

TOPOFILIA Y CARTOGRAFÍAS PARTICIPATIVAS EN EL SUR DE CHILE

La experiencia comparada en las ciudades de Temuco-Padre las Casas, Valdivia y el Gran Concepción

TOPOPHILIA AND PARTICIPATORY MAPPING IN SOUTHERN CHILE

The comparative experience in the cities of Temuco-Padre las Casas, Valdivia y el Gran Concepción



Rodrigo Ganter Solís

Sociólogo, Doctor en Estudios Urbanos Universidad Católica de Chile, profesor Depto. Sociología Universidad de Concepción; investigador asociado Cedeus – Conicyt Fondap, Chile

Daniel Sandoval Nazal

Sociólogo, Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Universidad de Concepción, Chile

Daniela García Letelier

Arquitecta, Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Universidad de Concepción, Chile

Helen de la Fuente Contreras

Geógrafa, Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Universidad de Concepción, Chile

RESUMEN

Se discute interdisciplinariamente sobre la noción y el rendimiento de la topofilia a partir del denominado "giro espacial"; y se avanza en el hallazgo comparado de espacios y dinámicas urbanas valoradas y que generan fuerte identificación en la ciudadanía, sobre todo las que refuerzan la cohesión y la integración social en ciudades expuestas a fuertes procesos de transformación y fragmentación en los últimos años, como es el caso del Gran Concepción, Temuco-Padre las Casas, y Valdivia. Lo anterior utilizando una estrategia metodológica de carácter participativa, dialógica y expresiva, como es el caso del mapeo colectivo. Finalmente se propone algunas orientaciones para incluir este tipo de iniciativas en el marco de la planificación integrada y el desarrollo urbano sustentable de las ciudades.

Palabras clave

Topofilia; mapeo colectivo; geografía cultural; subjetividad espacial; identidad territorial.

ABSTRACT

We discuss interdisciplinary the notion and performance of the notion of topophilia from so-called "spatial turn"; and advances in the comparative discovery of spaces and valued urban dynamics that generate strong identification among citizens, especially those that reinforce social cohesion and social integration in cities exposed to strong processes of transformation and fragmentation in recent years, as is the Gran Concepción, Temuco-Padre las Casas, and Valdivia. Using a methodological strategy of participatory, dialogic and expressive character, such as collective mapping. Finally some guidelines are proposed to include such initiatives in the framework of integrated urban planning and sustainable development of cities.

Keywords

Topophilia; collective mapping; cultural geography; spatial subjectivity; territorial identity.

1. Introducción

En el marco de la línea de investigación sobre cohesión social y participación ciudadana del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable¹, se definió como uno de los objetivos estratégicos del centro el trabajo sostenido con seis ciudades a nivel nacional que constituyen la base de su interacción para los primeros 5 años de implementación². Para lo cual, se diseñó una metodología para el trabajo con actores urbanos relevantes de las 6 ciudades, que ha incluido en estos 2 primeros años (2013 y 2014) la implementación de conversatorios y foros urbanos orientados al levantamiento de los diversos problemas, potencialidades y fortalezas de las ciudades en relación a su desarrollo urbano sustentable. Obteniendo insumos importantes para la elaboración de una agenda compartida de investigación y de acción para los siguientes años del Centro, y en la cual se incluyó a diversos actores sociales que están directamente involucrados con el desarrollo urbano sustentable de las ciudades, esto es, al sector público, al sector privado, a los centros académicos comprometidos con la temática y a diversas organizaciones ciudadanas.

Los conversatorios urbanos fueron un modo de tomarle el pulso a las ciudades, particularmente relevando el papel de la conversación social en torno a las temáticas de calidad de vida urbana. Definimos a los conversatorios como espacios de encuentro ciudadano, diálogo, intercambio de ideas y escucha colectiva, donde las organizaciones ciudadanas, el sector público y el privado, instalaron temas relevantes

¹ Proyecto Conicyt – Chile: Fondo de Financiamiento de Centro de Áreas Prioritarias 2013 -2017. FONDAP Nº 15110020. <http://www.cedeus.cl/>

² Santiago metropolitano, Gran Concepción, Copiapó, La Serena-Coquimbo, Temuco-Padre las Casas, Valdivia.

para la agenda urbana de corto, mediano y largo plazo para el desarrollo sustentable de las ciudades y la calidad de vida de quienes las habitan.

2. Objetivos

En este texto, si bien los conversatorios urbanos se aplicaron en las 6 ciudades que forman parte del programa de investigación, se presentarán los hallazgos más relevantes surgidos en las ciudades de Temuco-Padre las Casas; Valdivia; y el Gran Concepción pertenecientes al área de estudio del sur del Centro de Investigación, donde nosotros llevamos a cabo de principio a fin el trabajo de conversatorios y foros urbanos lo que nos permitió tener una visión completa e integral del proceso y sus respectivos resultados.

Por otro lado, decidimos realizar una experiencia comparada en tres ciudades de características similares. Si bien Valdivia y Temuco- Padre las Casas son consideradas, a diferencia del Gran Concepción, ciudades intermedias en cuanto a sus características demográficas, sostenemos que la incipiente metropolización de Concepción y sus comunas aledañas le otorga rasgos culturales semejantes a las otras dos ciudades incluidas en este estudio.

Los temas estuvieron orientados a sondear diversos aspectos como (a) las principales pre-nociones que construyen los ciudadanos en torno a la sustentabilidad; (b) los nudos críticos³ que visualizan y priorizan los agentes urbanos en sus ciudades;

³ Entendemos por nudo crítico los temas urgentes y/o pendientes en materia de desarrollo urbano sustentable identificados por los actores que participaron en los conversatorios. Teniendo presente que dichos nudos críticos constituyen o pueden devenir en un conflicto urbano.

(c) las principales fortalezas y potencialidades que identifican en su contexto urbano; y (d) el imaginario de ciudad sustentable que construyen los actores sociales. Siendo el objetivo fundamental de los conversatorios el levantamiento preliminar de información ciudadana y del sector público y privado, respecto de los temas y desafíos de ciudad más significativos en el área del desarrollo urbano sustentable. El texto que aquí presentamos se encuentra estrechamente construido a partir del tópico que pone en valor las principales fortalezas y potencialidades que las organizaciones ciudadanas identifican como sensibles para su protección, activación y sostenibilidad.

3. Topofilia y cartografías participativas

En los últimos años podemos advertir un replanteo de la narrativa geográfica tradicional que se inició a partir de los años setenta, y que se vincula con una serie de transformaciones en la "episteme" de las ciencias sociales y las humanidades, que han venido desplegado lo que hoy se conoce como el "giro geográfico", y que instala una interesante propuesta que toma distancia del positivismo y el racionalismo geográfico (Lindón y Hiernaux, 2006). Lo anterior está posibilitando un fuerte retorno a las preguntas por la experiencia geográfica sensible y más cercana a las prácticas ciudadanas que componen, significan y producen socio-culturalmente e históricamente los territorios, los espacios y sus memorias.

Alicia Lindón (2006 y 2007) aborda estas experiencias a partir de la categoría de subjetividad espacial, asumiendo al espacio no como un contenedor pasivo e inerte (como soporte exclusivamente físico), sino como vivencia (di Meo, 1991) o experiencia que se realiza cotidianamente y se genera en el devenir constante del uso

concreto del espacio y su significación cotidiana. Esta concepción experiencial (Buttimer y Seamon, 1980) y narrativa del espacio implica una sinergia entre el plano material (físico), el plano biográfico (subjetivo) y el plano socio-histórico (estructural). Así, las narrativas de vida espacializadas serían “un relato organizado y secuencializado espacio-temporalmente de experiencias vividas por el sujeto en ciertos lugares (...) Otras veces corresponden a experiencias vividas por el narrador en un conjunto de lugares que van articulándose entre sí por las experiencias mismas o por la biografía del narrador” (Lindón, A. 2008:19). De ahí la necesidad de avanzar en el uso sinérgico de estas tres dimensiones, que permita tomar distancia del predominio de los enfoques binarios sobre la vida urbana y retome la experiencia y el diálogo con los saberes cotidianos, en tanto antídoto para el conocimiento abstracto y deslocalizado (Relph, 1976).

Así, geógrafas, geógrafos, científicos sociales, se ven impulsados a comprender no sólo cómo se percibe, se siente y se configura la experiencia, sino cómo se percibe y se construye en particular la experiencia del espacio que, por su naturaleza, resulta diferente de otros tipos de objetos percibidos (Debarbieux, 1997; en Hiernaux, D. 2008). De ahí que pensar en lo sensible, es interrogar sobre el proceso mismo de la experiencia geográfica: ésta no puede eludirse ya que está en la base de nuestras decisiones y acciones sobre el espacio mismo y en nuestra relación con los demás, produciendo el tejido social.

Así, la llamada geografía de la vida cotidiana y el saber que los actores tejen con su espacialidad, puede ser abordado como aquel conocimiento socio-emocional que construyen los actores sociales y que orientan sus decisiones en el plano del espacio. Así, los lugares que son valorados y generan apropiación y apego emocional, orgullo

y topofilia (Bachelard, 2000; Tuan, 1990; Yory, 1998, 1999); van constituyendo un paisaje, una centralidad para el encuentro con otros y una forma particular de habitar, etc.

"(...) sólo queremos examinar imágenes muy sencillas, las imágenes del espacio feliz, Nuestras encuestas merecerían, en otra ocasión, el nombre de topofilia. Aspiran a determinar el valor humano de los espacios de posesión, de los espacios defendidos contra fuerzas adversas (...) El espacio captado por la imaginación no puede seguir siendo el espacio indiferente entregado a la medida y a la reflexión del geómetra. Es vívido, y es vivido, no en su positividad, sino con todas las parcialidades de la imaginación" (Bachelard, 2000: 22).

Sobre la noción de topofilia –siguiendo a Yory (1998)- la entendemos más allá del componente puramente psicológico que vincula a una subjetividad con un lugar determinado, para asumirla como el modo particular en que desplegamos nuestra existencia relacional en el espacio, donde la existencia tiene lugar, dotándola de significado compartido y de una forma específica a través de la experiencia del habitar. Así la topofilia es el acto por medio del cual se realiza el habitar. Complementariamente, Lindón (2005) la define como la experiencia placentera que otorgan ciertos lugares, derivada de la consonancia cognitiva y afectiva que se experimenta al usar ciertos espacios. Por ejemplo, cuando se transita por calles conocidas y próximas al hogar o al trabajo, las que otorgan seguridad y estabilidad. Ciertos lugares de esparcimiento y de uso público también pueden reportar esas sensaciones. Lo mismo con ciertos hitos urbanos o lugares con fuerte carga histórica y simbólica, tanto en el nivel colectivo como biográfico. Así, el concepto de topofilia se

vincula con la “relación de cada cuerpo individual con otros cuerpos individuales como a la relación del propio cuerpo social (al que de una u otra forma pertenecemos) con el *topos* mayor con el que en cada caso se inscribe (...): un barrio, una ciudad, una región” (Yory, 2007:53).

Otro aspecto relevante dentro de esta perspectiva se asocia con la idea de que la pertenencia o el arraigo a un espacio no tiene un carácter estático o fijo, congelado en el espacio-tiempo, pues dada la naturaleza móvil de nuestra existencia espacializada y la red de interacciones fugaces que constituyen la vida urbana actual, las pertenencias también fluyen con nuestras movilidades y maneras de vincularnos.

En América Latina encontramos precursores de estos enfoques con vocación multidisciplinaria en las tempranas contribuciones de M. Santos (2000), quién tempranamente ya visualizó el papel relevante de la cotidianidad, la emoción, lo existencial y la imaginación para una nueva geografía. Asimismo, destacan las contribuciones en este campo del colombiano Carlos Yory (2005), y las aproximaciones de Enrique Aliste (2010) en nuestro país al campo de estudio abierto por la subjetividad y los imaginarios urbanos. Del mismo modo, nos sentimos tributarios de la línea urbana abierta por Armando Silva (2006), Nestor García-Canclini (1997), Mónica Lacarrieu (2006) entre otros⁴.

De ahí que asumamos a los mapas participativos y de co-construcción colectiva, como un espacio intersubjetivo y ciudadano que posibilita la activación de la conversación social, el encuentro y la interacción con otros/as, con el propósito de

⁴ Iconoclastas (2013) Manual de mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa, Tinta de Limón, Buenos Aires. Y, (REFERENCIA A TEXTO DE UNO DE LOS AUTORES)

intercambiar ideas, visiones y experiencias concretas sobre los territorios que se habitan, sus problemáticas, sus fortalezas, sus memorias, sus actualidades y su devenir. Por su parte, asumimos el mapeo participativo como una metodología narrativa que subvierte el lugar de enunciación convencional y lejos de trabajar con una mirada exclusivamente experta, busca sostener diálogos y sinergias constantes entre saberes diversos para producir datos y conocimiento no oficial. En otras palabras, un saber que -incluyendo el componente estético y simbólico- mezcle los relatos cotidianos de los habitantes, con la voz y la escucha atenta del saber especializado. El mapeo colectivo genera y estrecha el vínculo social, la confianza interpersonal, promoviendo densidad colectiva y redes sociales que crean territorialidad.

Por esto, junto con el colectivo argentino *Iconoclasistas*, que se acopla a la tradición de pensamiento expuesta hasta aquí, entendemos al mapeo colectivo como “un medio, no un fin. Debe formar parte de un proceso mayor, ser una estrategia más, un medio para la reflexión, la socialización de saberes y prácticas, el impulso a la participación colectiva, el trabajo con personas desconocidas, el intercambio de saberes, la disputa de espacios hegemónicos, el impulso a la creación e imaginación, la problematización de nudos clave, la visualización de las resistencias, el señalamiento de las relaciones de poder, ente muchos otros” (Iconoclasistas, 2013: 7).

4. Metodología

Metodológicamente trabajamos con el enfoque de la Cartografía Participativa y el diseño y co-construcción de mapas puso en juego una dialéctica entre el saber ciudadano y nuestra propia perspectiva y quehacer interdisciplinario. En este marco – por una cuestión de volumen de la información- nos concentraremos en la descripción y discusión de hallazgos referidos a lo que las organizaciones ciudadanas pusieron en valor y proyectaron como fortalezas y desafíos en cada una de las 3 ciudades. Vinculando dichos hallazgos con la noción de topofilia desarrollada por autores clásicos como G. Bachelard (2000) y en la actualidad por geógrafas como Alicia Lindón (2006), quién a su vez lo inscribe dentro del campo de la geografía de la vida cotidiana y las preguntas por la subjetividad espacial.

Como plantea Leff (2000; 2001), desde la Ilustración se ha dado una superposición paulatina de la visión instrumentalista occidental sobre otras epistemologías consideradas pre-científicas que buscan comprender el mundo. Hay una tecnificación del conocimiento en los territorios y, a la vez, una invisibilización de los conocimientos, saberes, emocionalidades y experiencias locales. Frente a la hegemonía de lo científico y la visión homogénea del mundo que conlleva, el posmodernismo se posiciona como teoría que intenta re-arraigar desde lo local la comprensión, en este caso, del territorio y todo lo que en él ocurre (Frampton, 1985; Soja, 1989). En este contexto teórico los mapas trabajados de forma participativa por los habitantes del territorio tienen una posición central en la generación de nuevo conocimiento al presentar características relevantes para comprender la subjetividad y sus expresiones geo-espacializadas. En él converge la cognición del habitante del espacio y el conocimiento de los técnicos, dándose el principio de complementariedad

de Bohr (1958), donde expresa que es imposible estudiar y comprender una realidad con una sola perspectiva y de forma individual. En torno al mapa se dan procesos individuales y colectivos sobre una realidad objetivada bajo la herramienta del lenguaje común (McCall, 2011; Tello, 2014).

Como técnica de investigación social bajo el enfoque de la corriente participativa, se parte de la premisa que quien vive en el territorio es quien más lo conoce, por lo que hay que recurrir al habitante para comprenderlo en todas sus dimensiones. Hay una relación dialéctica entre los individuos del territorio y los investigadores que llevan a cabo la pesquisa (Pájaro, 2010; Tello, 2014), donde se da un intercambio de información que se traduce en una co-construcción del territorio.

Según el texto "Buenas prácticas en cartografía participativa" del Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola-FIDA (2009) la Cartografía Participativa se define por el proceso de producción de mapas concretado por un grupo de personas o comunidad, bajo un objetivo común a través de un proceso inclusivo donde los sujetos tienen la libertad para expresar y comunicar activamente sus temas, mediante dinámicas flexibles y abiertas para la interacción social. También la Cartografía Participativa se define por el contenido, al ser una "fotografía" de las relaciones sociales y de las personas con su entorno según las temáticas relevantes para ellos mismos (Fida, 2009; Bracerías, 2012).

Históricamente no hay un consenso claro sobre cuando se comenzó a utilizar esta práctica, encontrándose incluso registros del siglo XVII donde ya se utilizaban técnicas similares como recurso para generar mapas (Trabulse, 1994). Como medio de investigación social, Bracerías (2012) y FIDA (2009) sostienen que se desprende a partir de las metodologías de los Diagnósticos Rurales Participativos (DRP),

principalmente llevados a cabo en los continentes de África, Asia y Sudamérica. Por su aplicación en tan diversos contextos, adopta tantos nombres y matices como aportes se han hecho, según el territorio donde se ha aplicado y los objetivos que perseguían. No obstante, tiene génesis principalmente en contextos rurales, indígenas y en la población marginada social y físicamente de los territorios, aunque en los últimos 20 años también se han realizado investigaciones en contextos urbanos con población de ingresos medios y altos de Europa y América (Braceras, 2012). Así, la Cartografía Participativa en distintas partes del mundo adquiere nombres como el de “cartografía comunitaria”, “cartografía indígena”, “mapas parlantes”, “contra-cartografía”, “cartografía social” o “la nueva cartografía”, entre otros (Fida, 2009; Braceras, 2012; McCall, 2011; Pájaro, 2010; Pájaro & Tello, 2014; Torres, Gaona & Corredor, 2012).

Este tipo de mapas constituyen una manera culturalmente distinta de entender el paisaje y contienen información que se excluye habitualmente de los documentos oficiales, los cuales generalmente representan los puntos de vista de sectores “hegemónicos” de la sociedad. En estos ejercicios se pueden plantear alternativas a los relatos e imágenes de las estructuras de poder predominantes, y así convertirse en un medio de autoafirmación al permitir que las comunidades locales se representen espacialmente y se definan a sí mismas.

En este sentido, Cooke (2003), Warren (2004) y Vélez Torres (2012) plantean que los mapas no son instrumentos neutrales o solo papeles, sino que tienen contextos culturales y políticos que no se pueden desvincular de los relatos, conversaciones y vidas. Proporcionan una valiosa representación visual de lo que una comunidad considera que es su lugar y sus características distintivas; descripciones de los

elementos de valor natural y cultural, los lugares que poseen fuerza socio-emocional y los que poseen una memoria social densa.

En ese contexto y a partir de las metodologías participativas de investigación social y los conocimientos cartográficos locales, se desarrollan estos mapas parlantes como artefactos que representan los vínculos entre las personas y su contexto. Para nuestro caso de estudio, el trabajo de campo en las ciudades se inició con una etapa de familiarización con la ciudad a través de técnicas etnográficas, y en forma paralela, entrevistas y revisión de fuentes secundarias como prensa y los distintos documentos técnicos e instrumentos de planificación de carácter comunal y regional. Bajo criterios de heterogeneidad y pertinencia temática en materia de sustentabilidad urbana, se realizó -con el apoyo de organizaciones territoriales, centros académicos, medios de comunicación y actores estratégicos de la ciudad- una convocatoria amplia de actores relevantes por ciudad, tanto del sector privado, público, centros académicos y redes ciudadanas, Ongs, fundaciones, etc. con el objeto de que participaran en los conversatorios urbanos. Esto permitió conformar de dos a tres mesas-taller por ciudad, compuesta por actores diversos y representativos de la realidad urbana. Cada mesa-taller fue guiada y coordinada por un equipo multidisciplinario, cuyo tiempo de trabajo promedio se estima en 3 horas de elaboración de mapas, discusión y una plenaria para compartir resultados. La cantidad de asistentes a los conversatorios urbanos en las 3 ciudades consideró un total de 90 personas.

El tratamiento de los datos se realizó a partir de un análisis de contenido, con el fin de relevar lo explícito y lo tácito de los relatos (Abela, 2002). Lo anterior, se complementó con un cruce de información del mapeo colectivo. Asimismo, se llevó a cabo una georreferenciación de los tópicos mencionados utilizando un formato

vectorial con el software ArcGIS 10.2. Para finalizar, se utilizó el programa Photoshop CC y se generó una cartografía de cada ciudad con una representación icónica de categorías. Durante el 2014 se realizaron foros urbanos⁵ en cada una de las ciudades consideradas en la investigación. Esta instancia tuvo por objetivo discutir y profundizar en torno a la agenda urbana sobre sustentabilidad a partir de la interacción de diversos actores vinculados con las ciudades. Otro de los objetivos vinculados con los foros urbanos fue generar una instancia representativa y participativa de retorno de la información y validación de los resultados de los conversatorios urbanos y especialmente los productos elaborados a partir del mapeo colectivo, particularmente con actores del sector público, el sector privado, los centros académicos y las organizaciones ciudadanas.

Existe amplio consenso en la investigación urbana nacional e internacional respecto del explosivo aumento y aceleración del proceso de urbanización a escala mundial; tendencia que se ha venido intensificando en interdependencia con el predominio de una economía neoliberal y la expansión de los procesos ligados con la globalización, lo que ha llevado al desarrollo y consolidación de megalópolis en diversas regiones del planeta, las denominadas ciudades globales (Sassen, 1999; Borsdorf, 2003; Bähr & Mertins, 2005). Naciones Unidas⁶ estima que para el 2050, de

⁵ Metodológicamente, los foros urbanos se plantearon con una estructura que permitió la discusión intersectorial -público, privado, académico y ciudadano- y la toma de acuerdos sobre la jerarquización de temas prioritarios para la ciudad. Así, el foro urbano, instancia abierta a todos los habitantes de la ciudad, comenzó con una presentación por parte del equipo investigador, de los temas relevantes que se identificaron durante los conversatorios urbanos. Posteriormente, se desarrollaron exposiciones de diversos actores representantes de los distintos sectores, sobre las temáticas más recurrentemente mencionadas en los conversatorios urbanos. Luego, se generó una instancia de conversación intersectorial entre los presentes, para la toma de acuerdos y validación de la lista de temas a incluir en la agenda urbana y su priorización. Por último, se sistematizaron los acuerdos y se plasmaron en un informe elaborado para cada uno de los foros urbanos.

⁶ http://www.uclg.org/sites/default/files/news_i_cities.pdf

los 9.000 millones de habitantes del planeta 6.000 millones residirán en ciudades. Actualmente, más del 60% de la población urbana del mundo vive en ciudades intermedias con una población menor al millón de habitantes. Según Naciones Unidas, esta es una tendencia creciente para las próximas décadas. Para el caso de Chile, el 87% de la población chilena vive en áreas urbanas (Minvu, 2014), donde dicho incremento y aceleración no se asocia exclusivamente con Santiago y las grandes ciudades, sino que se expande por todo el territorio, incluidas las denominadas ciudades intermedias.

Por su parte, esta dinámica ha derivado en una alta concentración de estudios, reflexiones y generación de datos asociados con fenómenos de escala más global y continental. En el caso de Latinoamérica, la mayoría de las investigaciones se concentran en las grandes capitales y centros urbanos (Borsdorf, 2008; 2002; Parnreiter, 2002; Parnreiter, Fisher & Jäger, 2005; Alessandri, 2005); Sin embargo, las llamadas ciudades intermedias y las ciudades grandes en Latinoamérica y particularmente en Chile, han sido insuficientemente estudiadas, existiendo escasa evidencia empírica comparada referida a sus múltiples y recientes dinámicas de transformación; asociadas con las tendencias urbanas globales y los cambios en los modos de vida urbana, donde se identifican: dinámicas de fragmentación urbana, expansión inmobiliaria desregulada, nuevas formas de habitar vinculadas con el surgimiento de barrios cerrados y *malls*; segmentación del espacio y expulsión de población pobre a los bordes de la ciudad; problemas de congestión en el transporte y la movilidad cotidiana; deterioro del patrimonio natural y cultural; movimientos ciudadanos en defensa de su territorio, etc. De algún modo –dichos patrones- que le son más propios y consustanciales a las metrópolis, también comienzan a observarse

y reproducirse en las ciudades intermedias y ciudades grandes (Borsdorf, 2008; Rosner 2000; Stadel, 2000; Sabatini, 1998; Azócar, 2003; Romero y Toledo, 1998).

Jordán y Simioni (1998) viene reconociendo -para el tratamiento de la trayectoria sociodemográfica de los sistemas de ciudades- tres categorías de asentamientos urbanos: metrópolis (más de 4 millones de habitantes); ciudades grandes (entre 1 a 4 millones); y ciudades intermedias (50 mil a 1 millón). En Chile se identifican cuatro tipologías en el sistema de asentamientos urbanos. (a) La metrópoli: Santiago; (b) las ciudades grandes: que tienen actualmente entre 500 mil y 1.000.0000 de habitantes, donde encontramos a Valparaíso y el Gran Concepción; (c) las ciudades intermedias: con 50 mil y 300 mil habitantes, donde identificamos la conurbación Temuco – Padre las Casas y Valdivia (Jordán y Simioni, 1998). Para este último caso, se reconoce que los patrones de crecimiento han sido muy heterogéneos, de modo que se debe relevar que su trayectoria no se vincula únicamente a su tamaño demográfico o a la calidad de vida que supuestamente poseen en comparación con las metrópolis, sino que también se debe destacar su localización y función de conexión y articulación territorial con otros procesos urbanos, culturales y económicos (Jordán y Simioni,, 1998).

La definición de una ciudad intermedia es compleja. Hoy no existe una perspectiva común para establecer un concepto de ella (Azócar, Sanhueza y Henríquez, 2003; Borsdorf, 2008; Romero y Toledo, 2000; Ortiz, 2002; Romero, Vásquez y Órdenes, 2003; Rovira, 2000). Sin embargo, existe consenso provisorio donde es posible identificar elementos básicos como: posición y localización relevante en el sistema urbano y político-administrativo nacional; tamaño medio con tendencia a la conurbación de otras zonas –sobre todo rurales- en el contexto de una región;

número de habitantes; potenciales nodos de innovación y desarrollo económico y de servicios; conservación de una cierta escala humana con potencial para la calidad de vida de sus habitantes (Bellet y Llop, 2004, Panreiter, 2002, Romero, Toledo y Garín, 2001).

El área de estudio comprende tres ocupaciones urbanas: El Gran Concepción, Temuco-Padre las Casas y la ciudad de Valdivia (Fig. 1). Estas ciudades se caracterizan por tasas de crecimiento poblacional bajo, como es el caso de Valdivia, y medio para el caso del Gran Concepción y Temuco-Padre las Casas (Hidalgo y Arenas, 2009). Según distintos autores, Valdivia y Temuco-Padre las Casas son consideradas ciudades intermedias ya que poseen similitudes entre sí en cuanto a su evolución demográfica, socioespacial y económica, existiendo una amplia brecha con ciudades metropolitanas (Toledo, Romero y Garin, 2001). Sin embargo, el Gran Concepción presenta indicadores (Cuadro N°1) que se encuentran entre el patrón de crecimiento de una ciudad intermedia y un área metropolitana consolidada como Santiago. En cuanto a la cantidad de población, la densidad de habitantes y la densidad vial, se observan valores similares a Temuco y Valdivia. No obstante mantiene coincidencias con Santiago en cuanto a tasa de migración y distancia recorrida desde las comunas al centro, sin considerar que Santiago presenta mayores problemas de accesibilidad y transporte. Estas evidencias demuestran que Concepción y sus comunas aledañas se encuentran en una fase de reciente metropolización, ya que no presenta las mismas complejidades del Gran Santiago, y mantiene rasgos culturales que se acercan más a una escala no metropolitana.

Tabla N°1 INDICADORES COMPARATIVOS ENTRE CIUDADES

	Habitantes 2012	Superficie (km ²)	Densidad Habitantes hab/km ²	Tasa migración neta Censo 2002	Densidad Red Vial (km red/km ²)	Distancia promedio al centro (km)
Santiago ⁷	6445315	4293,6	1501,1	2,1	3,7	12,4
G. Concepción	981216	1547,8	633,9	2,5	2,3	17,0
Temuco	390801	880,8	443,6	0,5	2,0	3,2
Valdivia	163148	1025,9	159,0	2,8	0,8	3,5

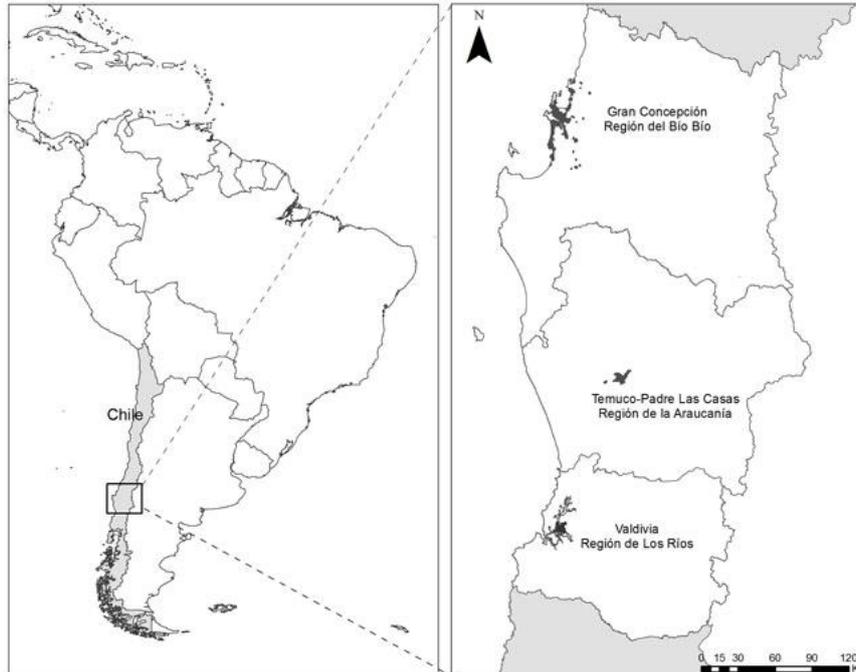
Fuente: Elaboración propia. Datos obtenidos de reportes estadísticos comunales 2013, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile y de Hidalgo y Arenas, 2009

En su descripción particular, el Gran Concepción se emplaza en la Región del Bío Bío, entre el área litoral de la Provincia de Concepción, ribera del Biobío y faldeos de la Cordillera de la Costa. La conforman nueve comunas: Concepción, Coronel, Chiguayante, Lota, Penco, San Pedro de la Paz, Talcahuano, Hualpén y Tomé (MINVU, 2002). Su tendencia se dirige hacia la consolidación de actividades industriales y de servicios, generando un constante aumento en la movilidad de la población e incremento del uso de suelo residencial, incentivando actualmente al mejoramiento de la conectividad e infraestructura de transporte pero también creando fuertes desequilibrios territoriales entre el poblamiento y localización de actividades productivas y de servicios (Pérez e Hidalgo, 2010). Para el caso de Temuco-Padre Las Casas, esta conurbación se ubica en la Región de la Araucanía, en un territorio caracterizado por elementos de alto valor paisajísticos insertos o contiguos al área urbana de la ciudad, como el río Cautín, cerro Ñielol y Conunhueno, los cuales cumplen un rol fundamental en la configuración del paisaje urbano. Esta incipiente conurbación, se manifiesta a comienzos de los noventa, debido a procesos de migración principalmente interregional, basado en la migración-campo ciudad de

⁷ Para el caso de Santiago se consideraron 39 comunas según Hidalgo y Arenas (2009).

población rural mapuche y no mapuche hacia Temuco, llegando a ser considerada como una de las ciudades con mayor ritmo de crecimiento en Latinoamérica, centro dinamizador de contactos, intercambio de productos y relaciones humanas, siendo la ciudad más importante en la zona centro sur del país (Soto, 2002). Este rápido crecimiento demográfico se traduce en una acelerada expansión física, caracterizada por la linealidad y la consolidación de "bolsones" de alta densidad netamente residenciales en sectores alejados de la ciudad consolidada (MINVU, 2007). Su economía se orienta hacia el sector terciario siendo el principal centro de servicios y equipamientos de la zona sur. En cuanto a la ciudad de Valdivia, se localiza en la Región de Los Ríos y posee importantes hitos ecológicos como: la selva valdiviana, humedales urbanos y la confluencia en la superficie urbana de los ríos Calle Calle, Valdivia, Cau-Cau y Cruces, percibidos como paisajes en constante presión debido al crecimiento inmobiliario, industrial y agrícola de la comuna (Figueroa, Gayoso y Oyarzún, 1998). Actualmente en el plano económico, cuenta con una diversidad de actividades, tradicionalmente basada en la construcción naval, la producción cervecera, maderera y la industria metalúrgica (astillero), aunque desde la última década con una visible orientación hacia el turismo.

Figura N° 1 CIUDADES DE ESTUDIO



Fuente: Elaboración propia

5. Contenido

5.1. Narraciones ciudadanas y espacios del orgullo

Ciudad - Temuco-Padre las Casas

La ciudadanía identifica y reconoce los hitos naturales de la ciudad como un patrimonio por preservar, pero al mismo tiempo como una instancia para otorgarle un nuevo impulso al desarrollo urbano sostenible en su ciudad. Mencionan afluentes, cerros, parques y calles específicas que, configurados como red de infraestructura verde, tienen la potencialidad de integrar y conectar la ciudad beneficiando la calidad de vida de los habitantes. "[Es necesario] el reconocimiento de ejes naturales, como el canal Gibbs, que también tiene unos espacios naturales muy potentes en sus bordes" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas).

"Los bordes naturales deben transformarse en infraestructura verde, el humedal, la isla, el cerro Ñielol y Conunhueno, pero más que nada tratarlo como un sistema de infraestructura verde, no se pueden concebir cada uno por sí sólo, si no es sistema no sirve" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas).

Se pone en valor un conjunto de ejes, calles y espacios públicos asociados con los bordes de la ciudad y que poseen el potencial para integrar y contener mejor la ciudad. Por ejemplo, la Avenida Alemania o el eje Prat.

"Prat emerge como un eje articulador respecto del cerro, el centro y el río" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas).

Se reconoce como un consenso generalizado en los conversatorios al eje Prat como el corazón de la ciudad, particularmente porque es un eje que atraviesa y conecta importantes hitos urbanos de la ciudad, como por ejemplo el cerro Ñielol, las plazas emblemáticas del centro de la ciudad, el río y la Isla Cautín. Se promueve y proyecta dicho eje como un paseo de escala peatonal, un espacio público para el encuentro y la manifestación de la cultura ciudadana.

"La calle Prat, atraviesa todo el centro, pasa por el cerro, pasa por la plaza, pasa por la municipalidad, pasa por tres plazas y conecta Cerro Ñielol con la Isla Cautín. Debiera ser un paseo peatonal. Si calle Prat se potenciara como una gran avenida, una gran alameda para que se manifieste la gente, un espacio público para que la gente tenga cultura de manifestarse, la única calle donde podrías tener eso es en Prat. Participación de eventos y de todo lo que tú quieras, por las plazas, la relación del río, la relación del cerro.

Reconocer este eje como nuestro centro, es nuestro corazón, eso yo creo está bastante consensuado, el corazón es éste y hay que potenciarlo.”
(*Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas*).

Los cerros Ñielol, Conunhueno y Mariposa son especialmente valorados como espacios para el desarrollo de actividades de esparcimiento y ocio, destinados al encuentro, la interacción social y el fortalecimiento de la calidad de vida de los habitantes. Aun cuando hay una mirada parecen insuficientes, sobre todo si se piensan como unidades aisladas, y no como redes de lugares e interacciones urbanas.

“Lo único es el cerro Ñielol y Conunhueno. Pero que tú puedas ir a un lugar a mirar y a contemplar la ciudad, estar tranquilo en un lugar para interactuar a escala humana, no hay, y eso es bien fundamental. Pero Temuco no tiene, acá hay escasos lugares de encuentro” (*Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas*).

“Temuco es una ciudad que se desarrolla de espada al río, Temuco abandonó el río (...) pero lo importante es que el río es una tremenda oportunidad para la ciudad” (*Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas*).

Las zonas inscritas en el sector de Avenida Balmaceda y la Feria Aníbal Pinto adquieren una fuerte puesta en valor por la ciudadanía. Por ejemplo, esta feria no sólo es mencionada por su infraestructura, su localización y variedad de sus ofertas; sino también por ser referente de identidad de la ciudad. Al mismo tiempo destaca también como un lugar valorado por otros habitantes que vienen de fuera de Temuco o de otras ciudades y regiones del país, como un centro importante de abastecimiento de

la ciudad. En ese sentido, es un espacio de intercambio cultural y económico potente, que permite re-escalar la ciudad y que funciona como nodo urbano y centro de actividades, personas y relaciones sociales, permitiendo proyectar hacia adentro y hacia afuera una imagen fuerte de ciudad, un orgullo identitario con historicidad, sobre todo asociada con la cultura Mapuche. Lo propio con la zona vinculada al cementerio y la Pérgola de las Flores; en tanto su proyección como un potencial eje peatonal para fortalecer las actividades y dinámicas del sector. Asimismo destacan ciertos barrios con identidad fuerte y con una condición patrimonial, por ejemplo, Santa Teresa y San Francisco.

"Balmaceda tiene un potencial enorme, la zona de Feria Pinto, es alucinante. Es un sector donde todavía es posible proteger y promover el patrimonio, por ejemplo en zona del Cerro Ñielol, Santa Teresa, Sector Dr. Carrillo, etc. Este último barrio es un barrio de viviendas construidas por el Estado y de muy buena calidad, destinadas para funcionarios de carabinero y con una propuesta urbana interesante. Son de mediados de los 50`60`. Son unidades vecinales con una condición barrial, entonces esa escala es de carácter patrimonial. Lo mismo con San Francisco, también tiene un barrio que tiene condición patrimonial" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas).

En el sector de Padre las Casas destaca el actual Parque Corvalán, un espacio público moderno y de alta calidad urbana. Antiguamente esa zona era un sitio eriazo altamente estigmatizado por los habitantes y que se utilizaba como basural ilegal.

"El Parque Corvalán en Padre las Casas es un espacio público de mucha calidad, son intervenciones de muy buena calidad" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas).

En la actualidad este espacio promueve la calidad de vida de los vecinos y valoriza el sector y las propias viviendas de los habitantes de la zona. El parque además contempla multi-canchas iluminadas, juegos infantiles, máquinas para realizar ejercicios y espacios verdes. Por último, destaca el antiguo puente ferroviario asociado con un potencial turístico-histórico importante. En ese sentido, se pone en valor dicho puente pues según la opinión de la ciudadanía, rescata los procesos que ha vivido la ciudad y podría transformarse en un paseo peatonal tanto para los habitantes como para los visitantes.

"A mí me llama la atención poderosamente el puente porque está tan cerca de la ciudad, y es algo que no se ve en todas las comunas, en todas las regiones en realidad, la estructura con el cual está hecha, yo hablo del antiguo puente" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas).

Figura N°2 FORTALEZAS Y POTENCIALIDADES TEMUCO



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos en los Conversatorios Urbanos 2013

Ciudad - Gran Concepción

En el Gran Concepción se señalan múltiples fuentes productivas asociadas a aspectos físicos del territorio, las cuales son visibilizadas como un potencial aporte a la economía local y el abastecimiento de la inter-comuna. Como primer elemento se valora el borde costero compuesto por la Bahía de Concepción, San Vicente y Coronel como una importante fuente productiva ya que posee una variedad importante de recursos marinos como algas, peces y mariscos.

"En todo el borde costero hay pescadores artesanales que son comunidad y son súper valiosos para la todos. Hay que potenciar y relevar este tipo de actividades económicas" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

Asimismo, se mencionan como fuentes productivas la horticultura y agricultura en Tomé, Valle Nonguén, Chiguayante y Boca Sur; la ganadería y la actividad forestal en Coronel, Penco, Tomé. Las cuales mediante una planificación armónica con el entorno, podrían satisfacer gran parte de las necesidades en términos alimenticios, empleo y calidad de vida de los habitantes del Gran Concepción.

"Aquí tenemos agricultura, ganadería, forestal y también esto de horticultura [señala sectores específicos del mapa]" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

"Nosotros somos autosustentables porque tenemos agricultura, tenemos industria, tenemos todo" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

Por otro lado, la diversidad de hitos naturales y parques urbanos fueron visibilizados como componentes fundamentales para la implementación de un sistema de espacios colectivos integrados y armónicos. Más allá de su rol ecosistémicos y protección de la biodiversidad, se valora la función recreacional y de ocio que tienen.

"Somos ricos en la naturaleza, lo tenemos todo, tenemos áreas verdes, ríos, lagunas, tenemos todo" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

La diversidad de hitos naturales identificados dentro de los límites urbanos como relevantes en la constitución de la ciudad, tienen la potencialidad de transformarse en grandes espacios para el desarrollo de actividades destinadas al encuentro, la interacción social y la educación ambiental en fomento del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la inter-comuna. También hay una valorización del enorme potencial turístico que otorga el abundante patrimonio natural presente en el espacio urbano, siendo identificado como una gran oportunidad para fomentar el desarrollo económico.

"La zona donde está la caleta Chome, toda esa zona de la península, que está al lado del parque, es para potenciar el turismo. Que los niños vayan a conocer esta zona, que se mantenga la limpieza, ayudaría mucho a tener una mejor ciudad" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

Asimismo, se señala el potencial turístico y cultural ligado a la infraestructura industrial con carácter patrimonio presente en el Gran Concepción, como la ex fábrica ubicada en la población Aurora de Chile, la infraestructura abandonada de la industria

CCU; ex fábrica Oveja Tomé (FIAP), infraestructura de las minas carboníferas de Lota, ex central hidroeléctrica Chivilingo, entre otros. Se plantea la necesidad de dar nuevos usos colectivos a estos espacios, la mayoría de ellos actualmente abandonados, como una forma de contribuir en la reactivación económica de dichas zonas.

"Hay ejemplos en otras ciudades que un lugar que era industrial ahora se convirtió en un mercado fantástico" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

"Las minas, la misma historia, todo eso es una potencialidad turística y si pensamos que son unas comunas con una cesantía enorme" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

La diversidad de sistemas de transporte en una urbe a escala humana trae consigo beneficios que son reconocidos y valorados por los habitantes, al cumplir un rol importante en la cotidianidad de la ciudad. Los cuatro modos de transporte presentes en la intercomuna: aéreo, marítimo, ferroviario y vial son mencionados como una fortaleza en términos de una conectividad eficiente que favorece el desarrollo de la actividad económica y el desplazamiento diario de las personas. Por ejemplo, se hace mención a sistemas de transporte específicos como el Biotren, el cuál es visibilizado como una fortaleza debido a la cantidad de comunas que cubre su recorrido.

"El Biotren es una fortaleza del transporte, tanto para pasajeros como para carga. Conecta varias comunas por la estructura lineal del territorio" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

En éste mismo sentido, en la opinión de las organizaciones ciudadanas, convergen las fortalezas naturales que identifican con la posibilidad de mejorar el transporte

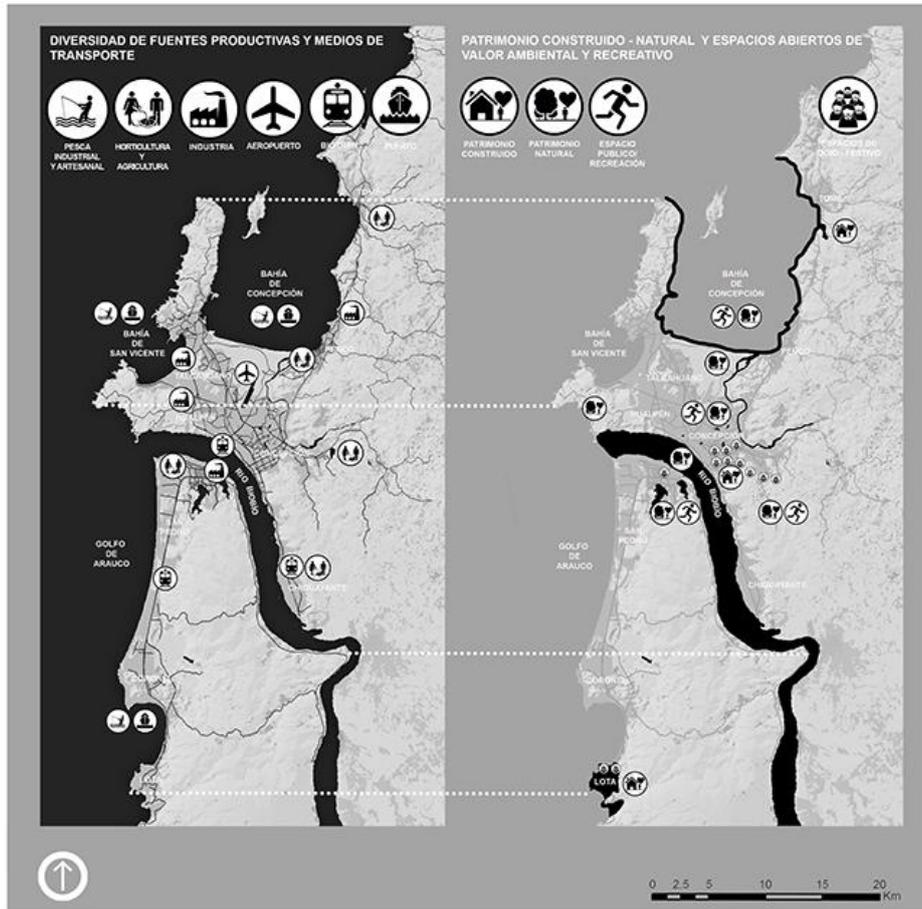
local. Así, se visibiliza el potencial de conectividad del río Biobío por tratarse de un elemento unificador de gran parte de las comunas que componen el Gran Concepción.

"El Río Biobío tiene un potencial de conectividad intercomunal. La ribera puede ser utilizada como eje de autopistas de alta velocidad que conecten las distintas comunas". (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

La visión desde el conversatorio de organizaciones ciudadanas sobre temas de conectividad y movilidad se centra en la utilización de medios de transporte alternativo y eficiente energéticamente, validando el uso de la bicicleta como opción factible debido a la extensión territorial del Gran Concepción, la que mantiene una escala posible de ser recorrida en éste medio de transporte.

"El Gran Concepción, en términos de área abarca poco espacio, por lo tanto, se podría desarrollar un transporte como la bicicleta que te podría llevar a cualquier lugar" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

Figura N°3 FORTALEZAS Y POTENCIALIDADES CONCEPCIÓN



Fuente: *Elaboración propia con datos obtenidos en los Conversatorios Urbanos 2013*

Ciudad – Valdivia

La ciudadanía identifica una serie de elementos históricos y culturales que son de fácil acceso para los habitantes debido al tamaño de la ciudad. Dentro de los señalados se encuentran museos en la ribera del río; los fuertes y vestigios de la conquista española; presencia de la colonización alemana; y feria fluvial única en calidad. Son fortalezas de la ciudad que tienen la potencialidad de convertirse en un circuito turístico y cultural importante si existiera articulación entre ellos.

"Ahí cerca del río hay 3 museos (...) eso lo hace único también a esta ciudad, está el Philippi, está el Anwandter, está el MAC, sin contar los fuertes españoles y las estructuras de la colonización alemana (...) tenemos una feria interesante en la feria fluvial, todos quedan sorprendidos"
(Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Como fortaleza también se menciona la alta cantidad y el buen nivel de "industrias creativas", como el festival de cine y la industria cervecera, por ejemplo. Juegan un papel importante en la ciudad al repercutir positivamente en la economía y cultura local.

"20 productores artesanales de cerveza, lo que es altísimo para la densidad poblacional (...) el tema de las industrias creativas va súper bien, no solamente el tema tecnológico, el tema cultural asociado a industrias creativas también es súper fuerte, el festival de cine es un súper ejemplo"
(Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Se observan como potencialidad hitos históricos de la ciudad que se encuentran en desuso. La ex-cárcel o el regimiento Bueras se visualizan para fortalecer la calidad de vida de los habitantes, ya sea como centros de encuentro cultural de diversas organizaciones sociales o como espacios abiertos al turista.

"La ex-cárcel de Valdivia tiene todo el potencial para replicar lo que se hizo en Valparaíso con la cárcel como centro cultural. La veo como un hotel de organizaciones socio-ambientales. Es un lugar maravilloso" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

"Este regimiento [Bueras] está bastante desocupado, tiene un pedazo de bosque nativo que colinda con Llancahue, es un lugar con un tremendo potencial. Puede servir para hacer un barrio cívico, un centro turístico, incluso como un centro de interpretación y educación ambiental en el ámbito del agua y del bosque nativo" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Las organizaciones ciudadanas reconocen una alta presencia de elementos de valor ecológico y paisajístico dentro de la ciudad. Identifican la existencia de una gran superficie de humedales urbanos que sirven como reserva para la biodiversidad y que potencian el desarrollo paisajístico y turístico de la ciudad.

"Todavía la superficie de áreas verdes de humedales son una proporción grande de la ciudad, aumentan la biodiversidad de la ciudad y le dan un plus en términos tanto paisajísticos como en términos turísticos" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Otro punto mencionado como relevante es el río como hito importante de la ciudad, pero que no se aprovecha como estiman que se podría utilizar.

"Imagínense lo que sería poder recuperar ese espacio, porque es inaudito que los valdivianos con este calor no nos podamos bañar en el río porque está contaminado" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Los cuatro parques urbanos son otros elementos identificados como fortaleza en los conversatorios. Los parques de Valdivia cuentan con una mantención permanente, son muy amplios en superficie y poseen un buen equipamiento, además favorecen los encuentros sociales y culturales. El parque Saval se destaca, ya que se presenta como

un importante punto de encuentro, ocio y esparcimiento para los habitantes de la ciudad.

"Mucha gente de la ciudad se va al Saval, es un parque que es increíble, ahí la gente se instala y no los sacas en todo el día, duermen la siesta, hacen el asado, conviven en familia (...) es un punto de encuentro importante en la ciudad" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Destacan tres proyectos de conservación de áreas verdes que crearán parques públicos y que reflejan lo importante que son para la ciudadanía estos hitos naturales. Dentro de estos, se encuentran los proyectos de conservación de humedales en el sector Claro de Luna y la construcción del parque urbano y deportivo Catrico.

"La villa Claro de Luna está trabajando en un proyecto de conservación del humedal, y esto [parque Catrico], es un parque urbano que también es un humedal, y es la costanera de los pobres, así le llaman. Ya se ganó esa batalla. Esto ha sido liderado por dirigentes vecinales. O sea, estos lugares son puestos en valor por los mismos vecinos" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Asimismo, se releva el proyecto de parque periurbano que se llevará a cabo en el predio LLancahue, la cuenca: "(...) este va a ser un parque que pronto va a empezar a llevar gente, para que sepan que esta cuenca abastece de agua potable a Valdivia y para hacer educación ambiental, que conozcan el bosque valdiviano" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Por último, se destaca por la ciudadanía la gran cantidad de organizaciones sociales que existen en la ciudad y potencian el desarrollo de ella. La identifican como

potencialidad porque demandan instancias de participación vinculante en la toma de decisiones sobre temas de desarrollo urbano.

"Una potencialidad es la sociedad civil que existimos, porque hay harta organización y la gente busca luchar por su ciudad, o sea, está súper arraigada, empoderada, hay un fuerte sentido de pertenencia, es propositiva. Ahora falta lo que dice Úrsula, que sea vinculante" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

"El potencial de Valdivia para superar los problemas es la sociedad civil extremadamente organizado, para la causa que se te ocurra en Valdivia hay por lo menos una organización" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Figura N°4 FORTALEZAS Y POTENCIALIDADES VALDIVIA



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos en los Conversatorios Urbanos 2013

Asimismo, destaca en las tres ciudades un reconocimiento y valoración por los espacios de ocio y/o culturales que se constituyen en zonas de intercambio ciudadano. Son espacios móviles, transitan por la ciudad y no se identifican con un espacio particular, por lo que se releva de ellos que se convierten en una instancia de encuentro ciudadano que visibiliza la heterogeneidad cultural presente en el territorio urbano, identificando a las personas y a la ciudad. Así, para ejemplificar, en el Gran

Concepción encontramos instancias tales como "Concegraff"⁸ reconocido como el evento de graffiti y arte mural más importante de Chile; o el "Senderismo Cultural"⁹ que a cargo de agrupaciones vernáculas, rescatan y ponen en valor no solo el patrimonio natural y construido de sus territorios, sino que también los saberes, historias y memorias locales. También destaca Proyecto Vermut, festival y ciclo de exhibición de cine; la iniciativa se realiza en cuatro galerías del centro de Concepción que alguna vez albergaron una sala de cine, esto con el objetivo de activar estos espacios actualmente en desuso. Las galerías son: Irazabal (ex cine Cervantes), Ramos (ex cine Plaza), Lido (ex cine Lido), Carlos Akel (ex cine Regina). Por su parte, en Temuco la ruta patrimonial "Huellas de Pablo Neruda en Temuco"¹⁰ recorre 18 hitos característicos de la ciudad abarcándola completamente a partir de la vida y obra del poeta; mientras que en Valdivia, a modo de ejemplo, se encuentra el "Festival Internacional de Cine de Valdivia"¹¹ o la "Fiesta de la Cerveza"¹², desarrollada de la mano de las múltiples cervecerías artesanales y de descendencia alemana que caracterizan la ciudad.

5.2. Sobre la escala humana como valor común en las 3 ciudades

En la medida en que las ciudades se ven sometidas a fuerzas que las impulsan en los últimos años hacia la expansión urbana, emerge en la ciudadanía la necesidad de limitar dicho crecimiento a partir de la valorización de fortalezas y potencialidades que

⁸ Para más información visitar: <http://portal.imperioh2.cl/noticias/nacionales/3793-infogaleria-y-esto-fue-concegraff-2014.html>

⁹ Para más información visitar: <http://www.senderodechile.cl/send-cult-concepcion/>

¹⁰ Para más información visitar: <http://rutas.bienes.cl/?p=1228>

¹¹ Para más información visitar: <http://www.ficvaldivia.cl/>

¹² Para más información visitar: <http://bierfestkunstmann.cl/>

posee "(...) *una ciudad que no se ha desbordado*" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas).

Transversal a las 3 ciudades, se expresa el deseo de mantener la escala de la ciudad como un valor que arraiga a sus habitantes social y espacialmente, con directo beneficio en la calidad de vida de ellos mismos.

"Valdivia tiene escala humana y ojalá se mantenga, es un atributo muy característico el valor agregado de esta ciudad por la gente que viene, la gente que se queda y ojalá que ante el desarrollo se mantenga"
(Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

Se hace alusión a las fortalezas que ostenta la "*ciudad caminable*" ante un futuro de expansión urbana que pone en riesgo las actuales condiciones de vida. Cercanía de hitos naturales y culturales para el ocio y la recreación o la posibilidad de trasladarse en corto tiempo entre distintos puntos de la ciudad, son algunos de los ejemplos que se mencionan.

"La calle Prat, atraviesa todo el centro, pasa por el cerro, pasa por la plaza, pasa por la municipalidad, pasa por tres plazas y conecta Cerro Ñielol con la Isla Cuatín. Debiera ser un paseo peatonal" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Temuco-Padre las Casas).

"Es una ciudad que es de tamaño medio, donde te demoras en cruzarla 15 a 20 minutos" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Gran Concepción).

Por último, al asumir el tamaño de la ciudad como característica positiva para el habitante frente al desarrollo expansivo al que se ve expuesta la urbe, se identifican

situaciones con la potencialidad de mejorar las condiciones de vida sin perder la esencia del habitar que permite la escala humana. Así, ante la amenaza del aumento de la superficie urbana emergen propuestas ciudadanas que intentan redireccionar el desarrollo urbano posicionando la calidad de vida como prioridad al momento de pensar la ciudad, ajeno a intereses exclusivamente económicos, tal como ocurre con el transporte.

"Mientras más la ciudad crece, significa que tenemos que llegar con las micros o colectivos a todos los lugares para que la gente pueda movilizarse, entonces aprovechar que la ciudad está creciendo para buscar otras vías y soluciones que sean más limpias para ciudad" (Conversatorio Organizaciones Ciudadanas Valdivia).

"El Gran Concepción, en términos de área abarca poco espacio, por lo tanto, se podría desarrollar un transporte como la bicicleta que te podría llevar a cualquier lugar" (Conversatorio Organizaciones ciudadanas Gran Concepción).

En síntesis, hay una percepción y una vivencia de escala humana que presentan las tres ciudades, constituyendo una de las valoraciones más sentidas por la ciudadanía. Así, el tamaño de la ciudad se atesora y resguarda por la ciudadanía, con acciones concretas e ideas innovadoras, con actividades de carácter histórico, arquitectónico y natural que dan cuenta del apego a hitos específicos, hasta actividades culturales, móviles, que reflejan el vínculo por las actividades que se llevan a cabo en el contexto urbano.

6. Conclusiones

Sostenemos que ciudades de las características del Gran Concepción, Temuco-Padre las Casas y Valdivia, si bien aún requieren mayor infraestructura y condiciones para enfrentar la tendencia al crecimiento y la migración progresiva de población para los años siguientes, no es menos cierto que ciudades con este perfil poseen una “estructura de oportunidades” interesantes para el desarrollo urbano y la calidad de vida de sus habitantes. En ese sentido, además de que su huella ecológica es menor en comparación a las metrópolis, existen objetivamente mayores oportunidades para acceder a redes de servicios, dado que las metrópolis más consolidadas están más expuestas a la saturación de los mismos o incluso al colapsado de ciertos servicios en momentos críticos, como se ha visto en el último tiempo para el caso de ciudades como Santiago y su ferrocarril subterráneo: el Metro.

Desde el punto de vista de la distancia física, estas ciudades ofrecen mayores oportunidades de desplazamiento a bajo costo, en menor tiempo y contaminando menos. Todos aspectos que las emparentan entre sí y las distinguen de una metrópolis como Santiago o Buenos Aires. Ahora, la menor distancia física que predomina en estas ciudades también opera como una ventaja y un recurso temporal, pues se dispone de mayor tiempo para realizar actividades de esparcimiento, ocio y también para participar en organizaciones ciudadanas y de carácter comunitario. Al mismo tiempo, la menor distancia física en estas ciudades constituye una oportunidad para promover el encuentro social entre ciudadanos diversos, y un diálogo más directo y constante con la autoridad política local. Así, su tamaño más compacto es un recurso y una oportunidad que favorece la gobernanza, la participación ciudadana, la coordinación y la planificación integrada entre sectores y grupos sociales

heterogéneos, mejorando las posibilidades de disminuir las brechas de desigualdad (Bellet y Llop, 2003, 2004). Destacamos que todos estos aspectos fueron valorados por el relato y la experiencia de mapeo ciudadano en las tres ciudades estudiadas; donde se releva como punto fuerte la escala humana en oposición al espacio-mercancía, a la dispersión y desagregación de funciones urbanas y modos de vida.

De este modo, uno de los desafíos más significativos para la política urbana de los próximos años estará en el fortalecimiento de ciudades como las que aquí describimos. Para lo cual planteamos que una de las vías para dicho fortalecimiento se vincula con la co-construcción y consolidación en el tiempo de espacios de encuentro colectivo que promuevan la cohesión social y el sentido de pertenencia con la ciudad; y para ello la visibilización y activación sostenida y participativa de espacios de topofilia juega un rol estratégico en el desarrollo urbano de estas ciudades. Dichos espacios, no son únicamente emplazamientos concretos, sino también actividades comunitarias y eventos urbanos específicos de intercambio y sinergia social y cultural.

Por ello, en un contexto mundial donde predomina la desterritorialización como efecto de la globalización de la ciudad neoliberal, se refuerzan las dinámicas de des-identificación de los habitantes con sus ciudades, más aún en América Latina donde la tendencia hacia la segregación y la fragmentación socio-espacial refuerza la desintegración social. Así, el fortalecimiento de escenarios de topofilia puede constituir una de las muchas tácticas para re-ensamblar participativamente y descentralizadamente la ciudad y a quienes la habitan.

Sobre estos procesos de activación de lugares valiosos, se pueden destacar diversas experiencias internacionales, como por ejemplo, las pioneras jornadas realizadas en Bogotá a mediados de los años 90´ por el arquitecto Carlos Yory, donde

junto con el gobierno municipal y el apoyo de Naciones Unidas para el Desarrollo, propulsaron un conjunto de experiencias y actividades -protagonizadas por la comunidad- con el objeto de generar dinámicas de re-identificación con los espacios de uso colectivo, particularmente en zonas y barrios más excluidos y expuestos a situaciones de violencia¹³. También destaca en la región la experiencia de Viva Rio, en Brasil¹⁴. Y en la actualidad cabe destacar el caso emblemático de orgullo ciudadano en Medellín¹⁵.

En cuanto al objetivo puntual de los conversatorios, como lo hemos podido apreciar, destacan transversalmente para las tres ciudades, un componente de valoración y topofilia ciudadana asociado con su patrimonio natural y cultural; otro con espacios públicos específicos y que en algunos casos son definidos como el corazón de la ciudad; y un componente que releva los espacios de ocio festivo y circuitos culturales que fortalecen la identidad y la diferenciación de estas ciudades en un plano translocal. Este hecho también podría y debería mejorar la cooperación y colaboración entre ellas más que la competitividad urbana.

No obstante, la alusión a la “escala humana” que hacen las voces ciudadanas, es sin duda lo que con mayor fuerza se valora y genera identificación y pertenencia. Expresado de otra forma, se siente orgullo y afecto por la velocidad que alcanzan sus ciudades, una velocidad urbana más integrada con los ritmos peatonales o con el recorrido en bicicleta, una velocidad urbana que dialoga mejor con los tiempos lentos

¹³ Revisar: Yory, C. La Topofilia como propuesta de Desarrollo Comunitario y Planeación Participativa en Quiñonez, Luis. Comp. La Academia y su intervención en la aplicación de soluciones. Editorial de la Universidad Gran Colombia. Bogotá, 1995. Colombia.

¹⁴ Revisar: Yúdice, G. El Recurso de la Cultura. Usos de la cultura en la era global. Gedisa, Barcelona, 2002.

¹⁵ Revisar: http://d7.iwrn.org/documentos/eneld7/minimo_vital_de_agua_potable.pdf

de la participación social y los acuerdos colectivos; eso es precisamente lo que las voces ciudadanas aspiran y desean preservar y sostener como un activo presente en la vida urbana de sus ciudades; pues la escala aquí no es reductible a una cuestión medible o geométrica, sino que se trata de una forma de habitar, una forma de vivir, moverse y relacionarse en el espacio urbano. Tanto peso tiene esta afirmación que incluso para el caso del Gran Concepción existe una identificación frágil con lo metropolitano de parte de la ciudadanía, y que se re-interpreta como una ciudad con rasgos metropolitanos pero que se vive y practica cotidianamente en la escala humana.

Esta concepción en torno a la topofilia, si bien integra las corrientes de Yi-Fu Tuan y de las de Carlos Yory, discute con ellas y avanza hacia su re-interpretación. De modo que, la topofilia más que apego a un lugar físico específico implicaría aquí la posibilidad –en interacción con otros- de establecer relaciones con los lugares, compartir socio-afectivamente sentidos y modos de habitar colectivos. Ya sea en una plaza, en un parque, en un barrio, en un bar o un evento cultural puntual, es decir, una forma de usar el espacio y también de producirlo (Lefebvre, 2013), de recorrerlo, de celebrar en el espacio público, y por lo mismo de ocuparlo y apropiárselo colectivamente. Por lo cual, un lugar genera identificación potente para un individuo porque allí se despliegan –existencialmente- sus vivencias con otros, es decir, una forma de co-habitar los lugares en interacción con otros; por tanto la topofilia no se agota en el componente psico-emocional con el lugar, tampoco en la estática del emplazamiento, sino que dicha emocionalidad se comparte y se abre a la experiencia en red con otros para definir una habitabilidad colectiva; para producir espacializadamente una emocionalidad y una memoria colectiva, un plus valor espacial, una territorialidad. Esta habitabilidad también puede estar asociada con una

forma particular de moverse por el espacio, con una escala, con una velocidad, como es el caso de la habitabilidad que construyen los jóvenes skaters en nuestras ciudades o las opciones ciudadanas en torno a la cultura de la bicicleta o la práctica efímera del graffiti.

Así, tal vez más que inventar o diseñar grandes espacios o infraestructura urbana de gran envergadura, se trata de potenciar en la escala micro-social o humana los grandes encuentros, o bien, los encuentros de calidad, esos que ayudan a sostener y potenciar la vida urbana en una escala humana, y que como parte de esa condición reúnen a personas de orígenes sociales y culturales diversos. Donde el valor está puesto en los procesos de interacción social y los afectos que activan los espacios más que en la monumentalidad de las obras físicas.

Eso es precisamente lo que genera y sostiene la topofilia ciudadana frente a las fuerzas que nos dispersan y nos aíslan: el poder de pertenecer, una habitabilidad que incluye el apego, el cariño, la potencia del encuentro y la pertenencia con los lugares, con las ciudades. Y –como ya lo venimos reafirmando– dicha habitabilidad no puede entenderse ni encararse sin tener en cuenta el vector de la participación ciudadana; asumiendo que esta última no se agota exclusivamente en el sufragio, en la consulta informada y la deliberación, sino que también supone un ejercicio vinculante y de soberanía en la toma de decisiones; así como una acción directa sobre la ciudad y los espacios públicos que la conforman, es decir, apropiación ciudadana (Lefebvre, 2013).

En relación a nuestro enfoque metodológico, nuestra principal aspiración se centró en activar la capacidad de escucha frente a la ciudadanía y la diversidad de actores estratégicos que conforman la cultura urbana de estas tres ciudades, asumiendo el

mapeo colectivo como una instancia innovadora para trabajar en el campo de los estudios urbanos; particularmente en nuestra experiencia mapear fue escuchar a la ciudad y sus habitantes, mapear fue conversar, narrar y re-conocer sueños y aspiraciones, poner en valor los lugares y los espacios sentidos por la gente, comenzar a construir una visión y un horizonte compartido de cada una de estas ciudades.

Queda como desafío pendiente avanzar y profundizar este ejercicio en una escala más barrial, donde sea posible elaborar redes de topofilia a nivel de vecindario o sectores más acotados de la ciudad, pero identificando también los principales nudos críticos de las ciudades, sus conflictos urbanos y la visibilización de acciones colaborativas para superar los temas urgentes que afectan la calidad de vida de los habitantes.

Por último, ponemos en valor el mapeo colectivo en tanto constituye una herramienta que estimula la adopción de decisiones, sensibilizando sobre problemas apremiantes relacionados con la ciudad y la calidad de vida. Unesco plantea el “Cultural Mapping” como herramienta para preservar los elementos culturales tangibles e intangibles en el marco de una comunidad humana y territorio específico. O bien, para abrir nuevas visiones y perspectivas sobre problemáticas sociales y urbanas (Garrido & Sánchez, 2011). Reconociendo que los mapas locales trabajados colectivamente aportan en la toma de conciencia del territorio (Braceras, 2012), reconociendo conflictos o revalorando sus potencialidades, fomentando la autodeterminación y el empoderamiento de los actores locales al representar su territorio.

7. Bibliografía

Abela, J. A. (2002). Las técnicas de análisis de contenido: Una revisión actualizada.

Bachelard, G. (2000). *La poética del espacio*. Fondo de cultura económica. Buenos Aires

Fondo Internacional de Desarrollo (2009). *Buenas Prácticas En Cartografía Participativa* Fida (Ed.).

Alessandri, C. (2005). AF São Paulo: del capital industrial al capital financiero. *Gobernanza, competitividad y redes: la gestión en las ciudades del siglo XXI*. Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, 93-125.

Aliste, E. (2010). Territorio y ciencias sociales: trayectorias espaciales y ambientales en debate. E. Aliste, & A. Urquiza, *Medio ambiente y sociedad. Conceptos, metodologías y experiencias desde las ciencias sociales y humanas*. Santiago de Chile: Ril Editores - FACSO Universidad de Chile - Programa Domeyko Biodiversidad, 55-76.

Aliste, E. (2005) Geografía cultural y medio ambiente: otro espacio, otro ambiente, otra geografía desde la noción de territorio. Ponencia del XXVI Congreso Nacional y XI Internacional de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Azócar, G., Sanhueza, R., & Henríquez, C. (2003). Cambio en los patrones de crecimiento en una ciudad intermedia: el caso de Chillán en Chile Central. *EURE (Santiago)*, 29(87), 79-82.

Bähr, J., & Borsdorf, A. (2005). La ciudad latinoamericana. La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas. *Urbe. Revista de ciudad, urbanismo y paisaje (Lima)*, 2(2), 207-222.

Bellet Sanfeliu, C., & Llop Torné, J. M. (2004). Ciudades intermedias: entre territorios concretos y ciudades y espacios globales. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 36(141-142), 569-581.

Bellet, C., & Torné, J. M. L. (2003). *Ciudades intermedias, perfiles y pautas: segunda fase del programa CIMES: " Ciudades intermedias y urbanización mundial*. Ajuntament de Lleida.

Bellet, C., & Llop, J. M. (2000). *Ciudades intermedias: urbanización y sostenibilidad: VII Semana de Estudios Urbanos, Lleida, del 30 de marzo al 3 de abril de 1998*. Editorial Milenio.

Bohr, N. (1958). Atomic physics and human knowledge.

Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Eure (Santiago)*, 29(86), 37-49.

Borsdorf, A. (2002). "Condominios en Santiago de Chile, Quito y Lima: tendencias de la segregación socio-espacial en capitales andinas". Cabrales, L. F. (ed.), *Ciudades cerradas - países abiertos*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/UNESCO: 581-610

Borsdorf, A. (2014). El desarrollo urbano de Valdivia: estudio de caso en una ciudad mediana. *Espacio y Desarrollo*, (12), 45-81.

Borsdorf, A., Acuña, R. S., & Marchant, C. (2008). Aprendiendo de los errores. La necesidad de cambios a la política nacional de vivienda en ciudades intermedias chilenas. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12.

Braceras, I. (2012). Cartografía participativa: herramienta de empoderamiento y participación por el derecho al territorio.

Buttimer, A., Seamon, D. (1980). *The human experience of space and place*. New York: St. Martin Press.

Cooke, F. M. (2003). Maps and counter-maps: globalised imaginings and local realities of Sarawak's plantation agriculture. *Journal of Southeast Asian Studies*, 34(02), 265-284.

Debarbieux, B., Hiernaux, D. (2008) Geografía objetiva versus geografía sensible: trayectorias divergentes de la geografía humana en el siglo, *Revista da ANPEGE XX*, V.4.

Di Méo, G. (1991). L'homme, la société, l'espace, París. *Anthropos*.

Figueroa, V; Gayoso, J; Oyarzun, E et al. (1998) Investigación aplicada sobre Geografía Urbana: Un caso práctico en la ciudad de Valdivia. *Gest. tur.* (Valdivia), no.3, p.107-148.

Frampton, K. (1985). Hacia un regionalismo crítico: Seis puntos para una arquitectura de resistencia. *La posmodernidad, Kairós, Barcelona*, 37-58.

Ganter, R. y Herrera, R. (2014) Concepciones D Concepción. Etnografías e imágenes de vida urbana. Concepción: Universidad de Concepción.

Canclini, N. G. (1997). *Imaginario urbanos*. Editorial Universitaria de Buenos Aires.

Garrido, M. A., & Sánchez, J. A. L. (2011). La cartografía cultural como instrumento para la planificación y gestión cultural. Una perspectiva geográfica. *Periférica: Revista para el análisis de la cultura y el territorio*, (12), 15-36.

Habermas, J., & Redondo, M. J. (1987). *Teoría de la acción comunicativa* (Vol. 2, p. 469). Madrid: Taurus.

Hidalgo, R., Arenas, F. (2009). Del país urbano al país metropolitano. Transformaciones recientes en las ciudades chilenas. Hidalgo, R., De Mattos, C., & Arenas, F. *Chile: del país urbano al país metropolitano*. Santiago: Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Serie GEOlibros, 12, 9-29.

Iconoclasistas (2013) *Manual de mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*, concepciones de concepción. Buenos Aires: Tinta de Limón.

Jordán, R. y Simioni, D. (Comps.) (1998) *Ciudades intermedias en América Latina y el Caribe: Propuestas para la gestión urbana*. Santiago de Chile, CEPAL.

Lacarrieu, M. (2006) Nuevas imágenes, nuevos imaginarios urbanos. Espacios y tiempos de la celebración. Jornadas de imaginarios urbanos. Buenos Aires: FADU – UBA.

Leff, E. (1986/2000), "Ambiente y Articulación de Ciencias", en *Los Problemas del Conocimiento y la Perspectiva Ambiental del Desarrollo*, Siglo XXI Editores, México.

Leff, E. (2001). Espacio, lugar y tiempo. *Nueva Sociedad*, (175), 32.

Lefebvre, H. (2013) *La producción del espacio*. Ed. Capitán Swing, Madrid.

Lindón, A. (2005). Figuras de la territorialidad en la periferia metropolitana: topofilias y topofobias. Reguillo, R. y M. Godoy, *Ciudades translocales: espacios, flujo, representación: perspectivas desde las Américas, México, Nueva York, Anativia e ITESO*, 145-172..

Lindón, A. (2007). El constructivismo geográfico y las aproximaciones cualitativas. *Revista de Geografía Norte Grande*, (37), 5-21.

Lindón, A., Hiernaux, D., HIERNAUX, D., & LINDÓN, A. (2006). La geografía Humana: Un camino a recorrer. *Tratado de Geografía Humana. Barcelona: Anthropos-UAM-I*, 1-22.

Lindón, A. (2006). Geografías de la vida cotidiana. In *Tratado de geografía humana* (pp. 356-400). Anthropos.

Lindón, A. (2008). De las geografías constructivistas a las narrativas de vida espaciales como metodologías geográficas cualitativas. *Revista da ANPEGE*, (4), 3-27.

Llop, JM. (2000) *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, en VII semana de estudios urbanos, Lleida.

McCall, M. K. (2011). Mapeando el territorio: paisaje local, conocimiento local, poder local.

Minvu, Gobierno de Chile (2014) Hacia una nueva política urbana para Chile. Política nacional de desarrollo urbano. *Ciudades sustentables y calidad de vida*. Gobierno de Chile / PNUD, Santiago de Chile.

Minvu. (2007) *Análisis de tendencias de localización, Etapa I, Caso: Sistema Urbano Temuco – Padre Las Casas*. Fecha de consulta: 18 de Diciembre, 2014. En: http://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/planes_especiales/Documents/2007/Obras_Temuco/Plan_Temuco_Dic_2007_v3.1.pdf

Minvu. (2006) Plan Regulador Metropolitano de Concepción. Memoria Explicativa. En: *Gobierno de Chile - Ministerio de Vivienda y Urbanismo, MINVU. Diagnóstico Urbano 1990 – 2006*. Fecha de consulta: 17 de diciembre de 2014. Disponible en: <http://www.observatoriourbano.cl/docs/pdf/Diagn%C3%B3stico%20Urbano%20Completo%20actualizaci%C3%B3n%20mayo%202007revisado%20junio.pdf>.

Ortiz, J., & Moreno, R. (2002). Migraciones internas y diferenciación social en una ciudad de tamaño medio del sistema urbano chileno: el caso de La Serena en la Región IV de Coquimbo. In *Anales de la Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas*, 149-158.

Pájaro, D. (2010). La cartografía de tierras: un contraste epistemológico. *Revista de Geografía Agrícola*, (44), 9-23.

Parnreiter, C. (2002). Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. *EURE (Santiago)*, 28(85), 89-119.

Parnreiter, C., Fisher, K., & Jäger, J. (2005). La metrópolis latinoamericana como nodo central en las cadenas productivas globales. Transformaciones socioeconómicas

y desarrollo urbano. *Transformaciones urbanas y procesos territoriales. Lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana. Santiago: Serie GEOlibros.*

Relph, E. (1976). *Place and placelessness* (Vol. 67). London: Pion.

Romero, H., & Toledo, X. (2000). Ecología urbana y sustentabilidad ambiental de las ciudades intermedias chilenas. In *Anales de la Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas* (Vol. 2000, pp. 445-452).

Aravena, H. I. R. (2003). Ordenamiento territorial y desarrollo sustentable a escala regional, ciudad de Santiago y ciudades intermedias en Chile. *Globalización y biodiversidad: oportunidades y desafíos para la sociedad chilena*. Santiago: Editorial Universitaria, 167-224.

Soja, E. W. (1989). *Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*. Verso.

Rosner, W. (2000) Crecimiento urbana y segregación social en la ciudad de Chiclayo. *Espacio y Desarrollo*, 12, 141-160.

Rovira, A. (2000). Puerto Montt: el paso de una ciudad menor a centro de desarrollo interregional en una ciudad del sur de Chile. *Espacio y Desarrollo*, 12, 83-102.

Silva Tellez, A. (2006). *Imaginaris urbanos*. Arango Editores. Bogotá.

Torres, I. V., Gaona, S. R., & Corredor, D. V. (2012). Cartografía social como metodología participativa y colaborativa de investigación en el territorio afrodescendiente de la cuenca alta del Río Cauca. *Cuadernos de Geografía-Revista Colombiana de Geografía*, 21(2), 59-73.

Trabulse, E. (1994). *Historia de la ciencia en México:(versión abreviada)*. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Santos, M., Silveira, M. L., Méndez, R., & López, R. M. (2000). *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ariel.

Sabatini, F. (1998). Direcciones para el futuro. *En: Ciudades intermedias de América Latina y el Caribe: propuestas para la gestión urbana-LC/L. 1117-1998-p. 127-214.*

Sassen, S. (1999). *Ciudad Global, La*. Buenos Aires: Eudeba.

Stadel, C. (2000) Ciudades medianas y aspectos de la sustentabilidad en la región andina. *Espacio y Desarrollo*, 12, 25-44.

Soto, B. (2002) Temuco, problemas de una indetidad aún no lograda. *Revista Universum*, 17, 241-250.

Tuan, Y. F. (1990). *Topophilia: A study of environmental perception, attitudes, and values*. Columbia University Press.

Toledo, X; Romero, H y Garin, A. (2001) Temuco y el desarrollo sustentable en ciudades intermedias en Chile. Memorias de los encuentros geográficos de América Latina., 8° *Encuentro de geógrafos de América Latina* (4 al 10 de Marzo de 2001). Fecha de consulta: 17 de Diciembre de 2014. Disponible en: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/>

Warren, A. (2004) International forum on indigenous mapping for indigenous advocacy and empowerment. The Indigenous Communities Mapping Initiative. Personal communication. *Who owns the map legend?* URISA Journal, 17, 5-13.

Yory, C. (2007). Del espacio ocupado al lugar habitado: una aproximación al concepto de topofilia, *Revista Barrio Taller*, 12.

Yory, C. (2005). Ciudad y Sustentabilidad II: componentes y contenido de un proyecto sustentable de ciudad a partir del concepto de topofilia. *Bogotá, Universidad Piloto de Colombia*.

Yory, C. (1998). Topofilia como una estrategia para hacer ciudad desde sus habitantes. *Cuadernos de Estudios Urbanos, Construcción socio-cultural del espacio urbano*, 2.

Yory, C. (1999) Topofilia o la dimensión poética del habitar. *Centro Editorial Javeriano CEJA e Instituto Colombiano para el Fomento a la Ciencia y la Tecnología.*