

# Espacios urbanos de bordes intercomunales, ¿áreas de integración o desintegración metropolitana? El caso de la ciudad de Santiago de Chile

**Rafael Sánchez**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2860-0329>

Centro de Desarrollo Local, Cedel UC. Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.  
Correo electrónico: rsanchez@uc.cl

**Yoshy Luengo Oyarzún**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4163-1744>

Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.  
Correo electrónico: yluengo@uc.cl

## Resumen

La ciudad de Santiago está compuesta por una mixtura de comunas. A través de una relectura de los conceptos de borde y distrito que Kevin Lynch describe en su ya clásico texto *La imagen de la ciudad* (1960), se indaga sobre los bordes intercomunales formales de los territorios comunales, con el fin de identificar sus principales características y averiguar cómo la espacialidad urbana (forma) puede modelar procesos sociales al interior de una metrópolis como Santiago de Chile. Para esto se utiliza información cuantitativa que permite caracterizar, desde el punto de vista socioeconómico, los límites intercomunales, contrastándolos con información cualitativa acerca de la percepción que poseen los habitantes sobre estos mismos límites. A partir del cruce de información, se identificaron desde bordes rígidos, precisos y elevados, hasta suaves, irregulares y bajos, los cuales podrían influir en fenómenos de fragmentación urbana, inequidad territorial y exclusión social. Indagar en estos espacios de bordes comunales permitió evaluar su aporte u obstrucción en el imaginario de lograr ciudades más integradas y equitativas.

## Palabras clave

Diseño urbano, equidad territorial, fragmentación socioterritorial, integración social

# Intermunicipal border areas, a space for integration or disintegration? The case of Santiago de Chile

## Abstract

A mix of different districts shapes the city of Santiago. By reading Kevin Lynch's concepts of 'edge' and 'district' from *The image of the city* (1960), the district administrative boundaries of Santiago are studied to identify their main characteristics and understand how the urban shape is related to the social processes as a metropolis. A mixture of methods is applied by combining quantitative analysis of the socioeconomic characteristics of these edges with the inhabitants' perceptions about these district boundaries. The results of crossing this information show it is possible to identify different situations from rigid, precise, and raised edges; to soft, irregular, and low limits; and how they can explain phenomena of urban fragmentation, territorial inequity, and social exclusion. Therefore, it is concluded that from these district edges, it is possible to assess how these areas can contribute or not to achieving more integrated and equitable cities.

## Keywords

Social integration, social-territorial fragmentation, territorial equity, urban design

## HISTORIAL DEL ARTÍCULO

Recibido:

2 de abril de 2021.

Aceptado:

14 de marzo de 2022.

## CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Sánchez, R. y Luengo, Y. (2022). Espacios urbanos de bordes intercomunales, ¿áreas de integración o desintegración metropolitana? El caso de la ciudad de Santiago de Chile. *Revista de Urbanismo*, (46), 112-130. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2022.61468>

## Introducción

La mancha urbana continua del Área Metropolitana de Santiago de Chile (AMS) está compuesta por 34 territorios comunales. Cada uno de estos distritos ha sido establecido como un área geográfica formal, que contiene características o funciones en común, lo cual permite distinguir unas de otras. No obstante, se produce una paradoja, pues mientras que los bordes entre estas comunas pueden colaborar para evitar la “confusión” entre ellas y reafirmar su propia identidad, al mismo tiempo, pueden generar serias dificultades si consideramos que estos territorios locales forman parte de una misma ciudad metropolitana y, por tanto, pueden afectar lineamientos estratégicos como la integración, inclusión y equidad del Gobierno Regional (Gobierno Regional de Santiago, 2012).

Las profundas transformaciones estimuladas por el proceso de globalización económica, la financiarización y el desarrollo de las tecnologías de la información (TIC) han generado cambios en la estructura y funcionalidad interna de las metrópolis latinoamericanas. Coexisten en ellas diferentes procesos y dinámicas que pueden generar problemas en la gestión y administración de las urbes, tales como la revalorización de la importancia del centro tradicional (Gasca-Zamora, 2017; Molina, 2020; Pérez Bustamante, et al., 2019); una continua aglomeración poblacional (Muñiz et al., 2015; Souza González, 2010); un acelerado crecimiento suburbano; y el surgimiento de nuevas centralidades (Barrios, 2001; Santana-Rivas 2020; Santos Junior et al., 2019). A partir de ello, han aparecido una serie de propuestas teórico-prácticas destinadas a solucionar estos desafíos de gobernabilidad, entre las cuales destaca la generación de múltiples planes de ordenamiento territorial, planes urbanos estratégicos, la provisión de bienes y servicios colectivos, el desarrollo de infraestructura de transporte, el control y ordenamiento del crecimiento de la planta física, el incremento de la competencia internacional, la necesidad de atracción de inversiones, entre otras (Barton, 2006, 2013; Granda, & Machin-Mastromatteo, 2018; Kornberger, 2012; Kübler, & Lefèvre, 2018; Merk, 2014; Varela, 2015).

Si bien estos trabajos han contribuido al debate acerca de la complejidad y los aspectos que se deberían considerar al momento de reflexionar sobre una gobernabilidad metropolitana, han obviado la importancia que el diseño urbano posee en la construcción de comunidades, el mejoramiento de la habitabilidad, la integración de usos del suelo, la identidad local, la toma de decisiones y la participación ciudadana, es decir, en el desarrollo de ciudades más sostenibles, integradas y justas (Esposito De Vita et al., 2016; Fainstein, 2010; Garden, 2014). Entre los ejemplos de valorización de la aplicación de los principios del diseño urbano en la planificación de algunas urbes destacan ciudad de Plano en EE. UU., Putrajaya en Malasia, Guangzhou en China y Edmonton en Canadá (City of Plano, 2006; Breitung, 2011; Khashim et al., 2017).

Algunos de los elementos del diseño urbano más interesantes corresponden a los bordes y barrios, los cuales tienen una fuerte influencia en la imagen o estructura básica que los ciudadanos poseen de los espacios urbanos (Lynch, 1960). Si bien, estos fueron reconocidos en un inicio para identificar pequeñas áreas de una ciudad, podrían, a través de una relectura, ser utilizados para espacios en otras escalas, ya que en palabras de Kevin Lynch “el reconocimiento de un objeto depende tanto del contexto como de la forma del objeto mismo” (Lynch, 1960, p. 106).

Un ejemplo de su aplicación refiere a las áreas metropolitanas latinoamericanas, las cuales son altamente heterogéneas y desiguales. En ellas coexisten diversos territorios comunales —que en el lenguaje de Lynch podrían ser homologables a los distritos—, los cuales poseen cierta homogeneidad morfológica, funcional y económica en su interior, pero pueden llegar a ser totalmente disímiles cuando se comparan con otras comarcas adyacentes (Orellana, 2009). Precisamente, será en los límites intercomunales —homologables, a su vez, a los bordes de distritos— donde estas diferencias pueden hacerse aún más evidentes, ya que en estos espacios fronterizos es donde se concretan los vínculos, intercambios, encuentros y relaciones, pero también emergen con fuerza los contrastes y se revelan sus diferencias o similitudes, la

percepción de integración o desintegración y el sentirse parte o ajeno a una misma ciudad.

Esta perspectiva invita a no considerar los espacios urbanos de bordes intercomunales (EUBI) como “no lugares” (Augé, 1992), pues a diferencia de estos espacios, los bordes intercomunales no han emergido ni han sido producidos como no lugares de imposición y redes de consumo (*strip centers*, cajeros automáticos, malls, hipermercados), no lugares por destrucción de la ciudad industrial (zonas textiles, bordes de estadios, bordes de estaciones de trenes y puertos), o no lugares por mercantilización de la ciudad patrimonial (bordes de condominios, de mercados de abastos), los que se agregan a los lugares de exclusión de siempre (asilos, cárceles, cementerios y hospitales) (Arriagada, 2014). Los EUBI no son consecuencia de la destrucción ni del “no urbanismo”, sino que deben ser considerados como un lugar de identidad, relacional e histórico —que, por supuesto, podría coincidir con un “no lugar” como una autopista—, pues estos espacios son constantemente resignificados y reapropiados por sus propios habitantes.

Precisamente, este trabajo plantea que la espacialidad urbana (forma) puede influir en algunos procesos sociales como la integración, exclusión y segregación al interior de una metrópolis como Santiago de Chile. Cuando los bordes intercomunales formales constituyen unidades homogéneas a ambos lados de la línea divisoria, no logran ser identificados claramente por los habitantes; por lo tanto, podrían considerarse como “bordes suaves, inciertos y permeables”, que no fragmentan la ciudad, sino que favorecen el *continuum* urbano. Por el contrario, cuando los bordes muestran diferencias notorias desde el punto de vista socioespacial y económico, estos límites emergen como “fuertes, rígidos y bien definidos”, contribuyendo a la fragmentación de la ciudad y a un incremento de la segregación socioresidencial e inequidad territorial.

En cuanto a la estructura de este artículo, se realiza en primer lugar una discusión acerca de las principales características de las áreas metropolitanas latinoamericanas, los desafíos asociados a su gobernabilidad y gobernanza, y la influencia que los elementos del diseño urbano pueden tener en

ello. Después, se describe detalladamente la metodología utilizada; para luego realizar un análisis de la información cuantitativa y cualitativa obtenida sobre los espacios urbanos bordes intercomunales para la ciudad de Santiago.

## Las características de las áreas metropolitanas latinoamericanas afectan su gobernabilidad y gobernanza... ¿y los elementos del diseño urbano?

Las ciudades latinoamericanas presentan una serie de características que las convierten en objetos de estudio de gran interés, y que las diferencian respecto de las urbes de otras regiones (United Nations [UN], 2018; United Nations Human Settlements Programme [UN-Habitat], 2012). Una de estas particularidades es una notoria segregación socioresidencial (Díaz, 2019; Gómez Maturano y Kunz Bolaños, 2020; Machado Magalhaes, 2016; Sabatini et al., 2001). La ciudad latinoamericana nace bajo una lógica de segregación de estamentos. La pendiente social y funcional estaba determinada por la distancia de la vivienda respecto de la plaza principal. Existían, por tanto, dos ciudades: una formal, compuesta por vecinos, artesanos, miembros del clero, burócratas y antiguos terratenientes; y una ciudad extramuros, informal, habitada por españoles empobrecidos, indígenas y mestizos carentes de propiedades. Dicho fenómeno aumenta como consecuencia del crecimiento de la planta física de las ciudades que incrementa la distancia entre los nuevos barrios que emergen en los márgenes urbanos de cada clase social. Durante el siglo XX, en tanto, va surgiendo una polarización social manifestada por la hiperconcentración de los grupos medio-altos y altos en un sector específico de la ciudad; mientras que los grupos medio-bajos y bajos se aglomeran en el extremo opuesto.

Acompañando esta distribución de los grupos socioeconómicos se desarrolla una marcada desigualdad social y territorial, que se expresa en una heterogénea accesibilidad a servicios, infraestructuras y equipamientos urbanos (Cabrera Arias, 2019; Di Virgilio et al., 2019; Freidin et al., 2020; Reyes Pácke y Figueroa Aldunce, 2010). El objetivo de los Estados durante las últimas

décadas ha sido generar conjuntos residenciales sociales masivos en la periferia urbana, lo cual, sumado a las prácticas de autogestión en la búsqueda de soluciones habitacionales por parte de los grupos más vulnerables a través de la autoconstrucción en predios no edificados al interior de las ciudades o fuera de ellas (conocidos como campamentos, favelas, pueblos jóvenes, barriadas, villas miserias), derivó en la formación de grandes áreas precarizadas, monofuncionales, sin fuentes laborales, de bajos indicadores de calidad residencial y urbana (escasez de áreas verdes, déficit en calles pavimentadas, carencia de obras de recolección de aguas lluvias, entre otros). Por el contrario, otras áreas de la ciudad se privatizan y, gracias a ello, presentan mejor calidad ambiental, poseen mayores recursos paisajísticos, mayor seguridad, diversidad funcional y viviendas de mayor tamaño (Hidalgo et al., 2008).

Una tercera característica de la ciudad latinoamericana, y que definiría su actual fase de desarrollo, se refiere a un proceso espacial que puede incrementar o estimular la desigualdad socioterritorial y segregación socioresidencial: la fragmentación urbana. Esta se refiere a una forma de separación de funciones y elementos socioespaciales como consecuencia de la existencia de elementos naturales o antrópicos, pero que en las últimas décadas se ha remarcado a partir del crecimiento celular en la periferia de elementos como barrios cerrados, conjuntos de vivienda social, urbanizaciones suburbanas y periurbanas, autopistas, centros comerciales, y áreas industriales y servicios avanzados (Borsdorf, 2003). En esta nueva fase, a la tradicional segregación de gran dimensión, se agrega la dispersión de grupos medios y altos en comunas periféricas de bajos ingresos, debido a la proliferación de urbanizaciones cerradas de distintas dimensiones que se construyen en territorios locales periféricos con predominio de población vulnerable y con un espacio residencial edificado con base en la vivienda social y autoconstrucción, pero también se observa una penetración de barrios marginales en sectores de clase alta y media-alta. Ello muestra, en una dimensión pequeña, una disminución de la distancia entre los distintos grupos socioeconómicos al interior de la ciudad. De forma paralela, los centros comerciales

proliferan por la urbe, zonas industriales salen de las áreas tradicionales para distribuirse libremente en la periferia, autopistas intraurbanas privatizadas atraviesan y se extienden uniendo sectores habitacionales de distintas clases sociales con áreas comerciales y de servicios avanzados. En definitiva, elementos económicos, habitaciones y funcionales se dispersan y mezclan en espacios pequeños, ayudados por muros y cercos, barreras que separan, fragmentan y aseguran controlar el contacto con el otro (Hidalgo et al., 2016, 2017; Link et al., 2015; Sabatini et al., 2017).

Como es esperable, estas particularidades de las ciudades latinoamericanas presentan una mayor intensidad y magnitud en las grandes áreas metropolitanas. Estas urbes poseen un enorme peso demográfico, concentran la capacidad productiva, encabezan los sistemas urbanos nacionales y están fuertemente conectadas con otras áreas urbanas internacionales (Tabla 1). En las últimas décadas, las áreas metropolitanas de América Latina han experimentado una serie de transformaciones socioterritoriales como consecuencia de la globalización económica, las cuales han orientado los objetivos de su planificación y organización a la inserción de la forma más exitosa posible en el sistema urbano mundial (Daher, 2013; De Mattos, 2016; López, 2020; Martínez Toro, 2015). Sin embargo, este proceso de inclusión no se produce de forma homogénea en todo el territorio metropolitano, sino que cada espacio comunal compite por atraer de manera eficiente la inversión pública y privada. Así, mientras algunos municipios muestran significativos avances hacia la modernización económica y logran mayores niveles de bienestar para sus habitantes; otros quedan retrasados o marginados de este proceso (Bernardes da Silva y Castillo 2007; Hidalgo et al., 2016; Jordán et al., 2017; Vicuña et al., 2019). Este desigual resultado tensiona las relaciones entre los distintos gobiernos locales y dificulta el cumplimiento de racionalidad territorial que debería poseer la gobernabilidad metropolitana como es impulsar la equidad, la cohesión y calidad de vida de todos los habitantes de la ciudad (Orellana, 2009).

Esta desigualdad entre los territorios comunales que conforman las áreas metropolitanas tiene una expresión

**Tabla 1**  
Conceptos comparados entre modelo tradicional y modelo con aplicación de Design Thinking como resultado del análisis del estudio

Área Metropolitana	Territorios involucrados	Habitantes	Km <sup>2</sup>	% PIB del país
Buenos Aires <sup>b</sup>	Ciudad Autónoma + 40 municipios	14.800.000	13.285	40
Caracas <sup>c</sup>	Ciudad de Caracas + 4 municipios	3.273.863	802	---
Lima Metropolitana <sup>d</sup>	Lima + 48 municipios	9.903.395	2.857,25	50,8
Sabana de Bogotá <sup>a</sup>	Bogotá + 17 municipios	9.348.588	4.042,01	31
Santiago de Chile <sup>f</sup>	Santiago + 33 municipios	6.056.379	3.065,3	42
São Paulo <sup>g</sup>	Sao Paulo + 39 municipios	21.000.000	7.946,96	18
Valle de México <sup>e</sup>	Distrito Federal + 60 municipios	22.500.000	7.866	23

Nota:

<sup>a</sup> Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas [DANE], 2005.

<sup>b</sup> Buenos Aires Ciudad, s.f.

<sup>c</sup> Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas, 2011.

<sup>d</sup> Observatorio Urbano, <http://observatoriourbano.org.pe>

<sup>e</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD], 2015.

<sup>f</sup> Gobierno Regional de Santiago, 2012.

<sup>g</sup> Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado [PDU], <https://www.pdui.sp.gov.br>

no solo en términos del número sedes de empresas transnacionales, hoteles edificados, metros cuadrados de oficinas *premium* construidos o concentración de centros comerciales, sino que también se puede expresar en las características de los elementos del diseño urbano presentes en cada comarca.

Hacia mediados del siglo pasado, el urbanista Kevin Lynch (1918-1984) remarcó la relevancia que tienen los elementos físicos en la experiencia de la ciudad, la interacción existente entre lo construido y su uso, y la importancia de considerar la percepción de los habitantes en la construcción de la urbe. En su obra más reconocida, *The Image of the City* de 1960, Lynch resalta cómo los elementos del diseño urbano —hitos, sendas, nodos, barrios y bordes— influyen en la imagen o estructura básica que los ciudadanos tienen de los espacios urbanos que habitan.

Particularmente, queremos destacar dos de esos elementos como atributos organizadores de un territorio y, por tanto, relevantes en el ordenamiento e integración metropolitana a escala comunal. En términos generales, los barrios pueden ser entendidos como áreas geográficas delimitadas (regiones) que contienen características o funciones en común, de modo que se pueden distinguir desde el interior unas de otras, por otro lado, también se los usa como referencia exterior en el caso de ser visibles desde afuera. Estas secciones territoriales medianas o grandes pueden ser formales, es decir, creadas de manera *top-down* como jurisdicciones político-administrativas,

o bien como áreas funcionales, es decir, que emergen *bottom-up*, a partir de su identificación por la presencia de algún lugar o característica distinguible y sus zonas circundantes afectadas por estos o consideradas dentro de su esfera de influencia.

La descripción anterior es homologable a los territorios comunales, pues estos pueden ser entendidos también como un ámbito territorial definido por un conjunto de características geográficas, económicas, demográficas y culturales, que se encuentran enmarcados en una estructura y objetivos comunes que los identifican y cohesionan. A su vez, por ejemplo, en el caso de Chile, su creación, modificación y supresión constituyen materia de Ley Orgánica Constitucional y son iniciativa exclusiva del presidente de la República (Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo [Subdere], 2011). Sin embargo, en comunas colindantes o conurbadas puede generarse una complementariedad territorial, la cual hace que los habitantes puedan concurrir indistintamente a cualquier comuna en búsqueda de empleos, estudios, bienes, servicios y equipamiento. Así también, pueden surgir por anhelo de algunas comunidades que han visto crecer su población, aumentado el número de viviendas, dinamizada su economía o por sentirse desvinculadas del núcleo comunal, también debido a procesos de reforzamiento de su identidad cultural, o bien a demandar autonomía territorial con la idea de mejorar su administración, gestión y prestación de servicios (Subdere, 2011).

Los bordes constituyen el segundo elemento relevante. Estas formas lineales fueron identificadas por Kevin Lynch a partir de su rol de separadores de áreas homogéneas como barrios, distritos o para el caso de este artículo, comunas contiguas, así como también por su función de otorgar cohesión a un territorio común mayor como podría ser una aglomeración urbana. La presencia de un límite es de importancia decisiva para la identidad espacial de un lugar y las personas que habitan en su entorno. Los bordes —que no debemos considerar como sendas a través de las cuales los ciudadanos se mueven— pueden ser vallas, más o menos penetrables, que se establecen de manera precisa, englobando unidades que presentan elementos históricos y culturales comunes, pero también pueden reflejar las percepciones colectivas de individuos o grupos y, por lo tanto, mostrarse como “fronteras difusas” ya que, si bien puede haber un acuerdo de que algunos lugares están claramente dentro de un área determinada, puede existir menos acuerdo sobre los espacios existentes entre las características prominentes y otros espacios que algunos los consideran partes de regiones adyacentes.

Entonces, dadas las características de las metrópolis latinoamericanas y la existencia de numerosos territorios comunales cuyos vínculos, intercambios, encuentros y relaciones no son iguales, sino que están basados en la competencia y en intereses distintos, sería precisamente en los bordes intercomunales donde las diferencias y desigualdades pueden ser aún más visibles, lo que los convierte en espacios de conflicto y contribuye de manera positiva o negativa al objetivo de lograr ciudades más integradas y equitativas (Orellana, 2009).

En este sentido, atender las características y el dinamismo de los espacios urbanos de bordes intercomunales, particularmente, de los que forman parte de un área metropolitana, se convierte en un aspecto interesante de considerar cuando se analiza la coordinación de

las administraciones locales, la complementariedad funcional y el diseño de instrumentos de planificación territorial, pues estos contribuyen al imaginario de los habitantes de una gran aglomeración urbana, y pueden influir en procesos de desintegración espacial y exclusión social y territorial.

## Metodología

En este trabajo se optó por utilizar métodos cuantitativos y cualitativos, con el fin de que al realizar la triangulación de la información se lograra obtener una interpretación más completa y comprensiva del objeto de estudio.

El área de estudio, denominada *espacios urbanos de bordes intercomunales*, fue definida considerando una franja de 500 metros a cada lado del límite jurídico-administrativo estimado por ley. La decisión de establecer este *buffer* fue para generar una franja de análisis regular para toda la ciudad, pues las manzanas (o cuadras) tienen una extensión irregular que oscila, aproximadamente, entre 90 y 500 metros.

Definida el área de estudio, y con la finalidad de realizar una caracterización socioeconómica, se seleccionaron variables que permitieran mostrar el dinamismo espacial. También fue relevante que la información existente fuera de acceso gratuito y los datos sincrónicos. Las variables definidas fueron: “Grupos socioeconómicos del año 2017”<sup>1</sup>, “Indicador de hacinamiento”<sup>2</sup>; “Valor en UF del m<sup>2</sup> para el año 2018”<sup>3</sup>; y “Permisos de edificación del año 2018”<sup>4</sup>. Dado que algunas de las variables fueron creadas a partir de los datos del Censo del año 2017, la escala mínima de estudio utilizada fue el de Distrito Censal (DC).

Posteriormente, se procedió a cruzar cada variable escogida con los bordes intercomunales (1.000 m) mediante el software *Arcgis* 10.8. Así, se seleccionaron

1 Obtenidos a partir de la metodología propuesta por el Observatorio de Ciudades en el denominado Indicador Socio Material Territorial, calculado a partir de variables censales de 2017 correspondientes a escolaridad, hacinamiento, allegamiento y materialidad de la vivienda.

2 Obtenido a partir de la Metodología de Cálculo de Déficit Habitacional Cuantitativo ajustada al Censo 2017.

3 Obtenido a partir de datos del Observatorio de Ciudades, 2018a.

4 Obtenidos a partir de datos del Observatorio de Ciudades, 2018b.

aquellos DC que eran contenidos parcial o totalmente por el área de estudio. Cada variable se categorizó en cinco intervalos, definidos por quiebre natural.

Por otro lado, con el objetivo de conocer la percepción que los habitantes tienen de estos espacios urbanos, se realizaron 18 entrevistas semiestructuradas a estudiantes de pregrado de la carrera de Licenciatura en Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, a través de la plataforma Zoom, las cuales tuvieron una duración de 15-20 minutos cada una.

La elección de este tipo de entrevistado se basó en tres características: jóvenes (12 mujeres y 6 hombres, con un promedio de edad de 21 años), por lo que en teoría tienen una mayor capacidad de movilización en la ciudad; son estudiantes de Geografía de pregrado, es decir, han ido desarrollando un pensamiento geográfico, que les ha permitido la adquisición de habilidades de análisis de las dimensiones espaciales, a la vez que conceptualizar los impactos que las acciones humanas tienen en el espacio y utilizar herramientas de representación. Por el hecho de pertenecer cada uno a 18 comunas diferentes del AMS, se pudo también obtener representatividad espacial. Los estudiantes seleccionados viven en las siguientes comunas: Santiago, Conchalí, Estación Central, Lo Prado, Cerro Navia, Pudahuel, San Miguel, San Ramón, San Joaquín, San Bernardo, Puente Alto, La Florida, Peñalolén, La Reina, Ñuñoa, Providencia, Las Condes y Vitacura. En definitiva, se consideran habitantes que, a diferencia de la mayoría de los ciudadanos de su mismo grupo etario, son geográficamente informados y comprenden la vinculación entre las problemáticas sociales y ambientales.

Para contactarlos, se utilizó el método de “bola de nieve”, es decir, a partir de un individuo se conseguía el contacto de otros potenciales entrevistados. Una vez obtenido nombre y correo electrónico se procedía a contactarlos individualmente entregándoles información acerca de la investigación y preguntándoles sobre su disponibilidad para ser entrevistados en horario y fecha acordada. La entrevista era grabada solo con sonido.

Al inicio de esta se les solicitaba la realización de un bosquejo (mapa mental) del plano de la comuna de residencia. Se les pedía que identificaran detalles sobre los bordes y otros elementos urbanos más destacados (hitos, sendas, barrios, nodos) que fueran útiles en su propia orientación. Para la ejecución de esta actividad se les otorgaba cinco minutos. Una vez realizado el bosquejo, se les pedía que lo enviaran como imagen a través de su teléfono móvil o correo electrónico. Una vez que tanto el entrevistador como el entrevistado tenían el bosquejo de la comuna de residencia, se iniciaba la entrevista. Esta incluía preguntas acerca de su percepción de los bordes comunales dibujados, específicamente sobre aspectos morfológicos como la traza urbana (ancho de calles, tamaño predial), texturas, modelados, detalles (color, altura y ruido), símbolos (grafitis, letreros publicitarios), tipología y materialidad de construcción, usos, actividades, habitantes, grado de mantenimiento y topografía.

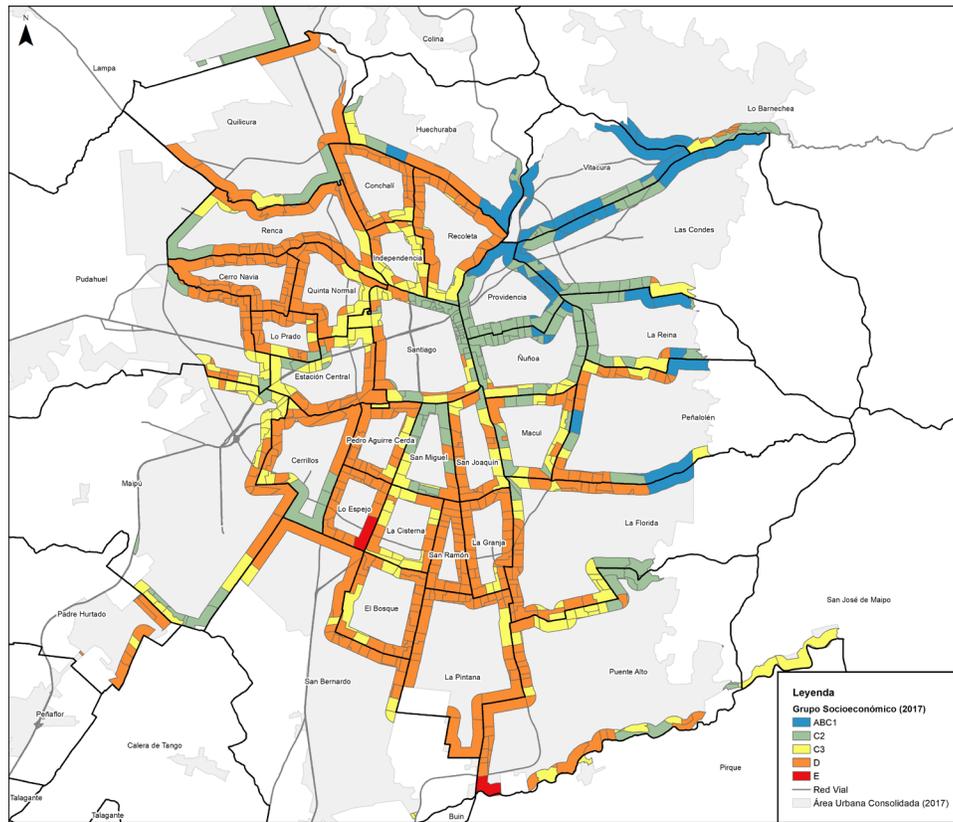
Por último, para poder tener una visión más adecuada del bosquejo e información obtenida en la entrevista, así como también de los datos cuantitativos, los investigadores realizaron una visita de terreno a algunos de los espacios urbanos de estudio, posteriormente.

## Características de los espacios urbanos de bordes intercomunales en Santiago de Chile

Se logró determinar que el 32 % de la superficie del Área Metropolitana de Santiago (268,75 km<sup>2</sup>) corresponde al espacio urbano de borde intercomunal, lo cual refleja la relevancia que pueden tener estos lugares para el análisis del desarrollo de la ciudad.

La Figura 1 muestra la distribución de los grupos socioeconómicos en los EUBI del AMS. Un 9,2 % de estos espacios son habitados por población perteneciente al segmento socioeconómico ABC1 (clase alta), un 39,5 % por grupos medios (C2, clase media-alta y C3, clase media) y un 51,3 % a grupos D (clase media-baja) y E (clase baja).

**Figura 1**  
Distribución de grupos socioeconómicos (2017) de los EUBI del AMS



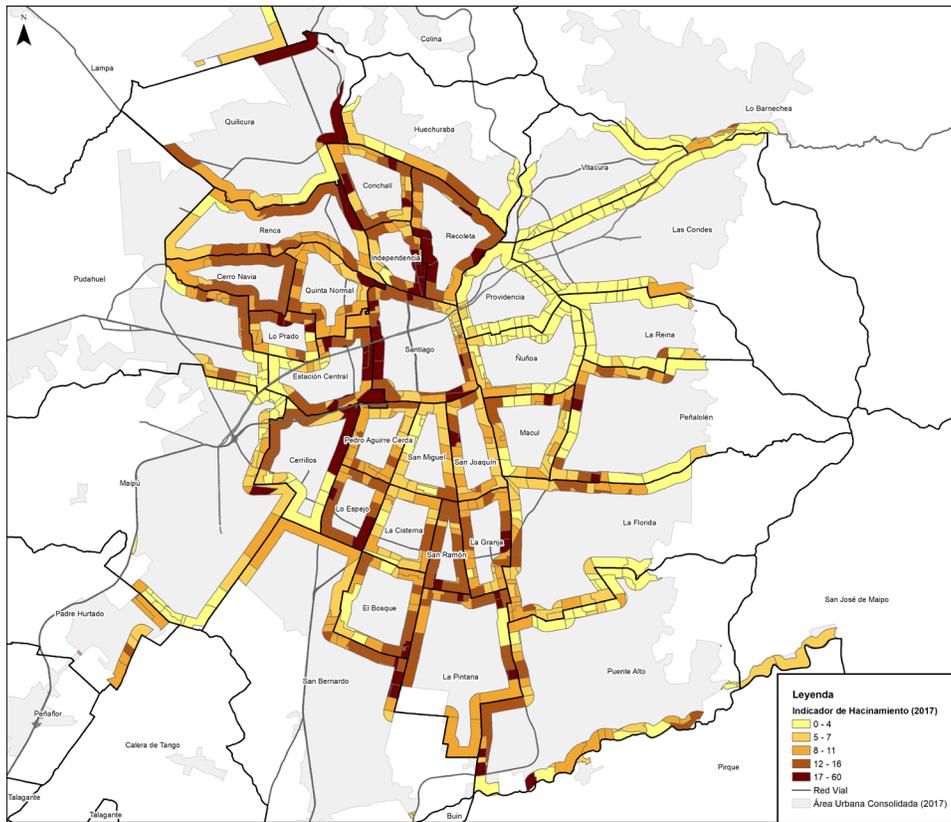
Nota: Observatorio de Ciudades, 2017.

A escala de ciudad, los EUBI no muestran diferencias con respecto a la segregación socioresidencial existente entre las comunas. Los grupos de estratos más privilegiados predominan en los límites de las comunas del sector nororiente, y en los sectores más altos de la ciudad (Peñalolén-La Florida; La Florida-Puente Alto). A su vez, se observa una concentración de grupos medios en los bordes que coinciden con comunas pericentrales, en los espacios periféricos de comunas donde habitan tradicionalmente grupos medio-bajos como Pudahuel-Renca y San Bernardo-Maipú; y también, en los bordes que coinciden con vías troncales de la aglomeración, tales como Autopista Central (San Miguel-Pedro Aguirre Cerda) o camino a Lonquén (San Bernardo-Maipú). En tanto, los bordes de comunas del sector sur y norponiente coinciden con la localización de los grupos más vulnerables como Recoleta-Conchalí, Conchalí-Renca, Cerro Navia-Quinta Normal-Lo Prado; en el sector sur, La Granja-San Ramón, San Ramón-La Pintana, La Pintana-El Bosque.

Al utilizar la escala comunal, se puede observar una mayor dispersión de los grupos socioeconómicos en los EUBI. Existen bordes completamente homogéneos, ya sea de grupos de altos, medios o bajos como Vitacura-Lo Barnechea, Providencia-Ñuñoa y Quinta Normal-Cerro Navia. Por el contrario, también se observan bordes muy heterogéneos, donde habitan casi todos los grupos socioeconómicos, tales como Lo Barnechea-Las Condes y Conchalí-Huechuraba. A su vez, en algunos bordes se genera una segmentación socioeconómica en “forma de espejo”, es decir, si bien predomina un grupo socioeconómico, en un determinado segmento del límite se produce la irrupción de otro a ambos lados, y luego continúa el predominio del grupo anterior, tal como ocurre en Vitacura-Las Condes o Providencia-Las Condes.

Si consideramos el indicador de haciamiento en cada borde intercomunal se observa un patrón de distribución similar a la segregación socioresidencial (Figura 2).

**Figura 2**  
Indicador de hacinamiento (2017) de los EUBI del AMS



Nota: Ministerio de Vivienda y Urbanismo [Minvu], 2017.

Las mayores cifras se concentran en los EUBI de las comunas del norponiente de la ciudad, donde se genera una línea continua que une los límites de Recoleta-Conchalí, Santiago-Estación Central-Pedro Aguirre Cerda-Cerrillos. En tanto, el menor hacinamiento se encuentra en el nororiente también, donde se produce una línea continua que va de Las Condes-Vitacura-Providencia-Ñuñoa-La Reina.

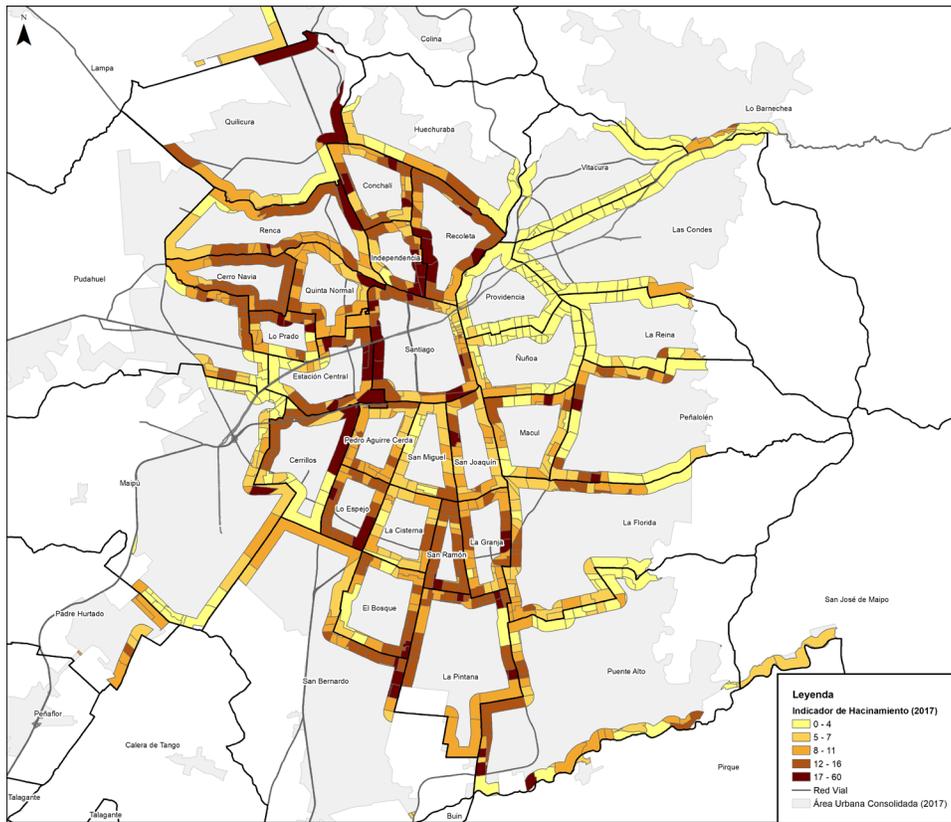
Si se observa a escala comunal es posible identificar niveles de hacinamiento alto en lugares donde, según la Figura 1, residen grupos ABC1 y medios, tal como ocurre en el límite que la comuna de Santiago comparte con Providencia, o Santiago-Quinta Normal, lo cual reflejaría que la problemática de acceso a la vivienda afecta a todos los grupos socioeconómicos de la ciudad. Esto coincidiría con el estudio realizado por la Cámara Chilena de la Construcción (2017) sobre el déficit habitacional en el país. En ese momento, se calculaba que la ciudad de Santiago presentaba una deuda cercana a las 314.000

viviendas. Entre las principales causas, se encontraba la preferencia por vivir en áreas bien localizadas, con mejor acceso a servicios y equipamientos; el aumento sostenido del precio de las viviendas —el precio del suelo casi se había triplicado en el Gran Santiago en los últimos 10 años— y la dificultad en el acceso a crédito hipotecario —el 56 % de los hogares no posee las condiciones mínimas para obtenerlo—.

Los bordes intercomunales se presentan muy dinámicos en materia de permisos de edificación (Figura 3). Al contrario de lo que ocurre con las figuras anteriores, a nivel de ciudad se aprecia una mayor cantidad de permisos de edificación (9-12) en los límites de las comunas pericentrales del área sur y poniente de la ciudad, en desmedro del cono de alto ingresos del oriente.

A escala comunal, los bordes de La Cisterna-San Ramón-San Miguel-San Joaquín, y Lo Prado-Cerro Navia se muestran particularmente dinámicos, en desmedro

**Figura 3**  
Permisos de edificación en los EUBI (2018) del AMS



Nota: Observatorio de Ciudades, 2018b.

de los límites de las comunas periféricas, las cuales presentan escasos permisos de edificación.

Ahora bien, si se diferencian los permisos de edificación por el uso predominante que estos tendrán, prevalecen claramente los destinados a viviendas (individuales o colectivas) y de comercio y servicios. Los permisos para viviendas individuales se distribuyen por toda el AMS, aunque se concentran en los bordes correspondientes a Cerro Navia-Lo Prado-Quinta Normal, y San Ramón-La Pintana-La Granja. En tanto, las viviendas colectivas (edificios en altura) se concentran en los bordes de las comunas de Ñuñoa y La Cisterna.

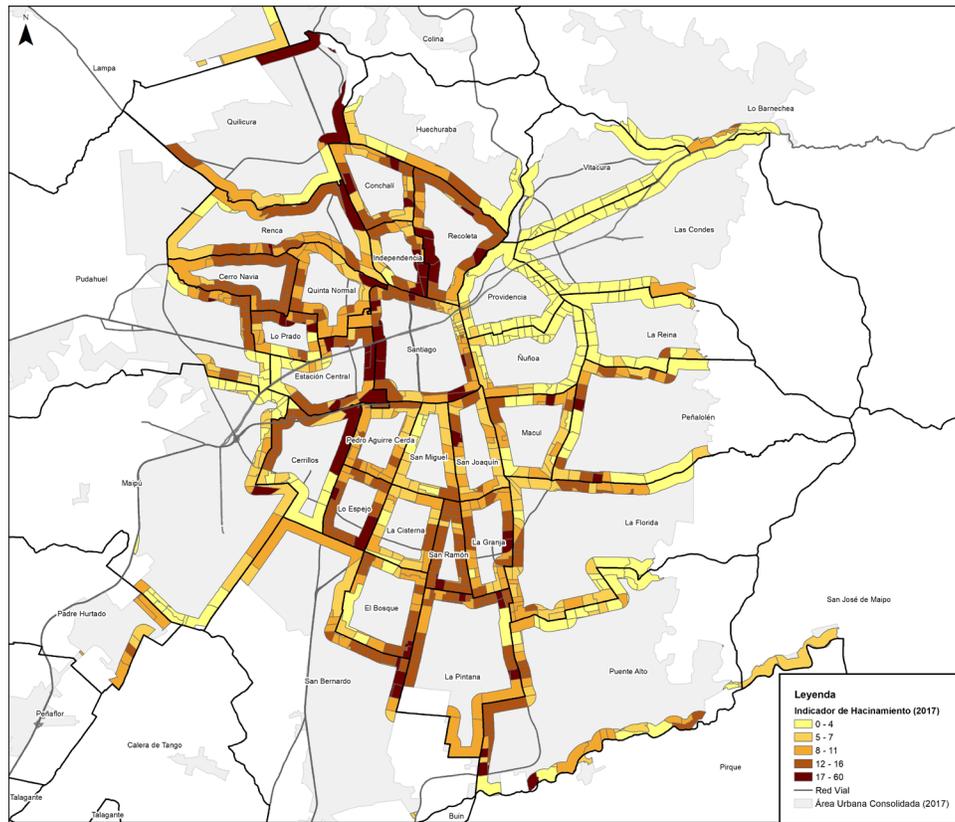
Los permisos de edificación destinados al comercio y servicios (educación, salud, bancos, servicios públicos, entre otros) se concentran en determinados lugares que coinciden, principalmente, con los bordes de la comuna de Santiago, tanto con Ñuñoa como con Estación Central (Figura 4).

A lo anterior, se debe agregar el uso mixto, es decir, cuando se solicita permiso de edificación para la construcción de viviendas y comercio-servicios en un mismo predio. Esta tipología, generalmente, asociada a edificios de altura también se concentra en los límites de Ñuñoa-Providencia, Macul-Peñalolén, Cerro Navia-Renca, Santiago-Independencia y Santiago-Ñuñoa.

Al visualizar de manera conjunta la información de distribución de grupos socioeconómicos, nivel de hacinamiento y permisos de edificación es posible comprender, en parte, la diversidad de precio del suelo que exhiben los EUBI (Figura 4).

A escala de ciudad, los bordes que presentan los mayores valores coinciden con las comunas de más altos ingresos, siendo el límite Las Condes-Vitacura el más homogéneo y con precios que bordean los 97 UF/m<sup>2</sup>. Por su parte, los costos más bajos se encuentran en los bordes de la zona sur y poniente, precisamente donde habitan los grupos más vulnerables.

**Figura 4**  
Precios del suelo en los EUBI (2018) del AMS



Nota: Observatorio de Ciudades, 2018a.

Los límites de comunas pericentrales y que coinciden con vías estructurantes de la ciudad, presentan niveles medio de precios, que van entre las 21 y las 40 UF/m<sup>2</sup>, lo que coincide con la concentración de permisos de edificación de comercio y servicios, ello ocurre en lugares como la av. Vicuña Mackenna (Ñuñoa-Santiago, Macul-San Joaquín), la av. Rodrigo de Araya (Macul-Ñuñoa) o la av. Santa Rosa (San Miguel-San Joaquín). El alto precio respecto del promedio existente en otros bordes de una comuna aparece también en los casos donde el límite coincide con una vía secundaria para la ciudad, pero clave para una o varias comunas, como por ejemplo, av. La Paz y av. El Guanaco (Recoleta-Independencia, Recoleta-Conchalí), av. Lo Espejo (El Bosque-La Cisterna) y av. Lo Ovalle (San Miguel-La Cisterna).

No obstante, cuando los bordes corresponden a vías terciarias, poco funcionales o a espacios degradados para la ciudad o la comuna, los precios de suelo coinciden con los que predominan en estas áreas, es decir, son inferiores a las 20 UF/m<sup>2</sup>, como es el caso de la ribera

del río Mapocho (Cerro Navia-Renca) o av. Teniente Cruz (Lo Prado-Pudahuel).

### Percepción de los habitantes sobre los espacios urbanos de borde intercomunales

Para complementar la información cuantitativa de los EUBI, se realizaron entrevistas semiestructuradas a sus habitantes con el objetivo conocer de qué manera estos elementos urbanos pueden modelar procesos sociales al interior de la metrópolis, tanto en su función de separadores de áreas como en la generación de cohesión —entendida como normas y valoraciones compartidas por un grupo de individuos (Rasse, 2015)—, además de la identidad espacial de su propia comuna como de la ciudad, es decir, como fuente que da sentido a los habitantes (Rodríguez y Carrasco, 2016).

Uno de los primeros aspectos que emergió en la mayoría de las entrevistas es que los límites formales comunales son

desconocidos y que se ignora el nombre de las comunas colindantes. Esta situación ocurre sobre todo en las personas que realizaron sus estudios secundarios en la misma comuna de residencia y, por tanto, su movilidad en la ciudad era reducida. En cambio, los participantes que habían experimentado una mayor necesidad de traslado al interior de la ciudad, ya sea porque sus establecimientos educacionales de primaria o secundaria estaban en otra comuna, o bien porque sus familias habían cambiado frecuentemente de lugar de residencia, tuvieron una mayor claridad de los límites comunales. A su vez, los habitantes de comunas periféricas (San Bernardo, Maipú, Puente Alto) poseían mayor conocimiento del tamaño y límites formales de su comuna, que los habitantes de territorios más centrales, producto de la necesidad de traslado que implicaba la utilización de diferentes medios de transporte y una mayor cantidad de hitos y puntos de orientación, así como un mejor conocimiento de las diferentes partes de la ciudad.

En cualquiera de los casos anteriores, se reconoce que acceder a la educación superior y, por lo tanto, tener que movilizarse hacia su lugar de estudio —el cual no coincide con el lugar de residencia de ningún entrevistado— estaba contribuyendo a un mayor conocimiento de la ciudad y a una mejor identificación de los límites intercomunales.

Un segundo aspecto que resaltó en las entrevistas —y que se relaciona con el punto anterior— fue la identificación de límites internos o funcionales comunales, los cuales implicaban expandir o reducir la superficie real de la comuna. Por ejemplo, en el caso de Ñuñoa, se reconoce como el “centro de la comuna” al sector de plaza Ñuñoa debido a la gran cantidad de equipamiento, comercio y servicios públicos y privados que es posible encontrar allí y, por lo tanto, es vista como un lugar para satisfacer diferentes necesidades. Por su parte, la avenida Irarrázaval es percibida por una entrevistada como el límite sur de la comuna, “aunque no sé cómo se llama la comuna que viene” (Estudiante, 20 años), lo cual implica reducir en más de 60 % el tamaño real de la comuna.

Si bien, el límite interno anterior estaba asociado a características positivas, la existencia de servicios, comercio y otros usos también pueden generar la construcción de un límite interno, el cual está asociado a percepciones de pauperización, desorden o inseguridad. Esto ocurre con el caso de Providencia, la cual tiene como límite formal la av. Vicuña Mackenna, vía que la separa de la comuna de Santiago. No obstante, una entrevistada indicó que el límite comunal parecía ser av. Salvador, pues a partir de ahí, “ese sector es más sucio, abandonado, rayado y está como destruido”, no como Providencia o desde el lado oriente de Av. Salvador, donde se nota “que es otra comuna”. (Estudiante, 24 años).

Muchos de estos límites internos no solo se relacionan con aspectos de funcionalidad, sino que también con la distribución de los grupos socioeconómicos. En el caso de la comuna de La Florida, se reconoce la existencia de límites en dirección norte-sur relacionados con las avenidas que la estructuran. La avenida Vicuña Mackenna dividiría la comuna en un sector occidental habitado por grupos socioeconómicos más vulnerables, mientras que el lado oriental sería “más de clase media”. En tanto, avenida La Florida, marcaría nuevamente un límite con el sector más acomodado de la comuna, pues a partir de esa vía “hacia la cordillera” se asentarían grupos medio-altos y altos que habitan en condominios y parcelas de agrado. En este sentido, esta segregación socioeconómica, se vería reforzada por la existencia de avenidas estructurantes e infraestructura como es el metro, el cual se construyó “en altura”, remarcando la fractura del espacio urbano.

Sin embargo, aunque el Metrotren atraviesa, de norte a sur, la comuna de San Bernardo, dividiendo en dos partes el sector urbanizado, la diferenciación socioeconómica entre ambas áreas no es significativa o prácticamente inexistente. En este caso, la infraestructura genera un efecto de borde interno, pero menos intenso y sin quebrar en forma severa la cohesión social, pues “el otro lado sigue siendo la comuna... yo no veo diferencias, son las mismas casas, las mismas personas”. (Estudiante, 20 años). En este sentido, una infraestructura como una avenida, carretera o ferrocarril actuaría como divisor

sobre todo cuando los habitantes perciben diferencias en el tipo de construcción o en el paisaje a ambos lados de la construcción.

Ejemplo de esto último ocurre en Pudahuel, donde el inicio de la Ruta 68, autopista de alta velocidad y que por trinchera abierta separa a la comuna dos partes, muestra una notoria diferencia de las construcciones existentes a cada lado de la vía. Mientras en el lado norte existen viviendas de autoconstrucción y de programas estatales de la segunda mitad del siglo XX, en el lado sur (conocido como “Pudahuel Sur”), las viviendas corresponden a villas o barrios cerrados con construcciones más modernas. Aunque ambos habitantes pertenecen a grupos socioeconómicos medio y medio-bajo, la existencia de diferentes modelados, tipo y material de construcción de las viviendas genera una diferenciación que sería explicada porque el lado sur “está más cerca de Maipú”, una comuna asociada a clase media. (Estudiante, 21 años).

En cuanto a los límites formales, su reconocimiento o ignorancia se encuentra muy asociado a las características que puedan ser consideradas positivas o negativas por los habitantes.

En el borde entre San Ramón-San Miguel (av. Lo Ovalle), la existencia de actividades industriales y comerciales relacionadas con la metalurgia, plásticos, transporte, bodegas, almacenaje de materiales de construcción, combustibles, vulcanizaciones, soldaduras, mueblerías, entre otros trabajos considerados molestos e indeseados, refuerza la sensación de límite local, sobre todo si estas actividades parecieran que se desarrollan a un lado del borde intercomunal. Una situación similar ocurre con el desarrollo de usos y funciones consideradas menos dañinas como el comercio minorista, hoteles, centros comerciales, servicios públicos e, incluso, la construcción de edificios. Los entrevistados coinciden en calificar este tipo de bordes intercomunales como espacios “dinámicos”, “con movimiento” y “modernos”, tal como se evidencia en los límites de Las Condes-Vitacura (av. Kennedy), Lo Prado-Estación Central (av. María Rozas Velásquez) y La Reina-Ñuñoa (av. Ossa).

No obstante, cuando las viviendas, los usos y actividades son identificados como similares a ambos lados del límite formal, a pesar de que este borde pueda ser una infraestructura, equipamiento o avenida, el reconocimiento de la existencia de un borde intercomunal se diluye e incluso puede llegar a desaparecer. Ejemplo de esto son los límites de Lo Prado-Cerro Navia (av. San Francisco), Santiago-San Joaquín (calle Placer) o San Miguel-San Joaquín (av. Santa Rosa). Otro borde similar es de Conchalí-Recoleta (av. El Guanaco), el cual “yo sé que ese es el límite... pero para mí es lo mismo, porque todo es igual, uno pasa de un lado a otro y es lo mismo...”. (Estudiante, 20 años).

Un cuarto aspecto de interés que emergió en las entrevistas fue la identificación de detalles relacionados con el color, la altura, el ruido, los símbolos y el grado de mantenimiento que son posibles de percibir en los bordes intercomunales y permiten a los habitantes identificar si se está en la misma o en otra comuna. En el caso del límite de Providencia-Ñuñoa (Caupolicán, av. Diagonal Oriente y Pedro Lautaro Ferrer), los habitantes de ambas comunas reconocieron que el tipo de vereda, el patrón dibujado en las baldosas, las luces, los semáforos, la tipología y letras utilizadas en letreros para indicar elementos de uso público, la cantidad de árboles en las vías, entre otros aspectos permitían saber si se estaba en una u otra comuna. Una entrevistada señaló “me gusta mirar el piso, los diseños de las veredas. Son típicos de la comuna, son siempre iguales... y no ocurre lo mismo en otras”. (Estudiante, 24 años).

Esta diferenciación se refuerza si se agregan aspectos como cuidado y mantención de espacios públicos, calles y áreas verdes, pues dan pie a expresiones como “allá se nota que cuidan, acá está como más sucio, es como más gris... con basura, pasto seco, es más feo... al menos yo me doy cuenta”. (Estudiante, 22 años). “Se nota el cambio, las luces, la limpieza, la letra de los letreros para identificar la municipalidad”. (Estudiante, 24 años).

Finalmente, la topografía constituye el elemento natural más utilizado por los habitantes para determinar el límite de un territorio comunal. La expresión “hasta los

cerros” es utilizada por todos los que habitan en comunas periféricas colindantes a grandes elevaciones como Las Condes, La Reina, Peñalolén, La Florida, Puente Alto y Pudahuel.

Los cursos de ríos, canales y grandes quebradas también son empleados para definir un borde, ya sea formal o interno. El río Mapocho siempre ha sido el límite “natural” para Recoleta, desde el período colonial, lo cual incluso se refleja en la denominación de origen quechua con la que aún es conocida (*La Chimba*), es decir, al otro lado del río. En el caso de las comunas del sector oriente de la ciudad, quienes viven en el lado sur de la ribera del río no reconocen con seguridad si el sector ubicado en el lado norte del cauce pertenece a la misma comuna, pues los denominan como Pedro de Valdivia Norte, en el caso de Providencia, o Lo Curro en el caso de Vitacura. No obstante, es necesario señalar que en la utilización de esta designación se quiere reforzar la existencia de una separación socioeconómica, pues se considera que los habitantes de la ribera norte son más acaudalados que los del lado sur, aun cuando para las estadísticas estatales todos pertenecen a mismo estrato socioeconómico.

Es importante señalar que, en todos esos bordes, el río Mapocho no es reconocido como una barrera insalvable o impenetrable, sino que posible de cruzar sin mayores inconvenientes. Sin embargo, eso no ocurre en el sector poniente de la ciudad, donde el río se percibe no solo como una frontera comunal, sino como un lugar agreste, inaccesible, estéril y abandonado. En el límite de Cerro Navia-Renca, específicamente, desde la calle Huelén hacia el occidente, el cauce del río no solo es amplio y débilmente encauzado, y sus riberas son planicies yermas de más de 100 metros, sino que incluso en su lado norte se extiende la autopista Costanera Norte, reforzando su función de borde.

Al reflexionar en torno a los EUBI, los entrevistados no solo recuerdan cuáles son los límites formales de su comuna de residencia, sino que durante la conversación también consiguieron visualizar las diferencias entre las administraciones locales, la complementariedad funcional y el diseño de instrumentos de planificación

territorial. De esta manera, lograron identificar cómo estos elementos estaban presentes en el imaginario que ellos tenían con respecto a la aglomeración urbana de la cual forman parte, y pudieron percibir de qué manera la forma de estos espacios puede influir en la agudización o moderación de procesos sociales como segregación, marginalización o exclusión socioterritorial.

## Conclusiones

Tal como se pudo apreciar en este trabajo, el estudio de los elementos del diseño urbano presenta un gran potencial para la búsqueda de una ciudad más integrada, inclusiva y equitativa. Esto resulta particularmente relevante para las grandes aglomeraciones urbanas, pues tal como Kevin Lynch ya señalaba hace más de medio siglo, el área metropolitana es “ahora la unidad funcional de nuestro medio ambiente y es conveniente que esta unidad funcional sea identificada y estructurada por sus habitantes” (1960, p. 137).

Las más de 45 mil hectáreas que posee el Área Metropolitana de Santiago no permite una igual intensidad de la imagen urbana en todos los sectores, por tanto, mientras en algunos lugares esta es intensa, clara y definida, en otros se muestra difusa, confusa e inexistente. Ello también ocurre con los espacios urbanos de bordes intercomunales, los cuales presentan diferentes “rasgos objetivos” o “subjetivos” que influyen en su reconocimiento o invisibilización.

Se pudo identificar que, a escala de ciudad, cuando los bordes intercomunales formales constituyen unidades homogéneas a ambos lados de la línea divisoria, tanto desde el punto de vista de los grupos socioeconómicos dominantes, su nivel de hacinamiento, permisos de edificación y precios de suelo existentes, parecieran no ser identificados claramente por los habitantes, lo cual los convierte en “bordes suaves, inciertos y permeables”, que no fragmentan la ciudad, sino que favorecen el *continuum* urbano. Por el contrario, cuando los bordes muestran diferencias notorias desde el punto de vista socioespacial y del dinamismo económico, estos límites emergen como “fuertes, rígidos y bien definidos”, contribuyendo a la fragmentación de la ciudad.

Junto con los bordes intercomunales formales se logró reconocer la coexistencia de “bordes internos” que surgen como consecuencia de la presencia de actividades con externalidades positivas y negativas, o de una fuerte diferenciación socioeconómica, situación que lleva a los habitantes a otorgar a estos espacios funcionales la identificación como nuevos límites comunales. Si bien, ello no implica un problema a escala de ciudad, sí constituye una potencial fuente de conflictos cuando estos “bordes internos” son percibidos por los propios vecinos de una comuna, pues evidencia la existencia de fragmentación espacial, lo cual favorece la afloración de sentimientos de abandono o de preferencia de una determinada área al interior de un territorio local.

Al igual que identificó Lynch (1960), aspectos morfológicos, símbolos, tipo y material de construcción, usos, actividades, habitantes, el grado de mantenimiento o la topografía influyen directamente en la percepción de los habitantes de Santiago sobre los bordes formales y funcionales. A la tipología de bordes indicados, en las entrevistas surgieron otros espacios urbanos que se pueden denominar como “bordes de ruptura lineal de continuidad” y que son referencias laterales, pero que no constituyen ejes coordinados. Un ejemplo es el cruce del ferrocarril en Gran Avenida José Miguel Carrera en la comuna de San Bernardo, que se expresa en frases como “hasta el cruce” o “desde el cruce” para referirse a áreas diferentes al interior de la comuna o entre comunas. Los “bordes fragmentarios” solo son visualizados en algunos puntos separados, pero son continuos como abstracción, tales como la línea 4 del metro en las comunas de Las Condes y La Reina, o la línea 5 en Quinta Normal, Lo Prado y Pudahuel. Por último, los “bordes desagradables” que emergen a partir de algún uso indeseado, como ocurre con el zanjón de La Aguada en la comuna de San Joaquín.

Considerando lo anterior, es posible señalar que los EUBI también pueden influir en fenómenos de fragmentación urbana o procesos de marginalización, desintegración y exclusión social, por lo tanto, son relevantes para lograr ciudades más integradas y equitativas. Ante esto, es necesario un “nuevo urbanismo” que busque disminuir sus características negativas, lo cual podría colaborar en

que los ciudadanos se sientan integrantes de una “misma casa” —en este caso ciudad—, y que se experimente un sentido de continuidad, donde los cambios de un sector a otro de una ciudad no afecten de forma relevante su plano emocional.

Para finalizar, es necesario señalar que los espacios urbanos de bordes intercomunales son áreas de estudio que posibilitan muchas preguntas sobre la conformación, evolución y habitar de la ciudad y sus habitantes. La presencia de un límite puede ser de importancia decisiva para la identidad espacial de un distrito, barrio o comuna, aunque —tal como vimos— los límites puedan ser perceptualmente débiles e interpretados de manera variable. El habitar estos espacios o traspasarlos también conlleva una experiencia, sobre todo los que son identificados como fuertes y rígidos y, por tanto, resultaría interesante —tal como expresa Norberg-Schulz (1980)— que futuras investigaciones puedan indagar acerca de la fenomenología del habitar y del ingreso, es decir, comprender la experiencia espacial de vivir y cruzar estas fronteras intra e intercomunales. <sup>46</sup>

## Declaración de conflictos de interés

Los autores declaran no tener conflictos de interés relacionados con la investigación, autoría y/o publicación de este artículo.

## Referencias bibliográficas

- Alcaldía del Área Metropolitana de Caracas. (2011). *Plan Estratégico Caracas Metropolitana 2020*. <https://www.cideu.org/wp-content/uploads/2019/12/planestrategicocaracasmropolitana2020.pdf>
- Arriagada, C. (2014). Nuevo urbanismo, globalización y aplicación del concepto no lugar. *Revista AUS*, (14), 11-14. <https://dx.doi.org/10.4206/aus.2013.n14-03>
- Augé, M. (1992). *Los “No lugares”. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Editorial Gedisa.

- Barrios, S. (2001). Áreas metropolitanas: ¿qué ha cambiado?: La experiencia de la Caracas Metropolitana. *Revista EURE*, 27(80), 59-86. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612001008000004>
- Barton, J. (2006). Sustentabilidad urbana como planificación estratégica. *Revista EURE*, 32(96), 27-45. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612006000200003>
- Barton, J. (2013). Climate Change Adaptive Capacity in Santiago de Chile: Creating a Governance Regime for Sustainability Planning. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(6), 1916-1933. <http://dx.doi.org/10.1111/1468-2427.12033>
- Bernardes da Silva, A. y Castillo, R. (2007). Dinámicas metropolitanas en la era de la globalización: la promoción inmobiliaria para empresas en la ciudad de São Paulo, Brasil. *Revista EURE*, 33(98), 45-56. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000100003>
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Revista EURE*, 29(86), 37-49. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612003008600002>
- Breitung, W. (2011). Borders and the city: Intra-urban boundaries in Guangzhou (China). *Quaestiones Geographicae*, 30(4), 55-61. <https://dx.doi.org/10.2478/v10117-011-0038-5>
- Buenos Aires Ciudad (s.f). *Proyecciones de población*. <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?cat=132>
- Cabrera Arias, M. (2019). Desigualdad territorial y exclusión social. Claves para una lectura crítica de Ciudad de Panamá. *Revista Vivienda y Ciudad*, (6), 51-75. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/27087>
- Cámara Chilena de la Construcción. (2017). *Déficit habitacional: un desafío pendiente*. Edición del autor.
- City of Plano (2006). *Urban Centers Study*. <https://content.civicplus.com/api/assets/770674e8-f36d-4131-a6fc-7045fb26c073>
- Daher, A. (2013). Territorios de la financiarización urbana y de las crisis inmobiliarias. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 7-30. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300002>
- De Mattos, C. (2016). Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana. *Sociologías*, 18(42), 24-52. <https://dx.doi.org/10.1590/15174522-018004202>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. (2005). *Resultados y proyecciones (2005-2020) del censo 2005*. <http://dane.gov.co>
- Díaz, M. (2019). Políticas habitacionales y urbanismo neoliberal: la intervención estatal en la Villa 20, Argentina (1984-2018). *Revista de Urbanismo*, (40), 1-19. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.51814>
- Di Virgilio, M.M., Najman, M. y Brikman, D. (2019). Génesis de las desigualdades territoriales: una mirada histórica de los procesos de configuración de las antiguas periferias de la Ciudad de Buenos Aires. *Adamios*, 16(39), 47-76. <https://doi.org/10.29092/uacm.v16i39.674>
- Esposito De Vita, G. y Trillo, C., & Martínez-Pérez, A. (2016). Community planning and urban design in contested places. Some insights from Belfast. *Journal of Urban Design*, 21(3), 320-334. <https://doi.org/10.1080/13574809.2016.1167586>
- Fainstein, S.S. (2010). *The Just City*. Cornell University Press.
- Freidin, B., Ballesteros, M. S., Krause, M. y Wilner, A. (2020). Estigmatización territorial y salud: experiencias de desigualdad social en la periferia de Buenos Aires. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 35(1), 153-183. <https://doi.org/10.24201/edu.v35i1.1857>
- Garden, A. (2014). Citizen Participation, Design Competition and the Product in Urban Design: Insights from the Orange County Great Park. *Journal of Urban Design*, 19(1), 89-118. <https://doi.org/10.1080/13574809.2013.854697>

- Gasca-Zamora, J. (2017). Centros comerciales de la Ciudad de México: el ascenso de los negocios inmobiliarios orientados al consumo. *Revista EURE*, 43(130), 73-96. <http://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612017000300073>
- Gobierno Regional de Santiago. (2012). *Estrategia Regional de Desarrollo 2012-2021. Capital CIUDADANA 2012-2021*. Edición del autor.
- Gómez Maturano, R. y Kunz Bolaños, I. (2020). Tipología de barrios para un aporte metodológico desde la segregación residencial en Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). *Revista de Urbanismo*, (42), 72-87. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.54781>
- Granda, R., & Machin-Mastromatteo, J.D. (2018). Recovering troubled cities through public spaces and libraries: The Caracas Metropolitan Strategic Plan 2020. *Information Development*, 34(1), 103-107. <https://doi.org/10.1177/0266666917741069>
- Hidalgo, R., Borsdorf, A., Zunino, H. y Álvarez, L. (26 al 30 de mayo de 2008). *Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria*. [Sesión de conferencia]. Coloquio Internacional de Geocrítica. Universidad de Barcelona, Barcelona, España. <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/434.htm>
- Hidalgo, R., Azar, P., Borsdorf, A. y Paulsen, A. (2016). Hospedándose en la ciudad global: patrones de localización de los hoteles de lujo en Santiago de Chile. *Cuadernos de Geografía* (Bogotá), 25(2), 221-236. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v25n2.57051>
- Hidalgo, R., Santana Rivas, D. y Villagrán Cerda, C. (2017). La producción inmobiliaria de segunda residencia en el borde costero del área metropolitana de Valparaíso (1992-2012): tipologías morfológicas en la comuna de Puchuncaví. *AUS*, (16), 52-58. <https://doi.org/10.4206/aus.2014.n16-10>
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2017). Censo Nacional de Población y Vivienda 2017. <http://www.censo2017.cl>
- Jordán, R., Riffo, L. y Pradro, A. (2017). *Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe. Dinámicas y desafíos para el cambio estructural*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Khashim, N.F., Ismail, M., Hassan, A.S., & Al-Ashwal, N.T. (2017). A Study on Kevin Lynch's Urban Design Elements: Precinct 9 East Putrajaya. *International Transaction Journal of Engineering, Management, & Applied Sciences & Technologies*, 8(3). <http://TUENGR.COM/V08/153.pdf>
- Kornberger, M. (2012). Governing the City: From Planning to Urban Strategy. *Theory, Culture & Society*, 29(2), 84-106. <https://doi.org/10.1177/0263276411426158>
- Kübler, D., & Lefèvre, C. (2018). Megacity governance and the state. *Urban Research & Practice*, 11(2), 1-18. <https://doi.org/10.1080/17535069.2017.1347810>
- Link, F., Valenzuela, F. y Fuentes, L. (2015). Segregación, estructura y composición social del territorio metropolitano en Santiago de Chile: complejidades metodológicas en el análisis de la diferenciación social en el espacio. *Revista de Geografía Norte Grande*, (62), 151-168. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022015000300009>
- López, L. (2020). El capital inmobiliario-financiero y la producción de la ciudad latinoamericana hoy. *Cadernos Metrópole*, 22(49), 665-682. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4901>
- Lynch, K. (1960). *The Imagen of the City*. The Massachusetts Instituto of Technology Press.
- Machado Magalhaes, L. (2016). La Producción Elitista del Espacio Urbano Carioca: de los Cortiços y Favelas al Porto Maravilha. *Revista de Urbanismo*, (35), 46-68. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2016.42062>
- Martínez Toro, P.M. (2015). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana: El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. *Hallazgos*, 12(23), 211-229. <https://doi.org/10.15332/s1794-3841.2015.0023.10>

- Merk, O. (2014). *Metropolitan Governance of Transport and Land Use in Chicago*. OECD Publishing.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2017). *Déficit habitacional cuantitativo*. <https://ide.minvu.cl/datasets/MINVU::d%C3%A9ficit-habitacional-cuantitativo/about>
- Molina, W. (2020). Gentrificación en Costa Rica: un estudio exploratorio a partir del indicador de brecha de renta. *Revista de Urbanismo*, (42), 32-51. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.54277>
- Muñiz, I., Sánchez, V. y García L., M. (2015). Estructura espacial y densidad de población en la ZMM 1995-2010: evolución de un sistema urbano policéntrico. *Revista EURE*, 41(122), 75-102. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000100004>
- Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci. Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli.
- Observatorio de Ciudades (2017). *Índice socio material territorial (ISMT)*. <http://observatoriodeciudades.com>
- Observatorio de Ciudades (2018a). *Precios del suelo*. <http://observatoriodeciudades.com>
- Observatorio de Ciudades (2018b). *Permisos de edificación*. <http://observatoriodeciudades.com>
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2015). *OECD Territorial Reviews: Valle de México, México*. Edición del autor.
- Orellana, A. (2009). La gobernabilidad metropolitana de Santiago: la dispar relación de poder de los municipios. *Revista EURE*, 35(104), 101-120. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612009000100005>
- Pérez Bustamante, L., González, G., Villouta, D., Pagola, L. y Ávila, C. (2019). Procesos de reestructuración y verticalización en el centro de Concepción: barrio Condell. *Revista de Urbanismo*, (41), 1-17. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.53926>
- Rasse, A. (2015). Juntos, pero no revueltos. Procesos de integración social en fronteras residenciales entre hogares de distinto nivel socioeconómico. *Revista EURE*, 41(122), 125-143. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000100006>
- Reyes Pácke, S. y Figueroa Aldunce, I.M. (2010). Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile. *Revista EURE*, 36(109), 89-110. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612010000300004>
- Rodríguez N., L. y Carrasco C., B. (2016). Lugares con sentido, identidad y teoría urbana: el caso de las ciudades de Concepción y Talca. *Revista de Geografía Norte Grande*, (64), 167-186. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022016000200011>
- Sabatini, F., Cáceres, G. y Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Revista EURE*, 27(82), 21-42. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-716120010008200002>
- Sabatini, F., Rasse, A., Cáceres, G., Robles, M.S. y Trebilcock, M.P. (2017). Promotores inmobiliarios, gentrificación y segregación residencial en Santiago de Chile. *Revista Mexicana de Sociología*, 79(2), 229-260. <https://www.jstor.org/stable/26631787>
- Santana-Rivas, D. (2020). Geografías regionales y metropolitanas de la financiarización habitacional en Chile (1982-2015): ¿entre el sueño de la vivienda y la pesadilla de la deuda? *Revista EURE*, 46(139), 163-188. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000300163>
- Santos Junior, O., Werneck, M. y Ramos Novaes, P. (2019). Contradições do Experimento Neoliberal do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. *Revista de Urbanismo*, (42), 1-16. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.54265>
- Souza González, E. (2010). De la ciudad a la Metrópoli. Una interpretación teórica del fenómeno expansivo ligado a la vivienda a la vulnerabilidad y a la pobreza: El caso del área metropolitana de Monterrey, Nuevo León, México. *Revista INVI*, 25(69). <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62311/65979>

- Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo. (2011). *Plan regional de ordenamiento territorial: contenido y procedimientos*. [http://www.subdere.gov.cl/sites/default/files/documentos/articles83896\\_recurso\\_1\\_1.pdf](http://www.subdere.gov.cl/sites/default/files/documentos/articles83896_recurso_1_1.pdf)
- Varela, E. (2015). Nuevos roles de los gobiernos locales en la implementación de políticas públicas. Gobernabilidad territorial y competitividad global. *Revista EURE*, 41(123), 213-237. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000300009>
- Vicuña, M., Orellana, A., Truffello, R. y Moreno, D. (2019). Integración urbana y calidad de vida: disyuntivas en contextos metropolitanos. *Revista INVI*, 34(97), 17-47. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63210/67016>
- United Nations. (2018). *World Urbanization Prospects. The 2018 Revision*. <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf>
- United Nations Human Settlements Programme. (2012). *Annual Report*. <https://unhabitat.org/un-habitat-annual-report-2012>