



REVISTA
ESPACIO
y
SOCIEDAD

Año 1 - N° 1 - 2017
ISSN 0719-8922



Colectivo de Geografía Crítica Gladys Armijo

sitio web y bases de la revista: www.geografacritica.cl
correo y envío de textos: seminariogladysarmijo@gmail.cl

REVISTA ESPACIO Y SOCIEDAD

EDITORA
Cristina Bonilla

COMITÉ EDITORIAL

Froilán Cubillos
Diego Pinto
José A. Segrelles

DIAGRAMACIÓN

Felipe Morales
Ignacio Celis

ILUSTRACIONES

Enzo Castillo
Eben Eze

REVISTA ESPACIO Y SOCIEDAD

AÑO 1 – N° 1 – 2017

ISSN 0719-8922

Abrev.: Rev. espacio soc.

Es una publicación del Colectivo de Geografía Crítica

Gladys Armijo.

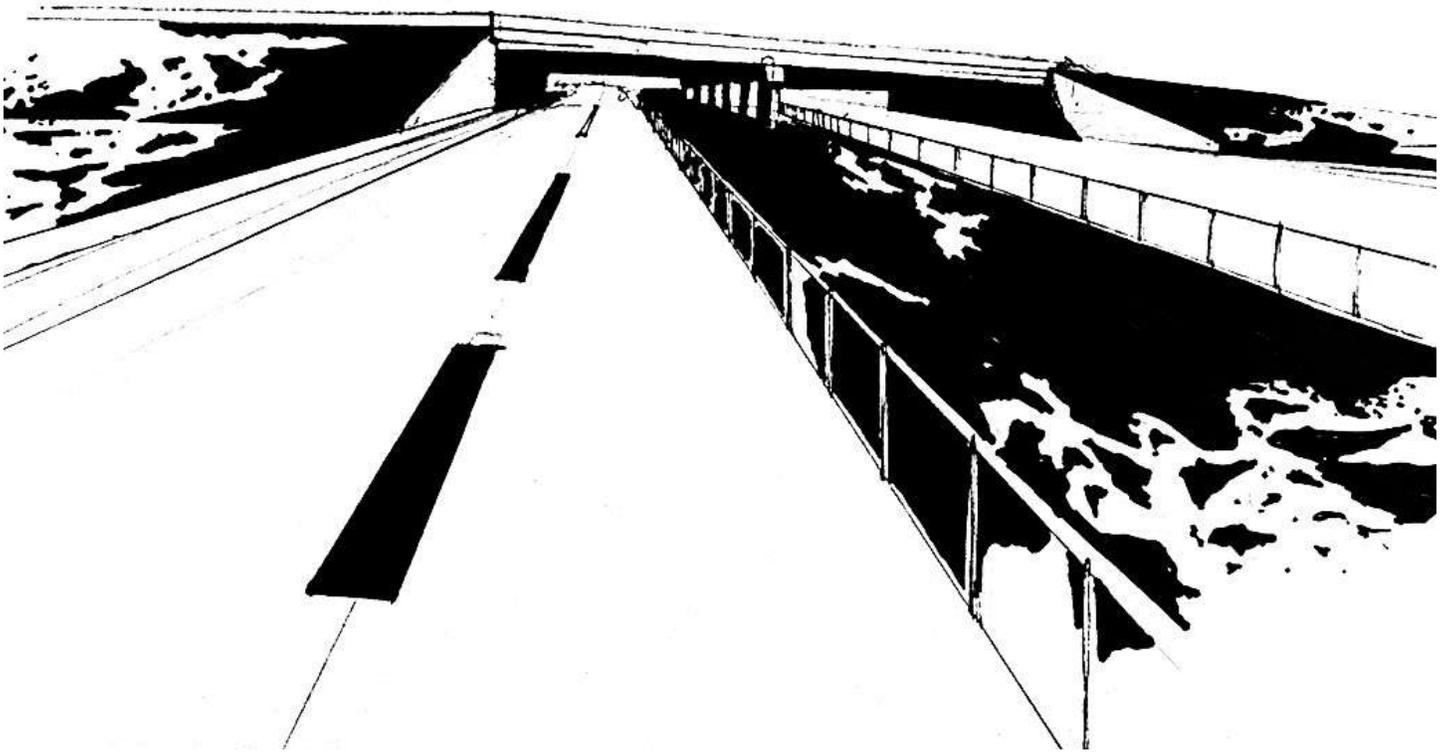
Primera edición digital

Valparaíso - Buenos Aires



Esta revista se puede reproducir total o parcialmente, siempre y cuando sea sin fines comerciales y citando el nombre del autor del artículo.

Ilustraciones: enzocastillo03@gmail.com



Segregación ocasionada por las autopistas urbanas: el caso de la comuna de Lo Espejo en Santiago de Chile

Valentina González Abarca*

Resumen

A lo largo de la historia, la producción social del espacio se ha visto determinada por las relaciones sociales de poder, donde los grupos dominantes han logrado subsumir los espacios y su conformación en favor de la economía de momento. En la actualidad, las ciudades metropolitanas, en contexto de globalización y capitalismo neoliberal, se presentan como ciudades fragmentadas, fenómeno ocasionado por la urbanización que ha funcionado como herramienta de la clase más adinerada para administrar los flujos de capitales. De esta manera, las autopistas urbanas, entendidas como elementos de la urbanización y artefactos de la globalización, además de espacios de circulación dentro del espacio social, se han instalado en beneficio de un grupo reducido a expensas de las pérdidas de otros, los grupos subordinados y marginados.

Así, presentamos a las autopistas urbanas como elementos productores de segregación social, marginación, e invisibilización, que conllevan una serie de problemas sociales, políticos, económicos y culturales dentro de sectores segregados, como es el caso de la comuna de Lo Espejo, ubicada en la zona sur-poniente de Santiago de Chile, una de las comunas más vulnerables de la Región Metropolitana, lugar donde distintas autopistas urbanas generan grandes fronteras.

Palabras clave: Autopistas urbanas; Segregación; Urbanización

* Estudiante de Licenciatura en Historia,
Universidad de Santiago de Chile.
Contacto: valentina.g.abarca24@gmail.com

Introducción

El ordenamiento territorial, la localización y la adaptación de los espacios geográficos, son fenómenos que se observan hace miles de años para la supervivencia del ser humano, este proceso de prácticas humanas, está determinado por las relaciones sociales establecidas entre los integrantes de las diferentes culturas. A medida que la sociedad se va desarrollando y estableciendo, los intereses de los grupos dominantes se superponen a los intereses de los demás dentro de un espacio determinado, el que sustenta las necesidades básicas del colectivo. De esta manera se van estructurando y produciendo espacios –además de conocimiento, políticas, normas, etcétera– en beneficio de los individuos que concentran el poder.

El espacio social se presenta como contenedor y producto de las actividades humanas; la urbanización de las ciudades, y en especial Santiago, debido al fenómeno de la globalización, y según las influencias del sistema capitalista y de las obras públicas instauradas en su beneficio, específicamente las de infraestructura vial. El ordenamiento del espacio urbano y los efectos que este ha tenido sobre las comunidades a partir de la construcción de obras viales, se ve reflejado específicamente en la instalación de autopistas urbanas. Estos procesos serán los principales ejes de la investigación, en la cual nos ubicaremos espacialmente en la ciudad de Santiago, comuna de Lo Espejo, que se ve directamente relacionada con los problemas de segregación, aislamiento e invisibilización debido a la existencia de autopistas que generan un efecto de frontera y barrera dentro de la localidad, haciéndola altamente dependiente del centro político y económico.

Esta investigación se justifica en un vacío teórico en un cuanto al estudio de impacto que tienen las autopistas urbanas en cuanto a la organización y conformación social dentro de las grandes ciudades globalizadas. El objetivo de esta investigación es comprobar que las autopistas urbanas con un artefacto de la globalización y herramientas que en favor del capitalismo neoliberal y el grupo dominante, preservan la segregación, invisibilización y aislamiento de localidades dentro del territorio, aumentando la dependencia del centro económico y la desorganización social.

1. Metodología

La metodología utilizada para llevar a cabo esta investigación cualitativa consistió en búsqueda y análisis de fuentes recientes, tales como artículos y libros –en su mayoría publicados dentro de las últimas dos décadas–, con el fin de establecer un marco teórico que comprenda las dinámicas sociales y espaciales que han surgido dentro de un contexto globalizado, donde las sociedades y sus territorios se han conformado en beneficio de un grupo dominante, ocasionando altos índices de desigualdad económica y segregación social, mediante un urbanismo de fragmentación socio-espacial y artefacto de la globalización. Así, se seleccionaron fuentes en las cuales se reflejará una perspectiva crítica de los autores en cuanto a los procesos de la producción social del espacio. Estos fenómenos que se describirán más detalladamente en el marco teórico, serán respaldados por un ejemplo concreto que refleja estas dinámicas socio-espaciales, en una comuna donde se observan altos índices de vulnerabilidad, pobreza y segregación. Para complementar estos análisis teóricos, revisamos información sobre los ejes mencionados anteriormente en las páginas web del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y en la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA), organizaciones que se encargan de la instalación de autopistas urbanas y grandes proyectos de infraestructura en el país.

2. Producción social del espacio

Desde sus inicios las sociedades han requerido un espacio determinado para realizar sus actividades, suplir necesidades básicas y aprovechar recursos que se pueden encontrar en el medio. Este proceso de adaptación y localización del grupo humano dentro del espacio, deriva necesariamente, en una organización social y territorial, desarrollando y conformando un *espacio social*. Sánchez (1992) plantea que esta organización está basada en relaciones sociales asimétricas de poder y en la dinámica de dominación y obediencia, provocando que el territorio también sea determinado por estas relaciones sociales, es decir, “en la práctica, sólo las relaciones de poder de cada momento darán la respuesta real a las diversas aspiraciones y deseos proyectados sobre un territorio”.¹

¹ Sánchez, Joan E., 1992, *Geografía política*. Madrid, España; Editorial Síntesis.

Así, podemos establecer uno de los primeros enfoques de la investigación, en lo que Lefebvre (1974) define como “*la producción social del espacio*”: Las relaciones social-económicas determinan la producción del espacio propio y lo que éste contiene.

Actualmente observamos un claro control territorial en beneficio del sistema capitalista, en el cual el reordenamiento y urbanización de las ciudades se concretan en base al mercado actual, en pro de la rapidez, eficiencia y movilidad del capital y de las industrias y empresas que lo controlan. Podemos destacar en base a esto, que “(...) los espacios dominantes podrán identificarse con aquellos que concentran las sedes sociales de las mayores empresas, los que destinan un mayor volumen de recursos a la investigación y desarrollo tecnológico, reúnen el mayor volumen de empleos de alta cuantificación, o se encuentran mejor conectados a las principales redes de transporte y telecomunicación”², dando paso al surgimiento de espacios subsumidos a esta dominación, donde la carencia de servicios básicos es altamente característica. Este desarrollo económico y tecnológico conlleva necesariamente políticas públicas impuestas por el Estado, con el fin de favorecer el sistema económico predominante y al sector privado, ocasionando confrontaciones sociales y políticas, problemas de desigualdad, de ordenamiento territorial e incluso medioambiental.

3. Urbanización de la ciudad

América Latina, dentro de las últimas décadas, ha observado un gran crecimiento de sus ciudades, que han sufrido evidentes impactos sociales y territoriales, como desigualdad, concentración demográfica y centralización de actividades del ámbito económico. Martínez nos postula que esta *ciudad fragmentada* es “una manera de expresarse la urbanización contemporánea en la evolución de algunas ciudades a través de procesos crecientes de concentración-difusión y algunas veces de primacía urbana a escala nacional y regional. Concentración de población, como también de funciones urbanas especializadas, equipamientos e infraestructuras.”³ Estos fenómenos observados en las

2 Méndez, Ricardo, 1997, *Geografía económica, la lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona, España; Editorial Ariel Geografía.
3 La Martínez, Pedro (2015) *La producción del espacio en la ciudad Latinoamericana. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización*. Revista Hallazgos, Volumen 12 (n° 23), pp. 211-229.

principales ciudades reflejan el movimiento del capital global y las dinámicas del sistema económico actual, en los que la urbanización ha sido la herramienta esencial de los grandes comerciantes y empresarios para la movilidad de sus capitales.

Jirón y Mancilla (2014) hacen alusión al término *urbanismo fragmentador*, concepto que definen como

“práctica de intervención urbana (pública y privada) que fragmenta la vida cotidiana de los habitantes urbanos. Desde esta perspectiva (...), lo que se intenta destacar es la manera en que los habitantes se ven afectados por esta ‘ciudad fragmentada’ y, fundamentalmente, cómo enfrenta esa fragmentación en la cotidianeidad”.⁴

El urbanismo de Santiago de Chile tuvo sus primeros indicios, como práctica de segregación social, en el siglo XIX, especialmente con Benjamín Vicuña Mackenna, quien fue uno de los primeros propulsores de la organización territorial y social del lugar, ya que “trajo consigo las ideas de los célebres primeros urbanistas desde Europa, dejando su huella en la estructura vial de la ciudad hasta hoy”⁵, dividiendo los espacios desde un centro público para la elite dominante y dejando fuera de él a los sectores populares, con el propósito de crear una identidad nacional marcada por ideales eurocentristas en un territorio latinoamericano.

De esta manera se fue estructurando la capital de Chile, con una creciente concentración demográfica y urbanización de las periferias con industrias, viviendas y vías de movilización, incrementando las diferencias sociales y económicas de la población.

En el siglo XX, a mediados de los años setenta y en contexto de dictadura militar, la implantación del sistema neoliberal a la economía chilena provocó cambios en las políticas públicas del Estado, tal y como postula De Mattos (1999), se da el proceso de “la implantación de una estrategia de drástica liberalización económica”⁶,

4 Jirón, Paola; Mancilla, Pablo (2014) *Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile*. Revista EURE, Volumen 40 (n° 121), pp. 5-28.

5 Greene, Margarita; Mora, Rodrigo (2005) *Las autopistas urbanas concesionadas, una nueva forma de segregación*. Revista ARQ, Indexada en Revista Scielo, (n°60), pp. 56-58.

6 De Mattos, Carlos A. (1999) *Santiago de Chile, globalización y expansión met-*

facilitando las condiciones de la ciudad para que el capital tuviera un flujo mayor, sin gran intervención de políticas estatales, influyendo en aspectos sociales –desigualdad- y territoriales –segregación mediante la modernización y concentración del espacio- que se mantienen aún después de cuatro décadas, ya que estos procesos de aglomeración han “mostrado una gran persistencia y continuidad, tanto en lo que se refiere a crecimiento demográfico como territorial”⁷.

Dentro de estas modificaciones espaciales y sociales que se realizaron en beneficio del sistema capitalista podemos encontrar la industrialización de sectores periféricos, la instalación de una cantidad importante de viviendas y condominios que han provocado el crecimiento desmedido de la ciudad, y ligado a esto, la ejecución de grandes proyectos de infraestructura vial, transformaciones que mantienen el centro político y económico en un centro dominante, ocasionando jerarquización de los espacios urbanos.

En esta investigación nos enfocaremos en la importancia de los proyectos de infraestructura vial, especialmente las autopistas actualmente concesionadas, realizadas para la urbanización y conexión del territorio. ¿Las autopistas urbanas son instrumentos de conexión o separación de espacios de la región? ¿Qué consecuencias y efectos traen estos trazados para las localidades periféricas?

4. Efectos de las autopistas urbanas en Santiago

Gabriel Dupuy (1992) nos plantea en su libro, que “en un período relativamente corto en comparación con su historia, las ciudades se han dotado de lo que hoy llamados redes: de transporte colectivo o individual, de comunicación, de alambrado público, de energía eléctrica, de gas, de agua, de saneamiento, sólo por citar las más conocidas.”⁸ La urbanización de las ciudades ha ocasionado el surgimiento de lo que De Mattos (1999) denomina *artefactos de la globalización*, elementos destinados y modificados según las necesidades del sistema imperante.

ropolitana: lo que existía sigue existiendo. Revista EURE, Volumen 25 (n°77), pp. 29-56.

7 Íbidem.

8 Dupuy, Gabriel, 1992, *El urbanismo de las redes*. París, Francia; Editorial Oikos-Tau.

En esta investigación abordaremos un enfoque analítico con respecto a las consecuencias sociales que las autopistas urbanas –como artefactos de la globalización y redes de movilización y comunicación- tienen en la ciudad de Santiago, especialmente en las comunas periféricas, que quedan cercadas por estos trazados, dificultando la organización social y económica de la población local.

Bernardita Mc Phee (2011) hace una reseña en la que establece que “la ciudad de Santiago, aparece como un campo de batalla, en el que múltiples actores públicos, privados y de la sociedad civil intervienen buscando modificarla de acuerdo a sus propios intereses, o bien buscando resguardar lo que se considera como propio; y en este contexto, se enfatiza en las consecuencias de estas dinámicas para lograr que el desarrollo de la ciudad de Santiago sea sostenible”⁹. Con respecto a este postulado podemos apreciar que los intereses de privados son los que poseen el poder de la estructuración territorial, debido a que es el sector que maneja el capital, provocando que el espacio de circulación de la ciudad también se mueva en su beneficio, y una evidente subsunción del espacio social.

Las autopistas como *espacio de circulación* dentro de Santiago, en la mayoría de los casos se han levantado “con criterios ajenos a la estructura del territorio atravesado, respondiendo tan sólo a la conexión más eficiente de ciertas áreas urbanas de gran tamaño y relevancia nacional”¹⁰, es el caso de la Autopista Central, y la Costanera Norte, la primera atraviesa la ciudad de norte a sur, y la otra de oriente a poniente. Además, a estas dos autopistas, se suma el anillo Américo Vespucio (que para el sector oriente no presenta su estructura como autopista) que cruza una gran cantidad de comunas de la ciudad santiaguina, además, existen otras carreteras que conectan las con ciudades de la costa y el litoral nacional.

Respecto a la fragmentación producida en la ciudad, Figueroa plantea que “las ganancias de un actor

9 Mc Phee, Bernardita. (2011) *Planificación territorial y crecimiento urbano en Santiago Metropolitano*. Revista Planeo: Pontificia Universidad Católica de Chile. <http://revistaplaneo.uc.cl/2011/12/06/planificacion-territorial-y-crecimiento-urbano-en-santiago-metropolitano>

10 Garmendia, Maddi; Ureña, José M.; Coronado, José M. (2011) *Cambios en la estructura territorial debidos a nuevas conexiones de alta velocidad en territorios aislados: la provincia de Ciudad Real en España*. Revista EURE, Volumen 37 (n°110), pp. 89-115.

de la movilidad se consiguen a expensas de las pérdidas de otros”¹¹, evidenciando que las comunas atravesadas por las autopistas pueden verse perjudicadas, con situaciones como: menos conectividad local, segregación social, dificultades para la organización social, entre otras; es decir, las autopistas urbanas, con funcionamiento no sólo metropolitano sino también interregional, transforman la realidad de las localidades, y mediante la urbanización subsumen un espacio social que no dispone de condiciones necesarias, articulándolo como un territorio altamente dependiente del centro económico y político.

El Ministerio de Obras Públicas es el encargado de las concesiones de autopistas y de otros proyectos, además es la institución que preside el Consejo de Concesiones, instancia en la que no se incluye la participación ciudadana.¹² Es decir, el MOP actúa sólo como intermediario de acciones entre los que postulan proyectos y el Estado, aprueba -o no- proyectos, dependiendo de estándares establecidos en la normativa, pero no tiene acción directa en ellos. Incluso, cabe destacar, que el Ministerio ha cometido ciertos errores con respecto a los proyectos de autopistas, tal y como lo evidencia CiperChile en un reportaje publicado en el año 2009, con respecto a la Autopista Vespucio Sur Express.¹³

COPSA (Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública) es un organismo fundado en el año 2000, y reúne una considerable cantidad de empresas concesionarias de obras públicas del país. En un seminario realizado el año 2010, la asociación publicó un documento titulado: *La visión de la industria, Infraestructura vial y Aeropuertos*¹⁴, en el que se exponen las siguientes cifras relevantes para nuestra investigación:

¹¹ Figueroa, Oscar (2012) *Las autopistas, los desplazamientos y la movilidad: Santiago de Chile*. Revista Plano: Pontificia Universidad Católica de Chile. www.revistaplano.uc.cl/2012/06/01/las-autopistas-los-desplazamientos-y-la-movilidad-santiago-de-chile/

¹² Coordinación de concesiones de Obras Públicas (2010) *Ley y reglamento de concesiones de obras públicas*. Ministerio de Obras Públicas. www.concesiones.cl/quienes_somos/funcionamientodelsistema/Documents/Nueva%20Ley%20y%20Reglamento%202010.pdf

¹³ Ramírez, Pedro (2009). *Los errores del MOP en Vespucio Sur que costarán 25 millones de dólares*. Centro de Investigación Periodística CIPER Chile. www.ciperchile.cl/2009/02/20/los-errores-del-mop-en-vespucio-sur-que-costaran-25-millones-de-dolares/

¹⁴ COPSA (2010) *Visión de la industria: Infraestructura vial y aeropuertos*. Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública. www.copsa.cl

- Durante los últimos 16 años, el 86% de las áreas de inversión han estado enfocadas en obras viales (Este punto se puede observar en la Figura N°2)

- Desde el 2001 al 2010 se han adjudicado 163 kilómetros de Autopistas Urbanas con un total de inversión de: MM US\$: 2.571

La Asociación de concesionarios menciona además que Chile es “el único país atractivo para invertir en materia de concesiones” y que además, es un ejemplo destacado para aquello. Sin duda estas consideraciones se exhiben desde la premisa que Chile es uno de los países “ejemplares” para el proceso de neoliberalización de la economía mundial, sin tomar en cuenta las repercusiones que esto ha traído a la sociedad chilena.

Así, observamos problemáticas que se han presentado en ciertos lugares de la ciudad por la instalación de las autopistas urbanas, que se estructuran espacialmente, como ya hemos mencionado, con beneficio de los flujos de capital de los grandes empresarios, perpetuando el capitalismo neoliberal. En este trabajo analizaremos el caso de Lo Espejo, una comuna que queda aislada en sus delimitaciones por aquella infraestructura vial.

5. Las autopistas y la segregación ocasionada en Lo Espejo

En la zona sur-poniente de la ciudad (sectores que se fueron ordenando gradualmente) hoy se identifican aproximadamente diez comunas, caracterizadas, en su mayoría, por ser periféricas y por contar con bajos recursos tanto económicos como culturales. Es el caso de la comuna de Lo Espejo, con altos índices de vulnerabilidad y gran necesidad de apoyo de políticas públicas¹⁵, que se ve afectada por la instalación de infraestructura vial, presentando tres fronteras que la delimitan: Panamericana Sur o Autopista Central en el oriente, Avenida Lo Espejo en el sur y General Velásquez por el poniente; y además, la división en cuatro por la carretera Vespucio Sur Express (de oriente a poniente) y la línea ferroviaria del Metrotren

[cl/old/documentos/doc12a86e9b6e8.pdf](http://old/documentos/doc12a86e9b6e8.pdf)

¹⁵ Sottorff, S.; Adriasola, L. (2014) Lo Espejo, Lampa y Renca son las comunas de la RM que requieren más apoyo de políticas sociales. Plataforma Urbana: El Mercurio.

(de norte a sur. Así, la única salida no interrumpida por el paso de alguna carretera es la que da hacia el norte, donde la comuna colinda con Pedro Aguirre Cerda (comuna que en su límite norte se ve atravesada por la Autopista del Sol).

Estas fronteras (levantadas en su mayoría en los años 60 y 70) usualmente no son utilizadas por las personas del sector debido a la poca tasa de motorización de la comuna, e intensifican los profundos problemas de organización social, evidenciando que el urbanismo ha servido como herramienta para los grupos dominantes para facilitar su control sobre el flujo de capital provocando gran segregación (tanto interna como externa), que posee grandes impactos sociales, económicos y culturales dentro de la comuna. Para justificar esta reflexión mencionaremos tres ámbitos que reflejan la situación descrita:

En primer lugar, la organización espacial institucional con la que cuenta el Municipio aún se rige por el Plan Regulador Comunal de La Cisterna (1983), aunque la Municipalidad plantea que se está trabajando en un Plan Regulador propio de la comuna. Además, la institución se posiciona de manera positiva ante las autopistas, planteando que posibilitan y facilitan la “gran conectividad y fácil acceso”¹⁶ de la comuna, sin tomar en cuenta las repercusiones sociales que tienen. Un segundo factor se remite a la organización cultural y social, ya que el sector queda dividido en cuatro (incluso más por la presencia del sector industrial), provocando, en términos culturales, la inexistencia de unidad e identidad comunal, y a la vez aumenta la dificultad económica del comercio interior, que se sustenta principalmente en ferias públicas. Y en tercer lugar, y el más relevante para esta investigación, la autopista urbana “no sólo cercena la ciudad, sino que promueve el no-contacto entre barrios y dificulta la inteligibilidad de la malla general” (Greene; Mora, 2005, s/n)¹⁷, provocando la segregación y el aislamiento de la comuna, además de su nula participación en los procesos del mercado actual. El camino recto de una dirección a otra, invisibiliza los barrios y los sectores que rodean las autopistas, creando

16 Datos geográficos. Ilustre Municipalidad de Lo Espejo. <http://loespejo.cl/datos-geograficos/>

17 Greene, Margarita; Mora, Rodrigo (2005) *Las autopistas urbanas concesionadas, una nueva forma de segregación*. Revista ARQ, Indexada en Revista Scielo, (n°60), pp. 56-58.

el denominado “*efecto túnel*”¹⁸, que “implica la indiferencia del sistema de conexión sobre los elementos territoriales fuera del mismo.” (Ciccocella, 2006, 16)¹⁹

Con respecto al último punto, considerando la segregación como uno de los ejes centrales de esta investigación, Sabatini y Brain (2008) postulan que “la segregación de los grupos populares en la periferia de las ciudades tiene impactos urbanos e impactos sociales. Entre los primeros destacan los problemas de accesibilidad y la carencia de servicios y equipamientos de cierta calidad en sus lugares de residencia; y entre los segundos, los problemas de desintegración social que están escalando hoy, representan formas de empobrecimiento o de degradación social vinculadas a las desventajas que conlleva el aislamiento físico”²⁰, comprobando nuestra hipótesis planteada en la introducción.

Otras comunas como Pedro Aguirre Cerda, Renca y Cerrillos se ven en las mismas condiciones geográficas con respecto a las autopistas urbanas. Sin embargo, en las páginas de sus municipios no tienen ítems que se pronuncien al respecto, de hecho, sólo Cerrillos tiene un pequeño atisbo en su PLADECO, donde evidencia problemas de congestión y colapso de vías en horarios punta a causa de la presencia de autopistas.

Martínez (2014) expone que algunas ciudades están desarmando las autopistas para dar paso a nuevos usos de suelo, con el objetivo de “darle más espacios seguros y transitables a los peatones y medios de transporte sin motor” (Martínez, 2014, s/n)²¹, mediante una investigación realizada el año 2012 por el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, se observó cómo las ciudades y los sectores periféricos se ven desplazados por la construcción de autopistas. Menor

18 Figueroa, Oscar (2012) *Las autopistas, los desplazamientos y la movilidad: Santiago de Chile*. Revista Planeo: Pontificia Universidad Católica de Chile. <http://revistaplaneo.uc.cl/2012/06/01/las-autopistas-los-desplazamientos-y-la-movilidad-santiago-de-chile/>

19 Ciccocella, Pablo (2006) *Economía y espacio: Ejes de discusión para un desarrollo territorial más allá de la globalización*. Revista Párrafos Geográficos, Volumen 5 (n°1), pp. 1-26.

20 Sabatini, Francisco; Brain, Isabel (2008) *La segregación, los guetos y la integración social urbana*. Revista EURE, Volumen 34 (n°103), pp. 5-26.

21 Martínez, Constanza (2014) *Autopistas urbanas: ¿por qué algunas ciudades se deshacen de ellas? Plataforma Urbana*. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/05/05/autopistas-urbanas-por-que-algunas-ciudades-se-deshacen-de-ellas/>.

cantidad de gastos públicos, revitalización de mercados económicos aislados, mejor utilidad de suelo y acceso a más lugares, son algunas de las consecuencias que se mencionan en el artículo, debido al desmantelamiento de las autopistas.

Conclusiones

La producción del espacio social se ha basado permanentemente en las relaciones sociales de poder, siendo los grupos hegemónicos los que han organizado el territorio a su conveniencia, tanto política, como social y por sobre todo económicamente, utilizando el urbanismo como principal herramienta para concretar en el territorio, sus intereses dentro de la globalización y el neoliberalismo, evidenciando que las relaciones sociales de poder son las que determinan y estructuran el funcionamiento del espacio. La ciudad se presenta como un nuevo campo de batalla donde las dinámicas sociales son determinadas por quienes detentan el poder tanto económico como político.

Este urbanismo fragmentador es el instrumento para llevar a cabo una serie de proyectos de infraestructuras viales que funcionen para los grupos privados y dominantes, subsumiendo espacios y sectores sociales, en su mayoría vulnerables. La instalación de autopistas, como el área con mayor inversión económica y como artefactos de esta globalización, ha ocasionado grandes impactos en las formas de organización de las comunidades que han sido atravesadas, aisladas, invisibilizadas y marginalizadas.

Como caso evidente y concreto observamos la dinámica de la comuna de Lo Espejo, que se encuentra segregada debido a la instalación de tres autopistas que la rodean y una que la atraviesa, además de la línea ferroviaria que la atraviesa hacia la otra dirección ha ocasionado grandes repercusiones por la urbanización, la dominación y la subordinación de sus espacios en beneficio de la movilización de los capitales que sustentan el sistema económico que predomina a nivel mundial, ya que a la vez, dentro del territorio nacional, las políticas públicas están hechas para la economía neoliberal, para el ordenamiento territorial y la subsunción de espacios en beneficio de los grupos dominantes.

* * *

Bibliografía

- Sánchez, Joan E. (1992). *Geografía política*. Madrid: Síntesis.
- Méndez, Ricardo (1997). *Geografía económica, la lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona: Ariel.
- Dupuy, Gabriel (1992). *El urbanismo de las redes*. París: Oikos-Tau.
- Martínez, Pedro (2015). La producción del espacio en la ciudad Latinoamericana. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. *Revista Hallazgos*, Vol. 12, n° 23, pp. 211-229.
- Jirón, Paola y Mancilla, Pablo (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Revista EURE*, Vol. 40 n° 121, pp. 5-28.
- Greene, Margarita y Mora, Rodrigo (2005). Las autopistas urbanas concesionadas, una nueva forma de segregación. *Revista ARQ*, n°60, pp. 56-58.
- De Mattos, Carlos A. (1999) Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *Revista EURE*, Vol 25, n°77, pp. 29-56.
- Garmendia, Maddi; Ureña, José M. y Coronado, José M. (2011). Cambios en la estructura territorial debidos a nuevas conexiones de alta velocidad en territorios aislados: la provincia de Ciudad Real en España. *Revista EURE*, Vol. 37, n°110, pp. 89-115.
- Ciccolella, Pablo (2006) Economía y espacio: Ejes de discusión para un desarrollo territorial más allá de la globalización. *Revista Párrafos Geográficos*, Vol 5, n°1, pp. 1-26.
- Sabatini, Francisco y Brain, Isabel (2008) La segregación, los guetos y la integración social urbana. *Revista EURE*, Vol 34, n°103, pp. 5-26.

Materiales de Internet

- Mc Phee, Bernardita (2011). Planificación territorial y crecimiento urbano en Santiago Metropolitano. *Revista Planeo*: <http://revistaplaneo.uc.cl/2011/12/06/planificacion-territorial-y-crecimiento-urbano-en-santiago-metropolitano/>
- Figueroa, Oscar (2012) Las autopistas, los desplazamientos y la movilidad: Santiago de Chile. *Revista Planeo*: <http://revistaplaneo.uc.cl/2012/06/01/las-autopistas-los-desplazamientos-y-la-movilidad-santiago-de-chile/>
- Coordinación de concesiones de Obras Públicas (2010). Ley y reglamento de concesiones de obras públicas. Ministerio de Obras Públicas. http://www.concesiones.cl/quienes_somos/funcionamientodelsistema/Documents/Nueva%20Ley%20y%20Reglamento%202010.pdf
- Ramírez, Pedro (2009). Los errores del MOP en Vespucio Sur que costarán 25 millones de dólares. *Centro de Investigación Periodística CIPER Chile*. <http://ciperchile.cl/2009/02/20/los-errores-del-mop-en-vespucio-sur-que-costaran-25-millones-de-dolares/>
- COPSA (2010). Visión de la industria: Infraestructura vial y aeropuertos. *Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública*. <http://www.copsa.cl/old/documentos/doc12a86e9b6e8.pdf>
- Sottorff, S. y Adriasola, L. (2014). Lo Espejo, Lampa y Renca son las comunas de la RM que requieren más apoyo de políticas sociales. *Plataforma Urbana: El Mercurio*. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/06/25/lo-espejo-lampa-y-renca-son-las-comunas-de-la-rm-que-requieren-mas-apoyo-de-politicas-sociales/>
- Ilustre Municipalidad de Lo Espejo. *Nota: Datos geográficos*. <http://loespejo.cl/datos-geograficos/>
- Martínez, Constanza (2014). Autopistas urbanas: ¿por qué algunas ciudades se deshacen de ellas? *Plataforma Urbana*. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/05/05/autopistas-urbanas-por-que-algunas-ciudades-se-deshacen-de-ellas/>

COLECTIVO DE GEOGRAFIA CRITICA



**GLADYS
ARMIJO
ZUÑIGA**