encuentra indexada en LATINDEX.

A nivel Latinoamericano, se proyectan postulaciones a; la Revista Kepes (Departamento de diseño de la Universidad de Caldas, Colombia), que trata temas que cuestionen dinámicas del diseño y que se encuentra indexada en Publindex A1 y en Scopus Q1; y la Revista Economía Creativa (Centro de diseño, cine y televisión, México). Ambas de periodicidad semestral.

Por último se proyectan posibles publicaciones en revistas académicas de carácter internacional como Design Studies, Design Journal, The Journal of Design Strategies (Parsons) y CoDesign.

Asimismo, se proyecta la opción de postular a fondos de investigación, con el fin de avanzar en la investigación hacia una que proponga nuevas metodologías de co-creación en el diseño. Dicho esto, se encuentra la línea de diseño del Fondart Nacional. Dentro de la modalidad de investigación, en la cual se reciben postulaciones vinculadas al ámbito de la investigación teórica y desde la práctica disciplinar (investigación sobre técnicas, materiales, entre otras) y estudios vinculados a las áreas del diseño con relevancia nacional, que consideren una difusión coherente con la propuesta. Las convocatorias para el Fondart Nacional en Diseño 2021 se abrirán en junio de 2020. Para la siguiente postulación sería necesario presentar documento que manifieste la hipótesis y metodología a desarrollar en la investigación, una exposición general del problema y relevancia de este como objeto de investigación y un documento que cuente con un marco teórico y referencias en relación a la investigación.

Conclusiones

A lo largo del desarrollo de la presente investigación se logró cumplir con los objetivos planteados en una fase preliminar. La aplicación de las técnicas de mapeo –cuaderno de caminante, etnografía, mapeo colectivo y entrevista móvil, permitió obtener un relato colectivo del tramo en el nivel calle de la Línea 1 del Metro de Santiago. Así, se puso en valor la caminata como una experiencia desde la cual se percibe la ciudad desde un análisis de los resultados obtenidos a partir de la investigación de manera conjunta con los caminantes. Dicho esto, se destaca y recalca la acción de otorgarle al usuario un rol dentro del proceso de diseño, haciéndolo partícipe y cocreador de este. Por otro lado, es importante para el diseñador situarse también en el contexto, obteniendo un rol de usuario. De esta forma, las aplicaciones de técnicas de mapeo afines al diseño se pueden adaptar hacia una perspectiva de diseño cocreativo, aportando significativamente al proceso de diseño. Así, se pueden mapear territorios a partir de un proceso de cocreación, donde tanto el usuario como el diseñador son participantes activos de éste.

Desde la investigación realizada, surgen interrogantes nuevas en cuanto al proceso de diseño. Es importante, desde la disciplina, repensarse el diseño en cuanto a proceso que puede ser desarrollado desde distintos enfoques. La idea del diseño desde lo interdisciplinar se reforma hacia una del diseño hacia lo intradisciplinar. Así, la diseñadora se desarrolló como una agente que articula el proceso de mapeo adoptando distintos roles a lo largo de la investigación, siendo investigadora, diseñadora y usuaria.

Por otro lado, se retoma la visión del diseño como una práctica que está directamente relacionada en ámbitos de lo social. Dicho esto, surge la oportunidad de desarrollar proyectos de diseño aprovechando la repercusión e involucramiento que la disciplina tiene con lo social. El mapeo como proceso de diseño hace un análisis del territorio desde sus habitantes y participantes, permitiendo componer relatos colectivos de los territorios.

En el contexto de la crisis a nivel nacional producto del «estallido social» de Chile, resultó que la caminata fue una actividad clave luego del cierre de ciertas estaciones de Metro. De esta manera, el caminar como solución a un estado de crisis dió cuenta de la relación entre esta actividad y las percepciones de las personas en relación a su contexto social y político. Así, el mapeo se muestra como una acción de participación ciudadana activa, que puede derivar en proyectos de políticas públicas, como también en investigaciones relacionadas a la repercusión de las crisis sociales en las personas. Así, el diseño debe ser practicado desde un proceso que permita realzar la controversia y el debate, donde su objetivo sea mostrar y generar efectos sociales y políticos (Farías y Sánchez Criado, 2018). 

REFERENCIAS

1. Referencias bibliográficas
2. Figuras

Referencias bibliográficas

Fuentes impresas

- Agudelo, N. (2018). *Diseño de Servicios: Casos Universidad de los Andes*. Bogotá: Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad de los Andes.
- Allen, T. y Queen, S. (2015). Beyond the Map: Unpacking Critical Cartography in the Digital Humanities. *Visible Language*, 49(3), 78-99.
- Almeida, A. (2013). Nova cartografia social da Amazônia. A. Almeida y E. Almeida. (Eds.) *Povos e Comunidades Tradicionais: Nova Cartografia Social*. (29-34). Manaus, Brasil: UEA.
- Ares, P. y Risler, J. (2013). *Iconoclastas, Manual de mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Buenos Aires, Argentina: Tinta Limón.
- Bateson, G. (1972). *Steps to an Ecology of Mind: Collected Essays in Anthropology, Psychiatry, Evolution, and Epistemology*. Chicago, Estados Unidos: University Of Chicago Press.
- Benjamin, W. (1982). Toward an Ethics of Algorithms Convening, Observation, Probability, and Timeliness. *Science, Technology & Human Values*, 41 (1), 93-117.
- Bourdieu, Pierre (1999). *La miseria del mundo*. Madrid, España: Akal.
- Buraglia, P. (1998). *EL BARRIO DESDE UNA PERSPECTIVA SOCIO-ESPACIAL HACIA UNA REDEFINICIÓN DEL CONCEPTO. SERIE, CIUDAD Y HÁBITAT*. Bogotá, Colombia: Barrio Taller.
- Büscher, M. y Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99-116.
- Brizuela, F. (2016). Repensando la Cartografía. De la Representación Objetiva del Territorio al Acto Rizomático de Mapear. *Quid* 16(7), 211-223.
- Campi, I. (2007). *Diseño y nostalgia: el consumo de la historia*. Barcelona: Santa & Cole.
- Canosa, E y García, A. (2017). Cartografías Críticas de la Ciudad. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 84, 145-160. doi: 10.2436/20.3002.01.138.
- Caquard, S. y Cartwright, W. (2014). Narrative Cartography: From Mapping Stories to the Narrative of Maps and Mapping, *The Cartographic Journal*, 51:2, 101-106, doi: 10.1179/0008704114Z.00000000130
- Caquard, S. (2018). Mapping Emotional Cartography. *Cartographic Perspectives*, 91, 4-16.
- Chombart De Lauwe, P. (1952). *Paris et l'agglomération parisienne*. Paris, Francia: P.U.F.
- Cosgrove, D. (1999). Introduction: Mapping Meaning. In D. Cosgrove (Ed.), *Mappings*. (1-23). Londres, Inglaterra: Reaktion Books Ltd.
- Concha, P. Lunecke, A. Mattus, C. y Stamm, C. (2020). Participación ciudadana post-18-o: desafíos para profundizar la democracia desde los territorios. *Revista Planeo*, 42, 10-14
- Crampton, J. y Krygier, J. (2010). An Introduction to Critical Cartography. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 4 (1), 11-33.
- Daniel, S. y O'Rourke, K. (2004). Mapping the Database: Trajectories and Perspectives. *Leonardo*, 37(4), 286-296.
- De Certeau, M. (1980). *La Invención de lo Cotidiano I: Artes de hacer*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana, 1996.

- De Diego, E. (2008). *Contra el Mapa*. Madrid, España: Ediciones Siruela.
- Debord, G. (1958). Théorie de la dérive. *Internationale Situationniste*, 2, 19-23.
- Eco, U. (1984). *Semiotics and the Philosophy of Language*. Londres, Inglaterra: Macmillan.
- Ellard, C. (2016), *Psicogeografía. La influencia de los lugares en la mente y en el corazón*. Barcelona, España: Editorial Planeta, S. A.
- Farías, I., & Sánchez Criado, T. (2018). Re-aprendiendo a diseñar: Experimentos pedagógicos con STS en talleres de diseño. *Diseña*, (12), 14-29. doi:10.7764/disena.12.14-29
- Gardener, J., Cartwright, W. y Duxbury, L. (2017). An Interdisciplinary Approach to Mapping through Scientific Cartography, Design and Artistic Expression. *Proceedings of the International Cartographic Association*, 1, 1-6. doi: 10.5194/ica-proc-1-43-2017.
- Gehl, J. (2011). *Cities for people*. Washington, D.C. / Covelo / London: Island Press.
- Gunn, W., Otto. T. y Smith, R. C. (Eds.). (2013). *Design Anthropology: Theory and Practice*. London, England: Bloomsbury.
- Harley, J. B. (2001). *The Nature of Maps*. Baltimore-Londres, Estados Unidos-Inglaterra: Universidad John Hopkins.
- Harley, J. B. (2005). Hacia una deconstrucción del mapa. In P. Laxton (Ed.), *La Nueva Naturaleza de los Mapas: Ensayos Sobre la Historia de la Cartografía (185-207)*. México D.F, México: FCE
- Jacobs, J. (1972). *The death and life of great American cities*. Harmondsworth, UK: Penguin
- Krygier, J. y Wood, D. (2005). *Making Maps: a visual guide to map design for GIS*. Nueva York, Estados Unidos: The Guilford Press
- Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad*. (3ª ed.). Barcelona, España: Península
- Lindström, L. y Stahl, A. (2017). Las políticas de invitar: Coarticulación de temas en torno a la participación pública en diseño. *Diseña*, 11, 110-121.
- Lynch, K. (1998), *La imagen de la ciudad*. Barcelona, España: Eds. Gustavo Gili.
- Llop, R. (2012a). Co-creación. La creatividad no es exclusiva. *VISUAL*, 157, 12.
- Llop, R. (2012b). Etnografía aplicada. Una herramienta para diseñar mejor. *VISUAL*, 158, 12.
- Lois, C. (2014). *Mapas para la Nación: Episodios en la historia de la cartografía argentina*. Buenos Aires, Argentina: Biblos.
- Mesquita, A. (2013). *MAPAS DISSIDENTES Proposições Sobre um Mundo em Crise (1960-2010)*. Tesis de maestría no publicada, Universidad de Sao Paulo, Sao Paulo, Brasil.
- Monmonier, M. (1991), *How to Lie With Maps*. Chicago y Londres, Estados Unidos e Inglaterra: The University of Chicago Press.
- Raffestin, C. (1986). Ecogénèse territoriale et territorialité. F. Auriac y R. Brunet. (Eds.) *Espaces, jeux et enjeux*. (175-185). Paris, Francia: Fayard & Fondation Diderot.
- Ríos, L. D. y Rojas, J. (2013). Técnicas móviles en etnografía urbana: actividades económicas itinerantes en el espacio público de Barcelona. *Revista Internacional de Ciencias Sociales Interdisciplinarias*, 2(2), 35-48.
- Sanders, E.B.-N. (2006). Design research in 2006. *Design research quarterly*, 1 (1), 1-8.

- Sanders, E.B.-N. y Stappers, P. J. (2008). Co-creation and the new landscapes of design. *CoDesign*, 4 (1), 5-18.
- Tawa, M. (1998). MAPPING: DESIGN. *Architectural Theory Review*, 3 (1), 35-45. doi: 10.1080/13264829809478331.
- Tironi, M. (2018). *Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*. Mora, G. y Tironi, M. (Eds.) Introducción. Caminar como fenómeno social total. (15-33). Santiago, Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Torres García, J. (1984). *Universalismo constructivo*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Vasconcelos, J. (1997). *The Cosmic Race*. London: The Johns Hopkins University Press.
- Visocky, J. y Visocky, K. (2018). *Manual de investigación para diseñadores* (1a ed. en español). Barcelona, España: Blume.
- Wood, D. (1992). *The Power of Maps*. Nueva York, Estados Unidos: The Guilford Press.
- Wood, D. (2010). *Rethinking the Power of Maps*. Nueva York, Estados Unidos: The Guilford Press.

Medios electrónicos

- Metro de Santiago (2018). *Memoria Anual 2018*. Recuperado de <https://www.metro.cl/documentos/memoria-anual-2018.pdf>
- Metro de Santiago (2018). *Reporte de Sostenibilidad 2018*. Recuperado de <https://www.metro.cl/corporativo/memoria>
- Secretaría de Planificación de Transporte (2014). *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012*. Recuperado de <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>

Fuentes audiovisuales

- Hustwit, G. (Director/Productor). (2007). *Helvetica*. [Cinta cinematográfica]. Canadá.
- Wagner, MC. (Productor). (2016). *Tiffany Chung Interview: Maps of Memory*. [Cinta cinematográfica]. Estados Unidos: Louisiana Channel.

Fuentes orales

- Ares, P. y Risler, J. (2019). Encuentro abierto con ICONOCLASISTAS, charla realizada el 23 de mayo con Arteduca.

ANEXOS

Entrevistas móviles

María Jesús (38 años)

Tramo: Baquedano - Manuel Montt

Fecha: 30 de enero de 2020

Inicio: 18:15

Fin: 18:40

E: ¿Desde cuando haces esta caminata

P: Esta caminata la hago desde el 2 de enero recién, porque empecé a trabajar acá en el barrio, en Bustamante 2026, entonces como ahora tengo que trabajar aquí, tomo el Metro para irme a mi casa, y la hago todos los días ida y vuelta, de lunes a viernes. La hago siempre, desde Baquedano hasta Pedro de Valdivia, pero lo más típico es Baquedano Salvador y Salvador Baquedano, porque igual me tomo esos Metros.

E: ¿Y qué define que la hagas en Metro o caminando?

P: Si lo hago hasta Pedro de Valdivia depende si es que lo hago con tiempo, depende total con tiempo. Si ando con mucho tiempo muchas veces camino, en general en la mañana si llego muy temprano a Pedro de Valdivia camino porque, no sé, es rico caminar en la mañana. Ahora en verano no hace frío, no hace calor, buena temperatura. Prefiero caminarlo en la mañana que en la tarde mil veces, por el calor de la época, en la tarde llego toda sopeada.

E: ¿Lo caminas por esta vereda? –en vereda sur de Providencia–

MJ: Siempre vereda sur, ¿Sur es esta o no? Siempre vereda sur, porque estoy acostumbrada. Lo que hago es salir por Seminario, porque el edificio donde trabajo tiene salida por Seminario y por Parque Bustamante, y entonces salgo por Seminario porque me ahorro metros y como la vereda, al salir por Seminario es la vereda sur, sigo por acá. Y los semáforos acá igual son más distanciados, son cuadras semi largas, y ya tengo mi recorrido.

E: ¿Tuviste que planear tu viaje de manera distinta pensando en que el Metro Baquedano está cerrado?

MJ: Claro, como está cerrado igual ha habido diferencias, como por ejemplo tener que hacer esta caminata, porque si no, la haría en Metro. Otra cosa es que también de repente hay manifestaciones en Baquedano, cosas, y los pacos cierran las calles, entonces existen las opciones de cruzar en otros puntos que no son los que acostumbro con el semáforo, o también que sí hay que ir con más ojos en la calle porque hay pocos semáforos, casi ni uno, entonces uno requiere mucha personalidad cuando uno quiere hacer los cruces, y eso sí es muy relevante entonces hay veces que no están siendo controlados por carabineros, entonces tienes que lanzarte.

E: ¿Y cómo te lanzas? ¿Esperas más peatones?

MJ: No, debo decir que soy súper arriesgada, sí. Soy súper toma de batuta en ese caso, me encanta tirarme, porque siento que los peatones deben tener prioridad, ante todo, entonces como me carga esa cuestión de los autos, me lanzo, para que todos frenen por mí. Y ahí la gente se suma.

E: ¿Sientes que hay un gran flujo de gente Entre Baquedano y Bustamante?

MJ: Mira, no te podría hacer una comparación, porque no conocía antes, pero siento igual que no se camina mucho, no hay mucho caminante por Bustamante. Por Providencia, por la Alameda sí, pero por Bustamante no es notorio, no es algo que me impacte, pero sí por aquí cruce Alameda Providencia, ene gente, que yo creo que eso no es tan normal.

E: En este primer recorrido entre Baquedano y Salvador ¿Qué cosas te suelen llamar la atención?

MJ: Me fijo mucho en los rayados, mucho. Por ejemplo, también no hay ningún basurero en toda esta zona, están todos rotos, entonces no sé po, si salgo y me soné y tengo el pañuelo, ahí cachai que no hay basureros, y también te das cuenta que está lleno de bolsas en las calles por los mismo, pero sí mucho rayado. También uno ya va dándose cuenta de los quioscos ponte tú, los que están abiertos y los que no. También, como está todo rayado y hay cosas tapiadas, como estas con cholguanes y eso, de repente hay, como después de cuatro o cinco días caminando por acá, me di cuenta que era un «Ok Market» ponte tú. Bueno, las veredas desarmadas también.

E: ¿Y eso dificulta tu caminata?

MJ: Fíjate que a pesar de que son cosas pequeñas las rotas, igual de repente molesta eso, como que una está acostumbrada a caminar por liso en las veredas, pero ahora como que tienes que fijarte y evitar la piedra. Igual de Baquedano a Salvador no hay tanta calle rota como hacia U Católica pon tú.

E: ¿Sientes que tu caminata de todos los días se diferencia a la del día viernes, pensando en que los viernes por lo general hay manifestaciones en Plaza Italia?

MJ: Pucha en este mes no me he quedado tanto, porque en este mes las cosas han partido mucho más tarde. Ha pasado un par de veces que cierran la salida por Bustamante y te dejan abierta sólo la por Seminario, pero nunca ha sido una revuelta tan grande como cuando se marchaba todos los días. Tengo un comentario aquí, en este cruce, que es donde está el cruce NH ciudad de Santiago, en Condell con Providencia, me pasa que si está en verde el semáforo que cruza Condell sigo caminando para arriba por la vereda, pero si voy apurada y está en rojo, lo que significa que está en verde el que cruza Providencia, lo cruzo, aprovecho y sigo caminando por el parque para subir. No me gusta parar, no me gusta, porque me muerdo de lata. Siento que esta caminata es tan rutinaria de cómo, además la vuelta que ya voy a mi casa, entonces ya voy a descansar y me quiero ir me encanta apurarme, además que yo igual suelo caminar muy rápido.

E: ¿La haces escuchando música?

MJ: Sí, escucho radio. Pero es que camino muy rápido, entonces me aburre parar. Escucho programas de radio. Mira por ejemplo a la ida voy siempre escuchando los programas de noticias de la ADN, y ponte tú siempre antes de las nueve, yo entro a las nueve, siempre como diez para las nueve empieza un resumen de deportes antes de los titulares de las nueve, entonces siempre llego a la oficina o cuando están terminando esos titulares de deporte y van a empezar los titulares normales, o cuando están hablando de deportes, siempre. Y esa sección de deportes siempre parte cuando voy caminando desde el Metro hacia allá. Me demoro como entre 10 y 15 minutos en la caminata entre el Metro y la oficina.

E: ¿Fuiste partícipe de alguna marcha por este mismo recorrido desde el estallido social? ¿En qué diferencia esa caminata con la que realizas ahora para la oficina?

MJ: Sipo, antes, en diciembre, noviembre y octubre lo caminé hartito. Muchas veces, porque Baquedano siempre estuvo cerrado. Y sí po, la diferencia de todas maneras es el contexto emocional, porque ahora estoy trabajando, entonces es una lata. Cuando vengo de vuelta es mucho más cansador y con ansias de llegar a la casa, y cuando voy de ida también, es todo muy rutinario, es todos los días de lunes a viernes al mismo lugar, hago el mismo trayecto, es mucho más rutinario y fome. En cambio, cuando iba a marchar, era todos los días sí o sí, pero no era rutinario porque no venía a la misma hora, venía con gente distinta. También caminabas, venías con gente, caminabas de forma distinta también, a veces la calle estaba cerrada y uno caminaba por la calle, a veces de devolvías por el parque, te devolvías por la vereda. No era la misma caminata, la misma vereda, no había semáforos. Te adueñabas de la calle, la caminata era muy distinta en contexto y forma.

E: ¿Volviendo a la caminata actual, tienes alguna interacción con otros caminantes o personas que se encuentran en tu recorrido?

MJ: Sí, me pasa en la mañana que a la ida siempre veo a tres mujeres, hay tres niñas que vienen de subida y yo voy de bajada, siempre las mismas tres como que se van juntas a la pega y me las topo por aquí. Eso es divertido. Si, voy sapeando, a veces ya uno cacha a los vendedores que se paran, que ya están abriendo el negocio, depende la hora, o lo están abriendo más tarde.

E: ¿Dirías que en general estás alerta en la caminata?

MJ: No siempre, no soy tan alerta. Si de repente voy sapeando, pero voy más pendiente de lo que escucho y voy semi descansando igual, como medio modo automático siento. No soy observadora estilo Sherlock Holmes. Pero eso sí, ponte tú me sé más o menos los tiempos de los semáforos, entonces, por ejemplo, este es muy largo, este de aquí de Salvador es muy largo. Aah y aquí ponte a veces cambio –esquina Salvador con Providencia–, porque aquí de repente cierran esta entrada cuando tienen susto por manifestaciones, esta entrada igual estuvo cerrada hartito tiempo, uno tenía que cruzar para entrar en la entrada norte. A veces uno llegaba ahí y se daba cuenta que estaba cerrada y tenías que devolvete y cruzar por el semáforo a la otra. Y cuando ese semáforo está verde, el de Salvador, para cruzar al parque

lo cruzo. Me gusta llegar por allá. Esta parte da mucha hambre, porque uno viene como de vuelta a la casa y está lleno de comida –entrada sur a Metro Salvador–.

- Termina recorrido Baquedano – Salvador y comienza Salvador Manuel Montt -

MJ: Ahora cuando llego a Salvador y sigo caminando en vez de meterme al Metro, por lo general cruzo y subo por el parque, me gusta igual caminar por el parque, porque de repente hay más sombría. A veces igual tomo MoBike, pero cuando ando muy apurada así, pero ahora igual es difícil porque no se puede bajar con la bici mucho. Mira, por ejemplo, antes no sabía que la oficina tenía salida por Seminario, eso lo aprendí, y una vez que lo aprendí tampoco salgo de Seminario directo a Providencia, sino que salgo y me meto por una callecita chica, que es la que sale a un restorán que se llama «Caos», se me olvida el nombre de esa calle, hay una iglesia también. Es como un mini pasaje, sí. Y ahí te vas como serpenteando por esa callecita chica.

E: ¿Por qué te vas por ahí?

MJ: Porque es más corto. Hay más sombra y es más corto, porque tiras una diagonal en vez de los dos catetos po. Entonces, eso lo he aprendido, y también el tema de los semáforos. Como no me gusta parar, voy aprendiendo por cuál me voy, a donde cruzo.

E: ¿Cuáles dirías que son los espacios o cosas más característicos de este recorrido o barrio?

MJ: Yo creo que, visualmente, son los rayados ahora.

E: O también, ¿qué diferencia la caminata de Baquedano a Salvador a la de Salvador a Manuel Montt?

MJ: Va así, como que siento que igual va bajando la gente, porque, como Baquedano es una estación que está cerrada, entre Salvador y Baquedano transita mucho peatón que va al Metro. Y también el tránsito. Ponte tú cuando voy de ida –Salvador a Baquedano–, yo tránsito igual en horas peak, pero cuando voy de ida hacia la pega, siempre hay más tránsito en Providencia hacia arriba, hacia Providencia. Y ahora cuando voy de vuelta, el tránsito de las calles está más lleno hacia Plaza Italia, eso igual una lo nota en la mañana cuando caminas. Mucho ruido también, mucha bocina, pucha que es buena la gente para la bocina.

E: Sobretudo ahora que hay muchos semáforos que no están funcionando hay mucho ruido o no?

MJ: Sí ene ruido, en la oficina se escuchan muchos bocinazos.

E: ¿Dentro de tu viaje de la casa a la pega o de vuelta, haces algún otro tramo caminando?

MJ: Sí también

E: Y en qué diferenciarías estos dos recorridos?

MJ: Sí o si la amplitud de las veredas. Acá más en Providencia y Alameda las veredas son más anchas, en la Alameda en verdad más. Bueno, las del parque igual. Pero también es muy correspondiente a la cantidad de público que tiene, porque la caminata del paradero a mi casa, la vereda es muy chiquitita pero tampoco hay tanta gente, entonces no se necesita más.

E: Tienes preferencia por alguna de esas dos caminatas?

MJ: Mmm no, en verdad una vez que se vuelven rutinarias, me parecen todas fomes, y por más que sean cortas, me aburren.

E: No te gusta caminar en general?

MJ: Como un acto repetitivo no.

E: Entonces, si el Metro estuviera funcionando, o harías siempre en Metro?

MJ: Sí, a no ser que tenga mucho tiempo. Ponte tú, la primera vez que cuando llegué a la oficina, llegué a las 8 a Pedro de Valdivia. Tenía una hora para llegar, entonces dije «qué rico irme caminando», sobretodo, es que igual con calor no es rico caminar, no es una sensación agradable.

E: Y qué condiciones dirías que son las óptimas para caminar?

MJ: Prefiero zapatillas cómodas, no sol, nica, una temperatura agradable, porque como yo camino rápido en general, transpiro. Entonces no con calor. El ideal es sin tener que llegar apurado al otro destino, eso es lo que más me motiva a no caminar o tomar el Metro. Porque cuando tengo que ir rápido, tomar el Metro es lo mejor po, y cuando ando con tiempo yo feliz de caminar, me entiendes? Eso sí es un factor importantísimo, el tema tiempo.

E: Y sueles hacer paradas?

MJ: No, rara vez, muy rara vez hago paradas. Siempre voy directo al destino.

E: ¿Igual ya empezaste a reconocer nuevos lugares, locales?

MJ: Si, pero igual me pasa lo mismo que me pasaba en la caminata hacia mi pega anterior, que es algo que uno hace mucho. Es que te sabes las cosas a nivel peatón po. Ponte tú, te sabes los letreros, que tiene el menú a \$2500, o te sabes que estos venden cerveza, o almuerzo, pero todo a nivel peatón. Pero ponte que me fuera por la vereda del frente, y miras los locales desde lejos, eso igual es raro, porque es otra perspectiva y no sabes si está en el mismo lugar, eso a mí me confunde igual. Eso me pasa mucho. Tengo mucha memoria visual igual.

E: ¿Qué lugares o cosas sientes que son puntos de referencia clave en este recorrido?

MJ: Bueno sí, las plazas, la Plaza Italia. Lo otro, locales clásicos que llevan historia siempre tienen que estar porque siempre se transforman en puntos de referencia. O sea, la gente cacha perfecto porque si te juntas arriba o debajo de la «Fuente Alemana», o estás más arriba o abajo del GAM. Porque ahora estamos un poco más arriba del «Passapoga». O locales que llevan mucho tiempo, yo diría, yapo, es que porque de ahora desde Salvador no sabría decirte ningún local jajaja, porque como voy a nivel humano. Aaah no, de ida igual hay varios, está el restorán «Caos», que es un clásico, y después esta una botillería, o sea un minimarket «Los Obispos», porque son cosas que uno ve y sabes que sí o sí la gente os reconoce en su caminata normal, porque yo no puedo decirte a ti, no sé. Bueno, siempre farmacias, aunque igual hay hartas en este barrio, entonces no sé si son tan buen punto de referencia, porque puedes toparte como con cuatro «Cruz Verde» en una cuadra y no te sirve mucho. Bueno ahora sí hay hartas cosas cerradas en el barrio, y lo que abren son cosas como locales de barrio, el minimarket, la boti. Pero sí, restoranes en general igual. Bueno, estatuas. Está el obelisco, el caballo, después ahí no hay tanta estatua. Partes del parque también, el avión enorme en el Parque de la Aviación, y si no como construcciones grandes que se estén haciendo por mucho tiempo, también son útiles.

Benjamín (42 años)

Tramo: Manuel Montt - Salvador

Fecha: 23 de enero de 2020

Inicio: 18:15

Fin: 18:51

E: ¿Cada cuánto haces esta caminata?

B: Varias veces al día. Yo diría unas cuatro mínimo.

E: ¿Y cuál o cuáles son los propósitos por los que realizas esta caminata?

B: El más regular es entre mi casa al Metro y mi casa a la oficina, que todo lo hago caminando entre estos Metros. También por muchas cosas ir a comprar, ir al almacén, ir a tomarme la micro si voy a otro lado, ir a comer algo, ir al supermercado, todas esas cosas también las hago regularmente, pero no tan seguido como quizás lo que es todos los días ir a la oficina.

E: ¿Dónde queda tu casa con respecto a algún punto de referencia, como el Metro o calles?

B: Mi casa queda exactamente en la mitad, no, un poco más cerca de Salvador en verdad, pero Salvador tiene como su primera entrada en la calle Salvador mismo y la como la más arriba, es la que está al lado de mi casa, en la esquina de Eliodoro Yáñez, en el Parque de la Aviación. Eso, pero a veces si voy para arriba en Metro, probablemente camine hasta Manuel Montt, porque hay menos gente entrando, y ya es para arriba, así que me ahorro una estación.

E: Y dentro de las veces que haces esta caminata, ¿Tienes alguna preferida en cuanto a hora?

B: Sí, evito sol, intento sombra y también evito gente. Así que, en momentos que puedo evitar esas dos cosas, mejor. Por ejemplo, si voy al supermercado, si puedo ir más temprano, antes que se llena con toda la gente después de la pega, mejor y hago esa caminata ahí. La oficina no necesariamente tengo que ir muy temprano, así que probablemente hago esa caminata a las diez y la de vuelta cambia mucho, a veces a las nueve de la noche, a veces a las cuatro. También muchas veces durante el día en la pega, porque dejo cosas en la casa muy grandes hasta que las necesito y ahí las voy a buscar caminando. A veces vuelvo a buscar comida, cocinar algo para después llevármelo a la oficina, por eso es que lo camino muchas veces.

E: Además de caminar este recorrido cerca de tu casa, ¿Te consideras una persona que camina por lo general?

B: O sea, este lugar lo camino mucho porque obviamente es más rápido caminando que cualquier otro modo de transporte por acá, o no sé, bici quizás. Pero en general sí, camino mucho. Me molesta mucho el tiempo perdido en cambiar de un transporte al otro, cambiar línea, que a veces pierdes cinco minutos cambiando y después esperando otro Metro, y la caminata en vez de cambiar Metro son quince, y por todo ese webeo de meterte al Metro con más gente, prefiero caminarla en vez de eso, perder tiempo. Prefiero estar afuera que adentro de un Metro por solo ahorrarme cinco minutos.

E: Y sobre todo ahora, después del estallido social, que sabemos que partió con el alza de la tarifa del Metro, y donde el Metro ha sido un espacio importante de desarrollo del contexto, ¿Haz sentido que ha cambiado tus formas de caminata?

B: Sí, de todas maneras. Para empezar, el primer mes caminé mucho más por acá de lo normal, conocí el barrio mucho más que lo que había conocido antes, porque los Metros estaban cerrados y conocí también mejor lo que estaba justo después de Salvador al otro lado, y justo más arriba que Manuel Montt, porque antes caminaba sólo entre esos dos para después tomar Metro, y muchas veces ahora tuve que caminar media hora, cuarenta minutos para llegar a un lugar porque no estaban los Metros ni micros. También los semáforos, sobretodo el de Eliodoro Yáñez, que está al lado de mi casa, lleva más de tres meses no funcionando, y cruzar eso hasta caminando, o sea en auto olvídale a ciertas horas, puedes estar ahí esperando hasta una hora. Pero también el caminarlo cruzarlo igual es un webeo porque había, para empezar, había pacos, como reemplazando, entonces había muchas manifestaciones ahí mismo. Se tomaron la calle y también el acto de, ay cómo lo explico, como de caminar por ahí, era algo que lo hacía mucho más porque caminaba a las manifestaciones, a pata. Eso lo hice por tres semanas, lo hice todos los días y caminé, más que lo normal, ese recorrido. También, los espacios entremedio los conocí mejor, o sea los lugares, lugares para comer algo porque a veces, no sé, había toque de queda a las nueve y eran las ocho y media, y no tengo comida. Los supermercados están cerrados, tenía que conocer cuáles son los lugares que están abiertos, cuáles son los lugares que quizás los dueños viven ahí mismo

entonces no tienen que cerrar más temprano para llegar al toque de queda. Conocí mucho mejor el barrio por eso mismo.

E: Y aparte de la experiencia de ti sólo caminando por el barrio, ¿Sentiste que también cambió un poco tu interacción con la gente, o tu sensación?

B: Menos miedo, en general. Más miedo a autoridades, a pacos y eso, pero como que fue uno de los momentos más seguros que me sentí en Santiago, como que todo el mundo estaba buena onda. Usé espacios públicos mucho más. Usé el parque de al frente, el Parque de la Aviación. Me juntaba ahí muchas veces con gente, me sentaba ahí. Tomaba cerveza o algo, alcohol por la calle de una forma más libre quizás, que lo que hubiera hecho antes, menos preocupado de que van a pasar alguien y te vaya a sacar un parte. También hubo siempre como, más necesidad de usar esos mismos espacios porque ya no había, como que había muchos lugares que por momentos chicos era peligroso por los pacos y eso, entonces como rincones que no iba antes para sentarme un rato hasta que las lacrimógenas se calmen, o eso como que me senté o esperé un rato casi en todo el recorrido entre estos dos Metros porque pasaban cosas así como que de repente tenías que ir a otro lado. Lugares estaban cerrados, entonces tuve que encontrar lugares nuevos y nuevas caminatas o parar en nuevos lugares entre esos dos Metros.

E: -Estamos partiendo desde el Metro Manuel Montt bajando por Nueva Providencia-

B: Estoy pasando por el Líder acá a mi derecha. Estamos en la vereda norte, que es la que tiene sombra que es más rica. Acá vengo mucho a hacer compras. Como dije antes, intento venir más temprano que tarde, porque ya no hay tanta gente, puedo salir más rápido. A veces también compro pocas cosas, porque como lo tengo tan cerca, prefiero hacer compras chicas, entonces vengo más seguido, pero no hago una compra muy grande. También entre-medio de acá, de Nueva Providencia y Providencia está «El Chaguito» que es una botillería mezclado con una verdulería, los mismos dueños tienen dos lugares. Y ahí, el recorrido de hacer compras muchas veces es ir a los tres: ir al Líder, quizás ir a la botillería y a la verdulería. Son muy buena onda, pero un poco caro la botillería, más caro que el que está un poco más adelante.

E: ¿Cuáles son los lugares o partes más importantes de esta caminata que sientes que podrían ser puntos de referencia?

B: Para empezar, acá empieza la «zona bares» que está en Manuel Montt hacia el sur desde Nueva Providencia, que muchas veces con la oficina vamos a almorzar o comer ahí. Salgo a veces ahí a los bares, los tengo cerca. Es como la zona de bares más cerca de mi casa. Acá también en la esquina está «Soy Providencia» que es para trámites de ser vecino. Es el lugar donde me saqué recién la tarjeta vecina para usar la biblioteca de Providencia, tuve que hacer todos los trámites ahí, de hecho todavía está en proceso esa cosa. Acá también, un poco más hacia abajo está el Liceo Lastarria que, sobretodo hablando del estallido y las manifestaciones, son claves. Estos niños son los que generalmente se toman, no sólo Providencia, pero la esquina de Eliodoro Yáñez y también Andrés Bello al otro lado, entonces ellos si se cachan mucho, son un ícono del lugar, porque también es muy antiguo este colegio. Tam-

bién, la hora de salida del colegio cambia el ambiente acá. Como a las cuatro más o menos se ponen muchos autos acá afuera porque no hay donde estacionar, entonces el tránsito igual se pega un poco, y los niños chicos salen más temprano, y ahí es como un caos, mucho ruido, muchos padres buscando a sus hijos y como vimos no se puede estacionar, entonces ese trámite de sacar al niño e ir directo al auto es muy rápido, la gente está medio urgida. Una cosa acá, notable también, es que estamos caminando en la mitad de la calle, o sea, estamos caminando lo que es entremedio de la junta de Providencia y Nueva Providencia que, para empezar, es un espacio más verde, me gusta caminar por acá. Hay unos bancos, también a veces me siento. Hay gente justo ahora sentada conversando en la mitad de la calle, es como un espacio buena onda que existe. También, como esta calle hace una curva, si tú caminas por este lado, por ejemplo, desde el Líder, el supermercado, haces menos metros de caminata, y hay más sombra también porque justo acá al lado está el edificio Ibis donde van muchos turistas y hay un hotel, entonces ahí hay más sombra por so y también hay unos árboles que le dan más sombra. Ahora mismo estamos caminando en la sombra en un día con mucho calor.

E: ¿Sientes que podrías catalogar ciertas zonas donde se junta cierto tipo de gente?

B: Sí, claramente. Acá, justo en esta placita entremedio se juntan muchos Rappi. Siempre hay como las motos por acá haciendo eso. Los alumnos del colegio se juntan también, pero más en esa plaza que está al otro lado, la que está como fuera del colegio, al otro lado de Miguel Claro, afuera del Telepizza. Ahí se juntan los niños mucho. También en esta placita, pero menos. También es un spot de muchos turistas porque está el Ibis, entonces se cacha gente que es extranjera acá y gente caminando hablando en otros idiomas justo cerca de esta plaza.

E: ¿Encuentras que le falta algo a la zona, te gustaría que hubiera algo más?

B: Sí. La caminata al medio a veces es medio webiado porque, número uno, estos autos que vienen por acá, vienen bajando por Providencia y subiendo por Nueva Providencia, estas cosas de curvas medio mal diseñado, y no cachan, entonces a veces se meten al revés y también no hay paso de cebra acá, entonces si yo camino para acá y quiero cruzar, se arma una fila de autos y es medio webiado. Debería estar mejor diseñado para, no sé, priorizar la caminata más que la vuelta del auto, y como esta es una vuelta que hace mucha gente para tomar la Costanera, o cambiar dirección de Providencia y tiene que hacer esta mini rotonda, hay muchos autos dando esa vuelta y siempre hay gente caminando entremedio, entonces como que encuentro que está medio mal diseñado. Pero es linda la caminata acá. Esto también, obvio, que es el ventilador del Metro, que en días de mucho calor acá sale otra cosa de calor Brígida y vas caminando al lado y es apestoso, también hace mucho ruido.

El «Fut Gol» es famoso bajón, siempre está abierto, muy buena onda, y tiene unas buenas promos. Además, tiene un nombre chistoso. También acá está la galería «Veneto» que tiene muchos libros de segunda mano, cosas así, tiendas de vinilo, muchas tiendas de relojes y mi barbería «la Cynthia». Lo otro de acá, es que acá justo también, yo conozco ese lugar bien porque yo vivía acá en las Torres de Tajamar y, por afuera, los viernes hay una feria, donde muchas de las tiendas de la galería ponen su local ahí y todos los viernes lo hacen como hasta las dos de la tarde. Puede que los viernes suelo caminar más por ahí para ver si hay algo, algunos vinilos buena onda que son medios caros sí, pero tienen buena selección.

E: Y en general, según tu propósito de caminata ¿Hay algunas caminatas que duran más o menos?

B: Por lo general no cambia tanto. O sea, en el supermercado si me doy más tiempo, intento no ir con prisa, elegir tiempos donde no hay mucha gente. LA oficina, muchas veces lo hago más directo. Lo que sí también, es que la caminata al supermercado, ese tipo de caminata, generalmente es parar en varios lugares porque no hago toda mi compra en el mismo lugar. No me gusta comprar todo en el Líder y estar con las bolsas enormes. Prefiero comprar poco a la vez y también ir a otra verdulería que es mejor y otros lugares, como que no es solo una caminata a un lugar, es una caminata al barrio a comprar.

Acá estamos pasando por el «Emporio El Barrio», una institución muy importante de acá. El «Emporio El Barrio» tiene un espacio arriba que casi no va nadie, y yo con los amigos de la oficina lo tenemos casi como arrendado. Que ahí hay una pantalla grande, y los días de oficina que hay un partido en la tarde, como de la Champions o algo así nos vamos ahí, almorzamos allá, podemos llevar los computadores, nos dan los controles de la música para bajar la música y subir a la tele. Es como nuestro rincón.

E: ¿Cómo conocieron el lugar?

B: Porque estaba acá al lado. Habíamos probado muchos locales almorzando de todo el barrio y, entre varios, este lugar tenía un menú rico, barato y arriba somos como los dueños. Sí, hacemos onda reuniones ahí nosotros tres, llevamos los computadores, enchufamos y vemos el partido de fondo, podemos controlar el volumen, podemos controlar todo. De hecho, empezaron a traer fernet porque a nosotros tres nos gusta el fernet y ahora el dueño tiene fernet y entonces tenemos como esa relación con este lugar, lo conocemos bien. Yo creo que saben perfectamente donde trabajamos y los trabajadores de día nos cachan perfecto, saben que vamos a la misma mesa, al frente arriba siempre. Por ir mucho rato ahí nos cacharon, y nos empezaron a saludar. Cacharon que no tenían fernet y fue como «oye, podrían comprar fernet Branca porque venimos siempre para acá», y decidieron, perfecto, hasta negociamos el tamaño de la copa por el precio.

E: ¿Sientes que hay una diferencia con los otros lugares en los que has vivido con respecto al ambiente que se genera en el barrio y observas en tus caminatas, en relación a lo bien que conoces la zona y los locales?

B: Igual por estar tan cerca del centro hay como, o sea no centro centro, pero de la Plaza Italia por lo menos, hay caleta de vida de barrio, hay caleta de gente. Hay mucho, hay un sentido de barrio igual fuerte por ser un lugar que no es tan como necesariamente residencial, es una zona más de comercio que residencial. Pero, sí también es un lugar como más histórico de Santiago que como que un nuevo barrio, como si fuera más arriba o en los extremos de la ciudad, como que hace que el almacén debajo de mi casa, no sé, esa señora lleva ahí creo que cincuenta años, y creo que su papá trabajaba ahí antes, creo que es histórico. Y también el colegio es histórico, creo que estos bares no, pero hay muchos lugares que como que son los mismos dueños que se conocen, los hijos de los dueños ahora toman el mismo lugar y se conocen hace mucho tiempo.

E: ¿Te pasa de repente que te encuentras con gente caminando? ¿Tus vecinos o compañeros de trabajo?

B: Sí mucho. En el estallido conocí muy bien mi edificio. Conocí mis vecinos del edificio porque hablamos juntos mucho tiempo y nos topábamos muchas veces. Este lugar es muy importante, el «Guayas Gyros», este lugar es una joya. Es un lugar griego que hace unas ensaladas griegas y también unos wrap griegos por tres lucas. Es baratísimo, buenísimo y de calidad, y grande. Y tienen dos locales: el de acá para sentarte y el de acá para el «para llevar», te lo tienen listo en tres minutos con una ensalada increíble, que solo lo hacen en horas de almuerzo, y es exquisito, ese lugar es una maravilla, y muy barato y muy rápido y grande, contundente.

E: Cuando te topas con conocidos ¿Cómo es la interacción?

B: Cacha que justo me pasó, cuando iba a juntarme contigo me topé con la Ale de la oficina, justo afuera de mi casa, que ella camina para Metro Salvador desde la oficina, entonces me topé con ella, porque yo no estaba en la oficina hoy. Me topé con ella ahí y nos saludamos, pero como nosotros nos vemos todos los días no era para pararnos y conversar, porque no es como alguien que no he visto en una semana, o sea la vi ayer, y probablemente la vea mañana. Y eso, pero por lo general, yo creo que la gente que veo acá mayormente son gente que ya sé que viven por acá, de hecho, a veces me topo con el tipo que trabaja en la hora de almuerzo en el «Emporio El Barrio», que también camina al Metro, y ahí voy siempre así que nos topamos.

Acá está la botillería «La Cultura Etlíca» que el dueño es muy buena onda, muy chistoso, bueno pal webeo. Se ríe de sus clientes todo el rato, y también es fanático del fútbol, así que siempre me pregunta del partido o algo así, siempre hablamos, medio caro pero buena onda. Esta caminata acá tiene una cosa importante, no sé si importante en verdad, pero hay mucho espacio entre un cruce acá. Acá –en Román Díaz con Providencia– no se puede cruzar desde Miguel Claro hasta Huelén. Y hay muchos negocios en los dos lados donde la gente hace trámites y tiene que, para cruzar, dar una caminata grande extra. Yo, a veces compro cigarros en la Copec, porque ahí lo puedo hacer con tarjeta, y el hielo es más barato ahí que en la botillería, pero en la botillería vende copete.

E: Y ahí ¿Cómo lo haces?

B: Paso por el medio muchas veces, depende la hora. Ahora hay caleta de gente, caleta de autos. Será más peludo. Pero en la noche, si voy a salir como a las once de la noche, que hay menos autos, paso por el medio.

E: ¿Crees que debería haber un cruce entremedio?

B: No sé si debería, sería más fácil para mí. Pero al mismo tiempo como que cortarías, no sé, es que yo creo que es una distancia incómoda, porque si habría otro cruce más acá, serían tres cruces en igual poco espacio, y cortarías mucho el tránsito, mira cuanto taco hay ahora bajando. Subiendo hay muy poco, pero bajando hay caleta. Pero sí, esa es una cosa que noto mucho cuando camino por acá.

E: ¿Notas algún cambio en tu recorrido o en la gente, según la época del año?

B: Hay menos personas ahora en enero. El taco es menos. Ahora son las seis y media de un jueves y hay muy poco taco, muy poco auto subiendo desde el centro, en comparación con marzo o abril, que estaría repleto.

E: ¿Y te acomoda más caminar así?

B: Más que caminar. Acomoda mucho más el sentarte en algún lugar por acá. Por ejemplo, en el «Emporio El Barrio» que voy para arriba muchas veces, pero me da mucha lata sentarme afuera a veces por el ruido de los autos y las micros pasando. Pero cuando es así como hoy, como que no me molesta tanto. ¿Vamos a la oficina?

E: Ya

B: Doblamos acá en Huelén con Providencia, pasado el Subway, el gran vicio del barrio. Estamos caminando a mi oficina, de hecho, tengo que buscar algo en la oficina, podríamos... Ah no, voy a volver porque es medio webiado caminar hasta Salvador con esa wea, es un ventilador que llevé para allá.

E: Igual te puedo ayudar llevando algo si quieres

B: No, voy después. Bueno, estamos caminando para acá. Son como unos treinta metros, cuarenta metros desde la esquina de Providencia, el setenta y uno. Y afuera hay un café, donde más que ir al café, me siento abajo a fumar un cigarro cada vez en cuando con otros de la oficina, y ahí tenemos buena onda con la gente que trabaja acá no saludamos todos los días, como con gente que trabaja en el mismo lugar. Entonces esta caminata la hago mucho, muchas veces me siento acá afuera de la reja negra a fumar. «El Árbol» está también acá al frente donde a veces como, almuerzo. A veces, como es delgadita, como es tres o cuatro pisos cada edificio, hay mucho cambio de sombra. Entonces, en la mañana esto es horrible acá, entonces nos ponemos allá si estamos afuera, y si cambia nos volvemos a poner acá.

E: Tú crees que podrías reconocer qué gente es del barrio y quién no?

B: Al toque, ahora mismo. Ese señor siempre está. No me acuerdo del nombre de esa chiquilla venezolana que trabaja en un café al lado siempre, siempre nos saludamos. Hay unos señores que todos los miércoles, si o si los miércoles, pero también un par de días, creo que son amigos de colegio que se conocen hace mil años, que se sientan a almorzar ahí siempre. Igual hay caleta de gente del barrio que reconozco. Pasamos por un quiosco, aah no, vamos a pasar ahora por el quiosco a la izquierda. El señor del quiosco está siempre, y su mejor amigo es el de la librería, o sea no sé si son mejores amigos, pero son muy amigos, con él, los dueños de la librería que está al frente, entonces muchas veces voy al quiosco y él está en la librería y hasta tengo que entrar a la librería para decirle como «amigo, tengo que comprar algo» y ahí sale. A la librería también voy mucho porque hay muchas cosas para la oficina que necesito, papel o el otro día fui a comprar una pizarra, cosas así. En este sector justo se cacha que conozco como yo diría que casi todo el mundo, o sea, no se amigos, pero los reconozco. Yo creo que casi podríamos hacer el experimento.

E: –Pasando de vuelta por el Subway–

B: Cacha que recién alguien me dijo que, en el Subway, que trabajaba ahí de pendejo, que en Subway tenían como unos sprays que son como olor Subway, para que huelan desde afuera y desde lejos para que la gente desde lejos cache. Estamos llegando al centro cultural español, que antes tenía muchos carteles afuera, durante toda la época del estallido y que ahora poco a poco se van. Una cosa importante quizás, esta línea verde que se ve media tapada acá y ahí, a un mes del estallido, durante la noche, unos pro pacos pintaron una línea verde desde Manuel Montt hasta la Plaza Italia, como tapando todas las cosas y verde oliva, verde paco, color paco. Ahora queda poco, se nota por detrás de lo nuevo, pero se ha tapado caleta.

E: Y tú, ¿Has visto gente rayando acá?

B: Sí caleta. También en la calle misma, más allá se nota. Hay uno grande que dice «oponer es vencer». Acá está el quiosco, el señor de siempre, del Colo-colo, sus amigos de la verdulería que a veces voy y acá está la librería, donde voy por cosas de la oficina. A él sí o si lo cacho, porque siempre está. Hay un cafecito que me gusta ir, que tiene unos sándwiches a la plancha súper ricos y es un negocio muy familiar, a veces si voy en la tarde para allá ya están como los hijos y nietos de los dueños por ahí dando vueltas, cerrando después del colegio, se ponen ahí hasta que se van a la casa con la familia, y son simpáticos, muy buena onda. Hay unos ricos jugos.

E: Esta caminata la haces escuchando música?

B: Yo creo que, si vengo desde más lejos, sí, pero entre acá y la oficina no porque dura menos que una canción más o menos la caminata (risas). Aah, lo de los basureros. No hay basureros acá, porque se han piteado todos los basureros, entonces no hay espacio para dejar basura y para fumar. Lo que sí, es que justo acá en esta esquina, en ese árbol se arman bolsas de latas porque hay señores que pasan a buscar latas para hacerse lucas.

E: Y sientes que ha aumentado la basura en la calle con esto?

B: Por lo general no tanto, no sé cómo lo hacen. Yo creo que más la gente que vive por acá ya cacha que no hay basureros, entonces encuentra otra forma de botarlo, o guardan el pucho hasta que se encuentran o llegan a un lugar donde lo pueden botar. Y acá se pone así, pero después lo pasan a buscar, y ahí ponen las bolsas de latas porque ahí pasan los que viven en la calle y los usan para busca plata. Y acá –basurero roto– es el punto de puchos de la gente que trabaja en el Tesi –edificio– que los reconozco y creo que me reconocen a mí, porque ese de allá –a 10 metros– es mi punto de puchos, porque justo ahí arriba está mi departamento. Entonces nos vemos todo el rato, siempre nos miramos.

E: ¿Ese es tu departamento? ¿Eso que se ve colgando son zapatillas?

B: Sí, yo creo que todo el mundo reconoce mis zapatillas (ríe). Las dejo después de jugar fútbol, porque están húmedas. Y si se quedan húmedas ya el olor queda pasado, entonces

les hecho talco y las dejo ahí hasta la próxima vez que juego. Y este es mi departamento entonces. Acá –a la derecha del edificio– está el pilates donde van las mamás yoga del barrio. Y acá el mítico almacén de la señora Giselle, que tenemos tanta buena onda con esta señora que ella reconoce quienes somos, que somos del departamento veinte de acá y tenemos cuenta de cerveza retornable. De hecho, estamos en positivo, porque muchas veces lo devolvemos sin comprar otra al toque, para despejar lo que está en la casa. Entonces, lo llevamos y lo dejamos y ella anota, creo que estamos como más ocho. Entonces, si ahora quisiera comprar digo «a la cuenta de la casa» y ella como «aah ya» y ella me conoce, me llama benjita. Nuestra casa es famosa por comprarles las leches de chocolate Trencito en caja, exquisito. Tiene el mejor ave pimentón que he probado en mi vida, exquisito, y una buena empanada también, que a veces compro cuando almuerzo en la casa. Ahora este es el paradero piteado. Este paradero no funciona desde como el 20 de octubre. y ahora, como puedes ver es un caos, están los pacos ahí intentando hacer algo, pero no lo gran nada. Nadie les hace caso, y también el caso acá de los semáforos es bien raro, porque a veces se prenden, y a veces los apagan a propósito. Lo prenden en momentos muy raros. Por tres días volvieron a funcionar, y no hubo manifestaciones, y lo apagaron de nuevo, onda casi para crear caos. O sea, nosotros tenemos nuestras teorías conspirativas de que quieren crear desorden público en lugares así para justificar medidas represivas.

E: ¿Sientes que ha aumentado el ruido a causa de los semáforos dañados?

B: Sí, escucho choques todos los días. Escucho por lo menos dos a tres choques en esta esquina todos los días. Y algo muy lindo que empezó a pasar fue que gente que vivía en la calle, sobretodo gente que vivía en el parque y que fueron desplazados en toque de queda porque no podían estar ahí, y entonces que los llevaron a un lugar para quedarse, o se pusieron de acuerdo con los milicos donde tenían casi que pedirle permiso si ellos podían estar ahí, y ellos mismos, después de que terminara el toque de queda, cuando no estaban los pacos, empezaron a guiar el tráfico, y ahí pedían unas monedas. Tomaron el rol. Este es el robo más grande del barrio, el Ok Market, que vende puras weas y caras, es horrible. Está todo rayado y lo saquearon dos veces. Acá se nota más la línea verde, y hay justo cosas que dicen –va leyendo– «ACAB», «yuta asesina», «los pacos torturan», «paco perkin», «paco bastardo», «paco asesino», justo cosas webiando a los pacos.

E: Cuando vas caminando, ¿Vas leyendo las consignas y los rayados?

B: Sí, últimamente, algo que no mencioné, es que he parado para tomar fotos de ciertas cosas rayadas. Quizás eso mismo hace que me tarde más en mi caminata. Esta farmacia fue muy grande en el estallido, porque esta farmacia tiene en la puerta una cosa ahí que se convierte en ventada, y cuando era pleno estallido tenían cerrado, pero por ahí entregaban bicarbonato, máscaras y agua a la gente. Se hizo emblemático por la buena onda de vida barrio para a gente que vive acá. También algo buena onda, de hecho, nosotros también hicimos eso, es que los balcones de acá tiraban limones. Nosotros comprábamos limones y los cortábamos y cuando pasaban cosas los tirábamos para abajo si la gente estaba realmente para la cagá, y hay varios departamentos que hicieron lo mismo. Acá ya llegamos al Metro Salvador. ¿Qué onda esto? Hay unos locales que ni siquiera sabía que existían, estoy aprendiendo ahora, se ven buena onda. Me gusta esa terraza. Parece

medio español. Hola –hacia el mesero del local–. Acá es donde compro las flores para el departamento. No es tan tan seguido, pero si voy a comprar es ahí. Pero también la Luli, que vive conmigo, es medio alérgica, entonces también tengo que decidir unas que tienen, si son unas con mucho polen no puedo. Acá también es una mini feria, caleta de gente vendiendo cosas todo el rato, misceláneo, cualquier cosa. No es como el barrio de ninguna cosa en especial, es de todo. Acá está la entrada del Metro, hemos llegado al fin del recorrido. Este edificio, en este edificio quedó la cagá, creo que es una compañía de seguros, entonces se lo hicieron mierda. Había muchos pacos, muchos milicos acá afuera todo el rato en el estallido. Y acá está el hospital, entonces acá hay mucha gente porque en el hospital, acá hay mucha gente que trabaja en esta esquina, en lo que es dos esquinas de Salvador para adentro hay caleta de gente, siempre está repleto, no sólo por el Metro, sino por eso. También hay gente que te para por cosas de ONGs, entonces a veces lo hago mientras camino, pero sino digo que soy extranjero y que no hablo español. Pero en general son buena onda, a veces hasta me dan ganas de escuchar lo que tienen que decir y después ver si decir «no gracias». Otras veces cambio mi caminata, por ejemplo, veces que estoy hablando por teléfono camino más rápido y los miro con una cara de «porfa no» y entienden que dale con otro, entonces igual eso es parte de la caminata acá.

Paula (23 años)

Tramo: U de Chile - Santa Lucía

Fecha: 24 de enero de 2020

Inicio: 14:10

Fin: 14:23

E: ¿Cada cuánto haces esta caminata? ¿Es una caminata habitual?

P: Sí, esta es la caminata más habitual que hago todos los días, porque estoy trabajando en un estudio de abogados de procuradora y mi trabajo consiste en trámites en el centro, moviéndome principalmente entre esos dos focos, entre Universidad de Chile y Santa Lucía. Acá se encuentran la notaría, el conservador, todos los servicios públicos que tengo que visitar día a día.

E: ¿Desde cuándo empezaste a trabajar ahí, o desde cuándo empezaste a realizar esta caminata?

P: Esta caminata la hago desde abril del 2019

E: Y desde que partiste trabajando ahí, ha cambiado tu conocimiento del lugar desde tus caminatas?, o si haz notado ciertos patrones dentro de esta caminata?

P: Sí, generalmente repito exactamente el mismo recorrido todos los días. Por ejemplo, caminando desde Universidad de Chile por Paseo Ahumada siempre me voy por la vereda que es del lado izquierdo, porque la hora en la que la hago ese es el lado de la sombra, y ahora con el calor que hace en Santiago es el lado que más me conviene. Además, por el lado

derecho es por donde se pone el comercio ambulante todos los días, entonces se dificulta más la pasada, por el otro lado es más expedito.

E: Entonces, el propósito de esta caminata es laboral o por la oficina. Te pasa en ocasiones que te encuentras con gente?

P: Sí, lo que más me pasa es encontrarme con compañeros de trabajo que también son procuradores como yo, que visitan más o menos los mismos servicios que yo, entonces nos topamos casi siempre en la calle. También me topo mucho con otros compañeros que trabajan en lo mismo que yo. Compañeros de colegio, de universidad, y también de repente con mi pololo que trabaja muy cerca de Metro Santa Lucía.

Ahora vamos caminando por Paseo Huérfanos. Recién pasamos la calle Estado. En este, generalmente me fijo en las tiendas que hay en los alrededores. Por ejemplo este mall nuevo que es el Mall Vivo Imperio, que como que rompe mucho el esquema de edificio antiguo que tiene el centro, que tiene por ejemplo cine, Starbucks, HyM, y por eso rompe mucho el esquema y eso me llama mucho la atención. También me fijo mucho en la arquitectura de los edificios antiguos. Me trae muchos recuerdos porque, bueno yo ocupo lentes ópticos, y generalmente vengo con mi mamá a las ópticas que están entre San Antonio y Mac Iver, ambos cerca del Metro Santa Lucía. Entonces ahora el recorrido que hago es muy distinto al que solía hacer con mi mamá cuando veníamos a comprar los lentes, ahora que paso por ahí por otro propósito que es el trabajo.

E: En cuanto a lo que dices que el mall rompe con el esquema, ¿En qué sentido te refieres? Cuál sería entonces el esquema tradicional de esta zona

P: El esquema tradicional es principalmente edificios muy antiguos, muchos de servicios públicos, de bancos, de ópticas, más que de tiendas comerciales estilo HyM, o tiendas de ropa. También es muy característico el comercio ambulante que se sitúa alrededor de las veredas, y al frente de ese mall no se puede poner comercio ambulante porque rompe con las leyes que tiene el contrato con ese mall.

E: Sientes que hay un cambio cuando uno camina por un paseo peatonal versus la calle o vereda?

P: Sí, cambia mucho porque por lo menos en el paseo uno puede ir más rápido, porque es mucho más amplio. Entonces, más allá de que haya una conglomeración de gente muy grande, hay más espacio entonces la gente puede moverse más rápido, puede esquivar gente y todo. Cuando caminas por la vereda están como más hacinados, que es lo que me pasa cuando camino por la calle Bandera, que es el paralelo al camino que tomo cuando hago el Paseo Ahumada, y por la calle Bandera me demoro mucho más, entonces mi ruta siempre prefiero hacerla por Paseo Ahumada.

E: Y esta caminata, en general, la haces sola siempre?

P: Sí, siempre sola, con música y muy pendiente de mi celular, porque igual acá roban hartito.

E: Entonces, estás en un estado de alerta por lo general

P: Sí, constantemente. Y bueno, al ser una calle peatonal, tengo menos estado de alerta de fijarme en los semáforos, pero sí en alerta de no chocar con gente, de que no se me caigan los papeles, de tener siempre mis cosas guardadas conmigo.

E: Ahora estamos doblando por Mac Iver. Para alguien nuevo o externo a esta zona o barrio, o que no haya hecho esta caminata, ¿Qué le dirías que son las cosas o lugares típicos que tendría que ver o también cuáles serían los puntos de referencia que le entregarías para saber dónde se encuentra?

P: Partiendo por la división que está al salirse del Metro Universidad de Chile, que se hace como un triángulo, donde están los edificios de comercio más antiguos de Santiago, y donde puedes irte por la calle Bandera o la calle Nueva York. Ahí yo siempre recomiendo ir por la calle Nueva York porque los edificios son más altos, hay mucha más sombra, y se ponen unas bandas de música a tocar jazz todas las mañanas hasta como la una de la tarde, y a mí por lo menos se me hace muy grato pasar por ahí y escucharlos. Un imperdible es, alrededor de todo el Paseo Ahumada los puestos de mote con huesillo, claves para el calor comprarse en mote con huesillo. También paso mucho al Dunkin Donuts que está un poco más arriba de Paseo Huérfanos caminando por San Antonio y me compro un clásico Ice Tea saborizado de manzana para pasar el calor de estos días, que es duro estar caminando por la calle con este calor.

También me llama mucho la atención la cantidad de cafés de media pierna que hay alrededor de todas las calles de Santiago. Me causa mucha extrañeza, es ver muchos señores de edad, todos con terno que toman un café parados, porque no tienen sillas, no tienen nada. Y la gente que atiende son puras niñas jóvenes con vestido muy corto, zapato muy alto, muy incómodo, y no sé me causa un poco de sentimiento de explotación laboral.

E: ¿Por qué este recorrido lo haces caminando y no en Metro?

P: Porque entremedio de estas dos estaciones de Metro hay muchas paradas que tengo que hacer, entonces no me conviene seguir en el Metro porque tendría que pasarme para tener que devolverme para volver a pasar, entonces me conviene bajarme ahí e ir haciendo el recorrido a pie. Además de que la distancia que tienen estas estaciones es muy corta, entonces generalmente me demoro casi lo mismo entre que me subo al Metro, me salgo y todo, a hacerlo caminando. Sobre todo en hora punta el Metro es muy insoportable y prefiero hacerlo caminando a mi ritmo más rápido, escuchando música.

E: ¿Sientes que hay algún cambio, como ya trabajas hace casi un año, durante las estaciones del año, si cambia a lo largo del año el flujo de gente, o la interacción entre la gente?

P: Se nota mucho el cambio sobre todo entre fines de diciembre y enero, porque a fines de diciembre hay mucha gente en Santiago, están todos muy apurados y alrededor de Paseo Ahumada son todas tiendas comerciales, entonces está todo el mundo corriendo, comprando regalos, entonces las tiendas grandes de retail como Falabella, Sybilla, Ripley y todas esas están siempre repletas de gente, y eso. Baja mucho el flujo después de navidad y año

nuevo. A principios de enero el flujo de cantidad de gente baja mucho también, supongo que porque la gente se tomará vacaciones. En invierno también es más hostil, porque hace mucho frío, y la gente va muy apurada intentando agarrar calor y llegar rápido a los lugares donde tiene que ir específicamente para evitar estar tanto tiempo en la calle.

E: ¿Haz tenido que hacer este recorrido en fines de semana últimamente o sólo en horas laborales en la semana?

P: La hice hace como dos meses un fin de semana una vez que me tocó tener que trabajar un día sábado y venir a retirar unos papeles a la misma notaría, y sí. Se nota mucho el cambio porque hay muchos más niños. En general, gente que hace este transcurso es gente mayor, gente que trabaja. En fin de semana hay más niños, por el paseo Bandera que ahora está recién remodelado y tiene las calles pintadas de colores, tiene sillones de colores y todo. Van niños a sacarse fotos, mucho extranjero sacándose fotos también. En la semana hay un flujo más rápido, más como todo el mundo muy apurado, como clásico chileno medio estresado.

E: Y sientes que desde el estallido social de octubre ha habido algún cambio dentro de tu caminata?

P: Sí, ha habido hartito cambio porque, como hubo varios días donde el Metro estaba cerrado, ahí sí que el flujo de gente aumentó considerablemente. Por ejemplo, había días en los que las marchas no permitían que circule transporte público por la calle, o sea no habían micros, entonces literalmente las dos vías de la micro estaban tomadas por gente que caminaba, mucho más rápido que por lo general. También me tocó mucho ver manifestaciones justo afuera del Metro U de Chile y de La Moneda, mucha represión policial, un olor a lacrimógena muy potente y muy constante que te bloqueaba la respiración y los que más se veían afectados eran los del comercio ambulante, porque ellos tienen sus puestos establecidos ahí y tuvieron que aprender a lidiar con ese olor constante y muchas veces ví cómo a una señora que vendía ropa se le mojaba la ropa con el guanaco.

E: Bueno, y como estaba cerrado el Metro en esos días ¿Te afectó a ti? ¿Cuál fue tu método de movilización para venir a esta zona?

P: Si me afectó, pero no sé si negativamente porque me moví en bicicleta o caminando. Generalmente intentaba buscar el último Metro abierto más cercano y, por ejemplo, estación Santa Lucía estuvo cerrada mucho tiempo, y ahí me bajaba en Universidad Católica y ahí caminaba hasta Santa Lucía, aprovechaba de ver la feria que estaba justo afuera del paseo Lastarria, donde de hecho me compre mi cámara análoga. Y, bueno también me servía para conocer, para ver cosas nuevas y aprovechar de caminar más de lo normal.

Paz (27 años)

Tramo: U Católica - Baquedano

Fecha: 27 de enero de 2020

Inicio: 13:12

Fin: 12:28

E: ¿Cada cuánto realizas esta caminata?

P: En general es variado, pero como por mi trabajo roto por distintos lugares de Santiago, pero siempre que estoy rotando a acá en U Católica por lo menos los hago dos o tres veces a la semana, a veces puede llegar hasta cinco. Yo estudio medicina acá en la Católica en la Casa Central, y cuando estoy rotando en el hospital clínico de Marcoleta, este tramo lo hago siempre caminando. En general las rotaciones duran como un mes, entonces cuando hago esta caminata estoy como, no sé, tres días a la semana durante un mes haciendo esta caminata.

E: Y entre qué horas la haces?

P: En general lo hago más sólo en las mañanas. En las tardes muchas veces uso el Metro a la vuelta y hago como entre las 8 y 8.30 am más o menos.

E: ¿Encuentras que hay una diferencia entre hacerla en la mañana o en la tarde?

P: Sí, mucha diferencia. Bueno, primero porque en la mañana hay mucha menos gente caminando, el clima es mucho más agradable y en general en la mañana cuando hago esta caminata ando con tiempo y me tomo muchas veces, no se po, voy mirando mucho más que cuando lo hago en la tarde y voy apurada de vuelta a mi casa.

E: Y por qué haces este tramo caminando y no en Metro?

P: Porque las veces que hago este trayecto me dejan en auto en Baquedano, entonces hago este tramo caminando porque es muy corto, es lo mismo que hacerlo en Metro y aprovecho así de caminar un rato antes de llegar a la pega, y así llego más despierta.

E: Ahora la idea es que mientras hacemos el recorrido tú me vayas guiando y mostrando cómo es una de tus caminatas regulares

P: En general esta caminata la hago desde Baquedano a U Católica en las mañanas, pero muchas veces la hago en las tardes, como lo estamos haciendo ahora. Hago la caminata siempre por la vereda norte, donde está el GAM. Siempre cruzo la Alameda, porque vengo desde Portugal. Veo la entrada al Metro, me fijo en la gente que vende los jugos y las frutas ahí como en estas cajas de plumavit con hielo, que en general siempre son los mismos. Siempre veo qué tanta comida nueva hay, que se han aumentado muchísimo como, no sé, respecto al año pasado por lo menos. En general nunca compro, pero me fijo qué venden. Hartos queques veganos, distintos tipos de fajita, de sándwich. Ha crecido muchísimo eso. Después cuando sigo caminando, a mano izquierda está el GAM, y obviamente después del estallido

social hago mucho más larga esta caminata porque paro a leer los carteles. Ya sé qué carteles me gustan, entonces muchas veces parto y lo veo de nuevo, a veces le saco foto.

E: ¿Cuál te gusta?

P: Me gusta uno que está un poco más allá, ahí te lo muestro, es como una imagen de mujeres de distintas edades que dice como algo así como «las mujeres siempre están en primera línea». Y también, bueno antes de todo el estallido social, siempre me fijaba en la programación que había en el GAM, si había algo entretenido que quizás quisiera venir a ver. Y hay una exposición que se pone, no sé cuántas veces al año pero la he visto varias veces, que hacen como una exposición de madera, y siempre está lleno de puestos como de distintos artesanos y emprendimientos que hacen distintas cosas en madera. En general, cuando paso por ahí, muchas veces, depende la hora, porque cuando paso temprano está cerrado, pero si está abierto me doy una vuelta así rápido igual porque nunca vengo con tanto tiempo en la mañana, pero eso.

E: Y siempre haces sola esta caminata?

P: Siempre la hago sola, porque la hago como, o sea porque como me dejan ahí en general. Mira –apunta– esa es la foto. Siempre la hago porque me dejan sola en la mañana en Baquedano y camino a U Católica, al hospital. –Terminando de pasar por el GAM– Bueno y eso como por el GAM, me fijo hartito en los rayados y como que siempre cruzo en las mismas partes y me voy por el mismo lado, entonces hay hoyos de la calle que uno los conoce y pensai como ya cuando van a arreglar esta cuestión.

E: Y cómo te fuiste armando tu camino de siempre?

P: En verdad las primeras veces que me dejaban en Baquedano y caminaba no siempre hacía el mismo camino. De repente bajaba, o sea, cruzaba el puente en Pionono y después como que bajaba al tiro hacia la parte poniente de Vicuña Mackenna y ahí bajaba, y ahí muchas veces cruzaba como a la vereda sur en la primera cuadra y después bajaba por esa vereda y después me di cuenta que era muy fome esa vereda porque no había nada que mirar. Lo único que había era la salsoteca «Papagayo» que más encima ahora está cerrada, entonces era muy fome por ahí. Y sobretodo, después del estallido social, todos los carteles y todas las pinturas están mucho más como en la vereda norte, entonces es mucho más entretenido.

E: Entonces priorizas tu caminata en base a que sea «entretenida» más que por el tiempo?

P: Si, de todas maneras porque, aparte en tiempo te demoras lo mismo, y en esta vereda vereda, aparte del GAM, está el «Cine Arte Alameda» entonces siempre paraba y miraba cuál era la cartelera, es mucho más entretenido. Por eso en verdad es que me vengo por esta, más que por las otras cosas, porque de hecho es hasta más lenta porque tiene hasta una calle menos.

E: Desde el estallido social, y desde que se cerraron algunas estaciones del Metro, como Baquedano que sigue cerrada. Haz sentido que cambió la dinámica de tu caminata y del recorrido?

P: El recorrido, las calles que hago son las mismas, pero me pasó que cuando empezó todo esto, bueno estuve hartos días sin venir a la U y justo en ese tiempo estaba rotando en el Sotero en Puente Alto, entonces no venía a Marcoleta, y todas las veces que venía a Plaza Italia como con todas las manifestaciones y todo iba de Plaza Italia para arriba, nunca bajaba, entonces como que el minuto en que miraba todo lo que estaba pasando de Plaza Italia para abajo era en las caminatas de la mañana, como mirando desde si había o no más olor a lacrimógenas, los carteles. Sobretudo también después de que quedó la embarrada en el Cine Arte Alameda, el primer día por menos de hecho me pasó que pasé y no me di cuenta, y me acordé cuando había llegado al GAM que no había mirado el Cine Arte Alameda, y al día siguiente paré y miré como estaba para adentro y en verdad estaba todo tapado, pero sí me fijo en cosas distintas. Bueno, otra cosa distinta es que acá –esquina con Cine Arte Alameda– justo dos cuadras más abajo hay un preuniversitario, entonces en general durante el año siempre me encontraba con niños en general cagados de sueño fumándose un pucho afuera antes de entrar a clase, y ahora en enero no hay nadie, hay mucha menos gente.

E: ¿Sientes que a lo largo del año cambia la dinámica del recorrido?

P: Obviamente influye por ejemplo que cuando hace más calor la gente va más apurada que cuando hace frío encuentro, como que la gente está con más cara de chata. En la mañana en verdad la gente que está esperando la micro es más o menos la misma, pero sí depende del periodo del año porque en verano los quioscos abren más temprano. Hay un restorán ahí que parece que hace desayunos porque en la mañana siempre hay gente como amasando pan, y que siento que en invierno abren más tarde. Bueno, obviamente hay muchos más gallos vendiendo fruta, y como comida, mucho más vendedor ambulante cuando hace más calor, o por lo menos cuando hace más frío, pero como es más tarde no los veo.

E: ¿Cómo haces esta caminata por lo general, por ejemplo, la haces escuchando música?

P: Por lo general siempre escuchando música y tomándome un café, porque me traigo de mi casa un termo siempre con café.

E: ¿Te pasa en ocasiones que te encuentras con conocidos en tu caminata, como por ejemplo con compañeros de clase? Si te ha pasado, las veces que te encuentras con alguien qué ocurre?

P: Sí, pero es algo como muy esporádico, no es como que haya gente con la que me encuentre de manera frecuente. No es como que esté buscando a alguien. Si me encuentro con alguien y vamos para el mismo lado, que me ha pasado que me encuentro con compañeros que van a la misma clase, muchas veces nos vamos caminando juntos, o bueno obviamente si es alguien con quien no quiero conversar me pongo los audífonos y como que uno se queda más atrás y caminas más lento. Depende la cercanía, pero en general sí, como que si

me encuentro con alguien seguimos caminando juntos. Lo otro entretenido es que, como yo paso en las mañanas en general, muchos de los locales están cerrados, entonces me gusta cómo hacer esta caminata a la hora de almuerzo o en la tarde y cachar como los locales, porque cambia mucho según la hora del día cómo es, ahora están todos los locales abiertos, hay más gente afuera.

E: Y volviendo al estallido, sientes que ha cambiado físicamente el suelo por ejemplo?

P: Sí, caleta. Antes del estallido, justo en la esquina como una cuadra más debajo de Vicuña bajando por la Alameda hay una cuestión que es del gobierno. No sé qué es, parece que es una cuestión, no sé si es del Sename, por este lado, y antes siempre era como el edificio que siempre estaba rayado y como dos veces a la semana había alguien pintándolo, y como que se notaba más ese edificio que lo rayaban más que el resto, y bueno después del estallido que cacha que bueno todo está más rayado, todo está lleno de carteles, y la vereda hay hartas partes que está como muy hecha mierda. Y hay una cuestión nueva que es muy bacán que hicieron que es como una animita, no sé qué es, como eso que está ahí abajo en memoria, no sé si a alguien le pegaron ahí o algo, pero está lleno de velas y fotos y cosas. Y cuando andaba con tiempo siempre pasaba a esta tienda –apunta al cartel– que se llama «Moda Venvi» que vendía como ropa china muy barata y bonita, pero ahora está cerrada, está todo blindado.

Aah y lo último que te quería contar, que siempre hago en las mañanas, pero siempre paso por el Telepizza y está brígido el olor a pizza a las 8 am y me llama mucho la atención porque en verdad hay gente que está comiendo pizza a las 8 y mucha gente durmiendo afuera, debe ser por el calorcito.

Resultados encuesta mapeo colectivo

GRADO DE PARTICIPACIÓN PERSONAL DURANTE SESIÓN DE MAPEO COLECTIVO



GRADO DE PARTICIPACIÓN COLECTIVA DURANTE SESIÓN DE MAPEO COLECTIVO



Cuadernos de caminante

Selección

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA RED DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

ELIGE UN TRAMO ENTRE DOS ESTACIONES CONTIGUAS DE LA LÍNEA 1
¿CÓMO ES LA EXPERIENCIA DE CAMINAR?

Nombre de caminante: **Diego** | Hora: **10:00**

Estación de partida: **San Joaquín** | Hora exacta: **10:35**

Estación de llegada: **San Joaquín** | Hora: **10:45**

¿Cómo te sientes? **Normal**

¿Qué calles tomas y atravesas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué cosas encuentras, qué recomiendas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué ves, qué piensas, cómo te sientes, si vas acompañado, si te detienes, etc. **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

IMPRESIÓN, COMPLETALA Y LUEGO ESCÁNEALA O SÁCALE UNA FOTO EN BUENA CALIDAD Y ENVÍALA A: LA RECONQUISTA PEATONAL@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA RED DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

ELIGE UN TRAMO ENTRE DOS ESTACIONES CONTIGUAS DE LA LÍNEA 1
¿CÓMO ES LA EXPERIENCIA DE CAMINAR?

Nombre de caminante: **Diego** | Hora: **10:00**

Estación de partida: **San Joaquín** | Hora exacta: **10:35**

Estación de llegada: **San Joaquín** | Hora: **10:45**

¿Cómo te sientes? **Normal**

¿Qué calles tomas y atravesas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué cosas encuentras, qué recomiendas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué ves, qué piensas, cómo te sientes, si vas acompañado, si te detienes, etc. **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

IMPRESIÓN, COMPLETALA Y LUEGO ESCÁNEALA O SÁCALE UNA FOTO EN BUENA CALIDAD Y ENVÍALA A: LA RECONQUISTA PEATONAL@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA RED DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

ELIGE UN TRAMO ENTRE DOS ESTACIONES CONTIGUAS DE LA LÍNEA 1
¿CÓMO ES LA EXPERIENCIA DE CAMINAR?

Nombre de caminante: **Diego** | Hora: **10:00**

Estación de partida: **San Joaquín** | Hora exacta: **10:35**

Estación de llegada: **San Joaquín** | Hora: **10:45**

¿Cómo te sientes? **Normal**

¿Qué calles tomas y atravesas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué cosas encuentras, qué recomiendas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué ves, qué piensas, cómo te sientes, si vas acompañado, si te detienes, etc. **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

IMPRESIÓN, COMPLETALA Y LUEGO ESCÁNEALA O SÁCALE UNA FOTO EN BUENA CALIDAD Y ENVÍALA A: LA RECONQUISTA PEATONAL@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA RED DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

ELIGE UN TRAMO ENTRE DOS ESTACIONES CONTIGUAS DE LA LÍNEA 1
¿CÓMO ES LA EXPERIENCIA DE CAMINAR?

Nombre de caminante: **Diego** | Hora: **10:00**

Estación de partida: **San Joaquín** | Hora exacta: **10:35**

Estación de llegada: **San Joaquín** | Hora: **10:45**

¿Cómo te sientes? **Normal**

¿Qué calles tomas y atravesas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué cosas encuentras, qué recomiendas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué ves, qué piensas, cómo te sientes, si vas acompañado, si te detienes, etc. **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

IMPRESIÓN, COMPLETALA Y LUEGO ESCÁNEALA O SÁCALE UNA FOTO EN BUENA CALIDAD Y ENVÍALA A: LA RECONQUISTA PEATONAL@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA RED DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

ELIGE UN TRAMO ENTRE DOS ESTACIONES CONTIGUAS DE LA LÍNEA 1
¿CÓMO ES LA EXPERIENCIA DE CAMINAR?

Nombre de caminante: **Diego** | Hora: **10:00**

Estación de partida: **San Joaquín** | Hora exacta: **10:35**

Estación de llegada: **San Joaquín** | Hora: **10:45**

¿Cómo te sientes? **Normal**

¿Qué calles tomas y atravesas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué cosas encuentras, qué recomiendas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué ves, qué piensas, cómo te sientes, si vas acompañado, si te detienes, etc. **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

IMPRESIÓN, COMPLETALA Y LUEGO ESCÁNEALA O SÁCALE UNA FOTO EN BUENA CALIDAD Y ENVÍALA A: LA RECONQUISTA PEATONAL@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA RED DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

ELIGE UN TRAMO ENTRE DOS ESTACIONES CONTIGUAS DE LA LÍNEA 1
¿CÓMO ES LA EXPERIENCIA DE CAMINAR?

Nombre de caminante: **Diego** | Hora: **10:00**

Estación de partida: **San Joaquín** | Hora exacta: **10:35**

Estación de llegada: **San Joaquín** | Hora: **10:45**

¿Cómo te sientes? **Normal**

¿Qué calles tomas y atravesas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué cosas encuentras, qué recomiendas? **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

¿Qué ves, qué piensas, cómo te sientes, si vas acompañado, si te detienes, etc. **San Joaquín, San Joaquín, San Joaquín**

IMPRESIÓN, COMPLETALA Y LUEGO ESCÁNEALA O SÁCALE UNA FOTO EN BUENA CALIDAD Y ENVÍALA A: LA RECONQUISTA PEATONAL@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA LÍNEA 1 DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

nombre recorrido: **TRINACERA - LAS LEONIAS**

lugar / comuna / barrio: **PROVIDENCIA**

genero / edad / otros: **FEMENINO / 29**

permanencia: **MI MOCHILA PESADA**

fecha: **08/08/2010**

hora: **15:00**

permanencia: **15:00**

genero / edad / otros: **FEMENINO / 29**

permanencia: **MI MOCHILA PESADA**

hora: **15:00**

permanencia: **15:00**

genero / edad / otros: **FEMENINO / 29**

permanencia: **MI MOCHILA PESADA**

hora: **15:00**

permanencia: **15:00**

genero / edad / otros: **FEMENINO / 29**

permanencia: **MI MOCHILA PESADA**

Elige un tramo entre 2 estaciones contiguas de la Línea 1. ¿Cómo es la experiencia de caminata?

Imagina que el recorrido entre dos estaciones se estira en una línea. ¿Qué calles tomarías y atravesarías, qué cosas encuentras, qué recomendaciones. Marca, escribe, dibuja todo aquello que quieras registrar. Qué viste, qué pensaste, cómo te sentiste, si vas acompañado, si te detuviste, etc.

Imprimela, complétala y luego escanéala o sácala una foto en buena calidad y envíala a lareconquistapeatonal@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA LÍNEA 1 DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

nombre recorrido: **TRINACERA - LAS LEONIAS**

lugar / comuna / barrio: **PROVIDENCIA**

genero / edad / otros: **FEMENINO / 29**

permanencia: **MI MOCHILA PESADA**

fecha: **08/08/2010**

hora: **15:00**

permanencia: **15:00**

genero / edad / otros: **FEMENINO / 29**

permanencia: **MI MOCHILA PESADA**

hora: **15:00**

permanencia: **15:00**

genero / edad / otros: **FEMENINO / 29**

permanencia: **MI MOCHILA PESADA**

hora: **15:00**

permanencia: **15:00**

genero / edad / otros: **FEMENINO / 29**

permanencia: **MI MOCHILA PESADA**

Elige un tramo entre 2 estaciones contiguas de la Línea 1. ¿Cómo es la experiencia de caminata?

Imagina que el recorrido entre dos estaciones se estira en una línea. ¿Qué calles tomarías y atravesarías, qué cosas encuentras, qué recomendaciones. Marca, escribe, dibuja todo aquello que quieras registrar. Qué viste, qué pensaste, cómo te sentiste, si vas acompañado, si te detuviste, etc.

Imprimela, complétala y luego escanéala o sácala una foto en buena calidad y envíala a lareconquistapeatonal@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA LÍNEA 1 DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

nombre recorrido: **ELISEO PABLO**

lugar / comuna / barrio: **PROVIDENCIA**

genero / edad / otros: **HOMBRE / 29**

permanencia: **MI PUNTO (PABLO)**

fecha: **08/08/2010**

hora: **15:00**

permanencia: **88:88**

genero / edad / otros: **HOMBRE / 29**

permanencia: **MI PUNTO (PABLO)**

hora: **15:00**

permanencia: **88:88**

genero / edad / otros: **HOMBRE / 29**

permanencia: **MI PUNTO (PABLO)**

hora: **15:00**

permanencia: **88:88**

genero / edad / otros: **HOMBRE / 29**

permanencia: **MI PUNTO (PABLO)**

Elige un tramo entre 2 estaciones contiguas de la Línea 1. ¿Cómo es la experiencia de caminata?

Imagina que el recorrido entre dos estaciones se estira en una línea. ¿Qué calles tomarías y atravesarías, qué cosas encuentras, qué recomendaciones. Marca, escribe, dibuja todo aquello que quieras registrar. Qué viste, qué pensaste, cómo te sentiste, si vas acompañado, si te detuviste, etc.

Imprimela, complétala y luego escanéala o sácala una foto en buena calidad y envíala a lareconquistapeatonal@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA LÍNEA 1 DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

nombre recorrido: **LA ALAMEDA DE MI BARCELONA**

lugar / comuna / barrio: **ALAMEDA S.TED. CENTRAL**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **MA HITO QUE LLEVO EN UNA MOCHILA PARA NIÑOS**

fecha: **08/08/2010**

hora: **15:00**

permanencia: **33 MINUTOS**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **MA HITO QUE LLEVO EN UNA MOCHILA PARA NIÑOS**

hora: **15:00**

permanencia: **33 MINUTOS**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **MA HITO QUE LLEVO EN UNA MOCHILA PARA NIÑOS**

hora: **15:00**

permanencia: **33 MINUTOS**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **MA HITO QUE LLEVO EN UNA MOCHILA PARA NIÑOS**

Elige un tramo entre 2 estaciones contiguas de la Línea 1. ¿Cómo es la experiencia de caminata?

Imagina que el recorrido entre dos estaciones se estira en una línea. ¿Qué calles tomarías y atravesarías, qué cosas encuentras, qué recomendaciones. Marca, escribe, dibuja todo aquello que quieras registrar. Qué viste, qué pensaste, cómo te sentiste, si vas acompañado, si te detuviste, etc.

Imprimela, complétala y luego escanéala o sácala una foto en buena calidad y envíala a lareconquistapeatonal@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA LÍNEA 1 DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

nombre recorrido: **REPUBLICA ULA**

lugar / comuna / barrio: **ALAMEDA S.TED. CENTRAL**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **REPUBLICA ULA**

fecha: **08/08/2010**

hora: **15:00**

permanencia: **25:00**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **REPUBLICA ULA**

hora: **15:00**

permanencia: **25:00**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **REPUBLICA ULA**

hora: **15:00**

permanencia: **25:00**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **REPUBLICA ULA**

Elige un tramo entre 2 estaciones contiguas de la Línea 1. ¿Cómo es la experiencia de caminata?

Imagina que el recorrido entre dos estaciones se estira en una línea. ¿Qué calles tomarías y atravesarías, qué cosas encuentras, qué recomendaciones. Marca, escribe, dibuja todo aquello que quieras registrar. Qué viste, qué pensaste, cómo te sentiste, si vas acompañado, si te detuviste, etc.

Imprimela, complétala y luego escanéala o sácala una foto en buena calidad y envíala a lareconquistapeatonal@gmail.com

LA RECONQUISTA PEATONAL

METRO A METRO

RECONSTRUIR LA LÍNEA 1 DEL METRO CON EXPERIENCIAS DE CAMINANTES

nombre recorrido: **REPUBLICA ULA**

lugar / comuna / barrio: **ALAMEDA S.TED. CENTRAL**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **REPUBLICA ULA**

fecha: **08/08/2010**

hora: **15:00**

permanencia: **25:00**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **REPUBLICA ULA**

hora: **15:00**

permanencia: **25:00**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **REPUBLICA ULA**

hora: **15:00**

permanencia: **25:00**

genero / edad / otros: **MUJER / 25 AÑOS**

permanencia: **REPUBLICA ULA**

Elige un tramo entre 2 estaciones contiguas de la Línea 1. ¿Cómo es la experiencia de caminata?

Imagina que el recorrido entre dos estaciones se estira en una línea. ¿Qué calles tomarías y atravesarías, qué cosas encuentras, qué recomendaciones. Marca, escribe, dibuja todo aquello que quieras registrar. Qué viste, qué pensaste, cómo te sentiste, si vas acompañado, si te detuviste, etc.

Imprimela, complétala y luego escanéala o sácala una foto en buena calidad y envíala a lareconquistapeatonal@gmail.com

