

- ▲ **Palabras clave/** Verticalización, espacio público, comercio informal.
- ▲ **Keywords/** Verticalization, public space, informal commerce.
- ▲ **Recepción/** 19 de junio de 2019
- ▲ **Aceptación/** 01 de abril de 2020

Producción de ciudad informal en el marco de procesos de verticalización ¿Emergencia de un micro-orden urbano en la comuna de Estación Central?¹

Informal city production within the framework of verticalization processes. Emergence of an urban micro-order in the commune of Estación Central?

Loreto Rojas Symmes

Licenciada en Gestión Ambiental, Universidad Católica del Norte, Chile. Magister en Desarrollo Urbano, Universidad Católica de Chile, Chile. Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos, Universidad Católica de Chile, Chile. Directora Departamento de Geografía, Universidad Alberto Hurtado, Chile. lorojas@uahurtado.cl

Alejandro Cortés Salinas

Geógrafo, Universidad Católica de Chile, Chile. Magister en Desarrollo Urbano, Universidad Católica de Chile, Chile. Doctor (c) en Arquitectura y Estudios Urbanos, Universidad Católica de Chile, Chile. Académico Departamento de Geografía, Universidad Alberto Hurtado, Chile. alcortes@uahurtado.cl

Daniel Moreno Alba

Economista, Universidad Externado de Colombia, Colombia. Magister en Desarrollo Urbano, Universidad Católica de Chile, Chile. Consultor, Dirección de Extensión y Servicios Externos (DESE), Universidad Católica de Chile, Chile. dmoreno@uc.cl

RESUMEN/ En un marco de creciente complejidad en la construcción de espacio urbano, donde los agentes e intereses son múltiples y en ocasiones divergentes, este trabajo da cuenta de la emergencia de nuevas expresiones de comercio informal en el marco de una producción inmobiliaria densa y vertical en la comuna de Estación Central, Santiago de Chile.

Estas expresiones son fruto de la coexistencia de edificaciones densas y un espacio público contiguo que sustenta prácticas cotidianas de consumo no resueltas en formalidad, con atisbos atípicos a los conocidos en ciudades chilenas, conformando un nuevo micro orden urbano. Este nuevo micro orden, que a primera vista es una típica economía de aglomeración, reporta componentes sinérgicos con las viviendas circundantes, aporta nuevas tipologías comerciales y principalmente devela nuevas formas de uso y apropiación del espacio público. **ABSTRACT/** In a framework of increasing complexity in the construction of urban space, where the agents and interests are multiple and sometimes divergent, this work accounts for the emergence of new expressions of informal commerce within the framework of a dense and vertical real estate production in the Commune of Central Station, Santiago de Chile. These expressions are the result of the coexistence of dense buildings and a contiguous public space that sustains daily consumption practices not resolved in formality, with atypical hints to those known in Chilean cities, forming a new urban micro-order. This new micro order, which at first glance is a typical agglomeration economy, reports synergistic components with the surrounding dwellings, provides new commercial typologies and mainly reveals new forms of use and appropriation of public space.

INTRODUCCIÓN: LA CIUDAD Y SUS MÚLTIPLES ÓRDENES

La ciudad está compuesta de múltiples órdenes. Por orden urbano entendemos el "conjunto de normas y reglas, tanto formales (pertenecientes a un orden jurídico) como convencionales, a la que los habitantes recurren, explícita o tácitamente, en el desarrollo de las prácticas relacionadas con los usos y la forma de la apropiación de los espacios y bienes públicos o de uso colectivo que, más allá de la vivienda,

son elementos constitutivos de la ciudad" (Duhau, Giglia 2016).

Uno de estos órdenes, aquél que compone la ciudad informal y su expresión en el comercio ambulante, surge de forma contestataria ante un orden establecido que impide hacer uso del espacio público abierto. Se trata de un espacio que aparenta ser producido al margen o en oposición a las reglas formales y donde el dominio público es el resultado de un proceso de producción específico y alejado de la concepción

modernista de espacio público, donde la función de circulación es excluyente de la interacción social o de comercialización. Este artículo indaga en una de las múltiples apropiaciones del espacio público en la ciudad basado en el desarrollo de una economía informal con vendedores ambulantes, quienes constituyen un micro orden que se combina con el reciente arribo masivo de nuevos habitantes, dado el intenso proceso de verticalización e incremento de densidad residencial en la

¹ Este artículo se basa en los resultados del trabajo de tesis desarrollado por la autora principal titulado "Ciudad Vertical: la nueva forma de la precariedad habitacional, comuna de Estación Central (2008-2018)", para obtener el grado de Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos UC, y en los resultados del Fondo de Investigación Universidad Alberto Hurtado-2018 "Impactos socioespaciales de la verticalización en la comuna de Estación Central: ¿Nuevas formas de precarización de la urbanidad?".

comuna pericentral de Estación Central. En función de lo anterior, la pregunta que motiva la investigación es ¿cuáles son las principales tipologías comerciales que emergen en el marco de un intenso proceso de verticalización y al alero del surgimiento de “una nueva forma de precariedad habitacional”?

En el territorio en estudio se reconoce un proceso de verticalización conformado por dos oleadas de edificación entre los años 2008 y 2017. Durante la segunda oleada (2013-2017) se construyen las torres de mayor altura, con más cantidad de departamentos y pisos de menos metraje, entre otras variables. Estos atributos nutren el diseño de un indicador de precariedad de la edificación y dan cuenta de la emergencia de una tipología habitacional de alta complejidad (Rojas 2017), habitada principalmente por población migrante que ve en el arribo a las nuevas edificaciones una posibilidad de movilidad residencial ascendente.

Esta nueva forma de precariedad habitacional convive con un entorno (espacio público) con dinámicas propias, donde una de sus expresiones –específicamente el comercio ambulante– da cuenta de una particular forma de materialización de esta “nueva forma de precariedad” en los espacios públicos de entorno, permitiendo abrir una lectura “horizontal” de impactos detonados por el proceso de verticalización (Rojas, Cortés, Catalán 2019). En términos de Giglia (2017), se trata de un modo de habitar (o de domesticación del entorno) que se usa para desarrollar actividades cotidianas y que van más allá de la simple relación con la vivienda.

En este entorno (espacio público), el comercio ejerce una apropiación y control que –aunque dichos espacios permanezcan abiertos y formalmente continúen siendo públicos– domina el grado de apertura, la libertad de circulación y la congregación de un público socialmente heterogéneo que es aprovechado por esta actividad comercial.

Por otro lado, expresan una forma de habitar que invita a revisar no solo el estudio de la dimensión espacial de una práctica social como el consumo (Giglia 2017), sino también en cómo se despierta una sensibilidad espacial particular en los sujetos que habitan estos espacios (Lindón 2011). En concreto, a través de la elaboración de un catastro del comercio formal e informal, observación no participante y entrevistas semiestructuradas², se busca dar respuesta a la interrogante planteada. Para ello, el documento se estructura en seis apartados; los dos primeros abordan la dimensión teórica (consumo y comercio ambulante); los siguientes tres apartados exponen los resultados de la investigación, mientras que el último se aboca a las reflexiones.

EL ESPACIO-TIEMPO DEL CONSUMO EN LA CIUDAD ACTUAL

El consumo es una acción altamente condicionada por restricciones presupuestarias no solo en términos monetarios, sino también temporales, por lo que debe ser analizado teniendo en cuenta los contextos socioespaciales en los cuales se realiza (Duhau, Giglia 2007). Además, las prácticas de consumo se han vuelto mucho más complejas. Las demandas son ahora más volátiles, fruto del incremento en los desplazamientos cotidianos, pero también de la compatibilización con una agenda de actividades que suele estar cada vez más recargada (Jirón, Mansilla 2013).

En su expresión territorial, los lugares de compra tienden a mezclar productos y servicios que atañen a diferentes sectores, formales e informales, de capitales transnacionales o locales. Las prácticas de compra y de consumo articulan así las escalas territoriales, desde la vecindad hasta una metropolitana, donde los intercambios no solo son mercantiles sino también sociales a partir del uso de las tecnologías de información y comunicación. De esta forma, hoy las compras se vinculan con otras prácticas urbanas (tanto productivas como laborales o de estudio, con otras de reproducción de la vida social), generando

combinaciones y recorridos cuyas lógicas son cada vez más complejas de comprender. Estas prácticas se dan, además, en un espacio de continua disputa que no pertenece a ningún uso o actor específico, sino a una apropiación de actores sociales que expropián a otros (Salcedo 2002). De esta forma, una lectura desde el espacio-tiempo del consumo deja en evidencia cómo las ciudades se encuentran en jaque hoy ante la proliferación de nuevas necesidades como el consumo y la complejidad de los sistemas urbanos que oponen resistencia al movimiento a través de la dispersión de las actividades, de una rampante congestión vehicular y de sistemas de transporte incapaces de responder a las crecientes demandas de movilidad (Cortés, Figueroa 2012).

EL COMERCIO AMBULANTE COMO PRÁCTICA ANTE NECESIDADES INSATISFECHAS

Las economías informales se entienden como “acciones realizadas por agentes económicos que no logran incorporarse a las reglas institucionales establecidas” (Freige 1989, en: Ojeda, Pino 2019) y que generan ingresos no regulados.

Lo anterior no implica que las actividades de comercio informal sean necesariamente un sector marginal, autónomo, de fácil entrada o factible de relacionar directamente con la pobreza y la marginalidad (Veleda 2001). Si bien hoy forman parte de las llamadas actividades informales de la economía, en el contexto latinoamericano el comercio ambulante cumple un papel muy importante en el conjunto de las actividades económicas y sociales. Absorbe una parte importante de los trabajos urbanos de tiempo completo y en otros casos, de trabajos esporádicos o estacionales, ya sea por la tipología del producto que ofrecen o bien porque la necesidad del sujeto que realiza la actividad es complementar sus ingresos obtenidos desde otras fuentes laborales, en muchos casos formales. El comercio ambulante es el responsable de transformar el espacio público de formas

² El levantamiento de información se realizó entre el 9 y el 30 de abril de 2019, en diferentes momentos del día (mañana, media tarde, tarde y noche). Para este artículo se usaron los resultados del horario tarde y noche por ser los más significativos en términos de flujos, vendedores e intercambios.

heterogéneas, lo que impide plantearse una teoría general sobre las áreas comerciales (Brown 1994; Veleda 2001).

No obstante, genera fenómenos comunes que no pueden reducirse a la autogeneración espontánea e informal de un empleo sino a la satisfacción de una demanda específica, de un sujeto móvil con distintas necesidades: de circulación (limpiaparabrisas o limpiabotas), de comunicación (tarjetas de prepago), de información (periódicos), diversión (malabaristas), de alimentación diferenciada según momentos del día o de productos adaptados a la sociabilidad (flores) y donde la flexibilidad y la comodidad del servicio resultan clave (Monnet, Giglia, Capron 2007). En lugares de alta concentración de usuarios de transporte público, por ejemplo, pueden conformar un espacio propicio para la resolución de un sinnúmero de necesidades domésticas o de bajo costo conforme a un esquema de encadenamiento de desplazamientos (Cortés, Figueroa 2012). Sin embargo, el modo en que estas son resueltas por las personas evidencian una serie de decisiones que provienen del ámbito familiar, así como también de las condicionantes propias de su experiencia como individuos (Cortés, Figueroa 2014), lo cual obliga al comercio ambulante a adaptarse a los requerimientos específicos de estos individuos. Esto se vincula fuertemente con la creación de lugares con nuevas relaciones peculiares y cotidianas que propician una comprensión local del lugar y la creación de una identidad propia (Sánchez, Domínguez 2014).

VERTICALIZACIÓN, DENSIDAD Y COMERCIO INFORMAL: ESTACIÓN CENTRAL COMO EXPRESIÓN DE NUEVOS PROCESOS URBANOS

La comuna de Estación Central se ubica en la Región Metropolitana de Santiago y forma parte de la zona pericentral. Abarca una superficie aproximada de 1.550 hectáreas urbanas y, al año 2017, tenía 147.041 habitantes, cifra que representa una variación del 12,8% respecto de 2002, según datos de censos de población y vivienda

(Instituto Nacional de Estadísticas). La comuna tiene una ubicación estratégica en el contexto metropolitano en términos de conectividad, atributo que la ha definido como una clara opción residencial. Esta comuna se ha posicionado como un caso relevante en Chile para analizar diversas dinámicas urbanas vinculadas con procesos de renovación. La complejidad e intensidad de su proceso de verticalización invita a preguntarnos respecto de la posibilidad de generar dinámicas informales en el espacio público (en este caso vinculadas al comercio ambulante) en el marco de desarrollo de procesos formales de construcción habitacional.

En el marco de los procesos de producción habitacional, es posible encontrar distintas categorías según los cambios que produce la renovación/revitalización de un territorio en específico. De Giovanni (1984) identifica tres aspectos claves para comprender las causas o efectos de estos procesos, los cuales se relacionan con: **(1)** los cambios que son característicos de estos procesos, **(2)** cambios que acompañan pero que no son parte de su esencia y **(3)** cambios que son consecuencia de los procesos de revitalización. En términos generales, los estudios vinculados con los procesos de verticalización se sitúan en los cambios característicos y consecuencias de los procesos de revitalización, prestando menor atención a los cambios que no son parte de la esencia de las transformaciones territoriales. El objetivo de este trabajo es situarse en esta última dimensión a través de un estudio de carácter exploratorio que espera transitar hacia una reflexión teórica y conceptual posterior.

En trabajos anteriores se ha reflexionado respecto de las características físicas de la edificación de la comuna de Estación Central, siendo denominada como “la nueva forma de la precariedad habitacional” (Rojas 2017:16). Respecto del espacio público, se ha señalado que el efecto de este proceso inmobiliario no es solo vertical, sino que también “horizontal”, ampliando así la concepción unidimensional tradicional sobre

los impactos de estas mega estructuras residenciales (Rojas, Cortés, Catalán 2019). Ahora bien, se considera que la expresión horizontal de la verticalización tiene múltiples aristas. Este trabajo indaga en los vínculos entre un proceso de verticalización intenso, el incremento significativo de la densidad y la emergencia de nuestras tipologías comerciales en torno a los nacientes espacios residenciales. Tanto las características de la nueva edificación vertical (en su expresión más extrema, torres de 31 pisos, 1.036 departamentos, 46 departamentos por piso y 16 m² en su espacio interior) como el aumento significativo de la densidad poblacional (entre 1.000 a 2.997 habitantes por hectárea, según el Censo de 2017), son el escenario propicio para la configuración de un nuevo impacto en el entorno, vinculado a la emergencia de tipologías comerciales informales y al desarrollo de prácticas en torno a esta nueva dimensión de la verticalización.

En función de lo anterior se considera que el aumento significativo de la densidad residencial se constituye en un dato relevante en la medida que no solo se refiere a la intensidad de usos y actividades, sino que también a la relación de los sujetos con el espacio que habitan.

A través de esta reflexión inicial se espera avanzar en la desconexión que ha existido entre la densificación del territorio y sus particularidades, entendiendo que el “aumento de las densidades debe estudiarse a partir de las características urbanas de las diversas localidades de la ciudad, de su oferta de equipamientos y servicios” (Rincón 2004:86), además de las características de la población que albergan estos territorios.

EMERGENCIA DE NUEVAS EXPRESIONES COMERCIALES EN UN MARCO DE HOMOGENEIDAD HABITACIONAL

Estación Central es una comuna esencialmente comercial; desde su creación se definió como la puerta de entrada a la

Región Metropolitana (RM) y como punto neurálgico de conexión terrestre tanto al interior de la RM como con el resto del país, situación vinculada con la dotación de transporte interurbano, interregional e internacional (figura 1). Desde el punto de vista de los desplazamientos cotidianos es reconocida como lugar de paso de miles de personas, estimándose una población flotante “entre 300.000 y 600.000 personas diarias” (Plan de Desarrollo Comunal, PLADECO 2016), tráfico ligado a la presencia de centros de transporte, áreas de comercio y centros de estudios. Esta condición natural de la comuna define un territorio comercial y con alta presencia de población flotante, lo cual, vinculado con el creciente proceso de desarrollo

inmobiliario, describen el escenario macro donde se sitúa este trabajo. La dinámica por observar se encuentra en el polígono de mayor desarrollo inmobiliario comunal, específicamente en torno a la estación de metro Las Rejas y su continuidad por la acera oriente de la Avenida María Rozas Velásquez (ex Las Rejas Norte). En este sector hay múltiples desarrollos inmobiliarios verticales e incremento de densidad poblacional (1.000 a 1.916 habitantes/hectárea), según datos del último Censo de Población y Vivienda (2017). No es solo el creciente dinamismo inmobiliario lo que caracteriza esta nueva tipología habitacional, también es el grado de homogeneidad de las características físicas de su edificación: mega bloques

que superan los 30 pisos, 1.000 departamentos y 30 m², en un hábitat residencial carente de espacios de uso público al interior de las edificaciones. El entorno de la estación de metro Las Rejas presenta una concentración de comercio y servicios que es anterior al arribo de las nuevas edificaciones descritas. Su existencia y éxito se debió en gran medida a que era un punto eficiente de transbordo entre los buses y taxis colectivos de las comunas del sector poniente de la ciudad y el Metro, sobre todo previo a la extensión de éste a la comuna de Maipú. Sin embargo, y a pesar de que la llegada del Metro al sector poniente modificó en parte las estructuras de viaje de miles de habitantes en la ciudad, la conjunción de alta densidad residencial con el tránsito peatonal hacia los edificios son lo que en gran medida sustenta el éxito actual del comercio situado en el sector (figura 2). Este comercio, que en su mayoría es de negocios al por menor de abarrotes, panadería y artículos para el hogar, además de servicios para el pago de cuentas o juegos de azar, coexisten con el *retail*, cuyas lógicas han sido ampliamente estudiadas (De Simone 2015; Schlack et al. 2018). De forma complementaria y conforme a los mismos supuestos de alto tránsito peatonal desde las paradas de transporte público (Metro y buses) hacia las torres, se configura un escenario propicio para la conformación de un comercio informal que lee, sobre todo en el flujo cotidiano de retorno a los hogares, una economía de aglomeración que complementa la oferta comercial formal antes descrita (figura 3). Sin embargo, esta situación no es ninguna expresión novedosa en la ciudad, ya que este tipo de aglomeración se repite en varios otros puntos, con patrones ya estudiados (Cortés, Figueroa 2012; 2014). Lo realmente interesante y hasta el momento poco explorado es el comercio informal situado fuera del radio de influencia de las paradas de transporte público y más próximo a los accesos a los

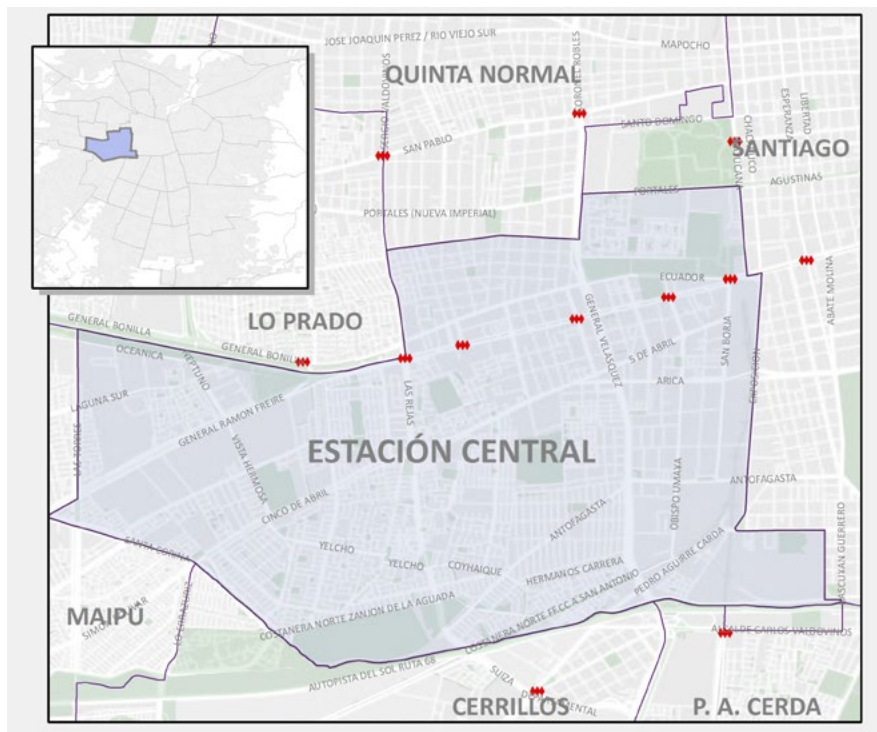


Figura 1. Estación Central en el contexto de la ciudad de Santiago de Chile (fuente: Elaboración propia, 2019).

nuevos desarrollos inmobiliarios. Este micro orden se concentra mayoritariamente en la acera oriente de Avenida María Rozas Velásquez (antiguamente Las Rejas Norte), la cual, por su diseño de avenida con corredor de transporte público en las pistas centrales, confina el desplazamiento a solo una acera (imagen 1).

Esto genera alto potencial de público para muchos residentes del entorno quienes ven en el comercio ambulante una oportunidad laboral (de subsistencia o complemento de ingresos), generando aquí una típica economía de aglomeración, tal como exponen las figuras 4 y 5 y la imagen 2, pero cuyo micro orden es sustentado por la interacción entre los propios residentes.

MICRO ORDEN COMERCIAL: DIVERSIDAD Y NUEVAS FORMAS DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN TORNO A LA EDIFICACIÓN VERTICAL

Los comerciantes ambulantes del lugar son diversos e incluyen desde personas que acuden con un canasto y heladeras, hasta locales con estructuras y cubiertas que trasladan a diario desde sus hogares a la vía pública (figura 4). En muchos casos siguen lógicas propias del comercio establecido, teniendo estrategias publicitarias en redes sociales o afiches en la calle, así como vitrinas que permiten exhibir el producto ofrecido o, en otros casos, el propio proceso de producción (Silva 2006). Estas distintas escalas comerciales también tienen una expresión en las cantidades y formas de organizar los emprendimientos. Algunos comercializan pequeñas cantidades; por ejemplo, una pieza de queso que se vende en fracciones medidas en gramos. Otros han estructurado una red de comercio donde el mismo producto es ofertado con las mismas características (de comercialización e incluso registro de marca) en otros puntos de similares características en el entorno (p.ej., en estaciones de metro contiguas). Uno de los vendedores apunta a que



Comercio Formal

- Retail
- Servicios
- Negocios al por menor
- Hotel Restaurante
- Negocios de entretenimiento
- Servicios financieros
- Superficie comercial
- Estación de Metro

Figura 2. Comercio formal en torno a la estación Las Rejas (fuente: Elaboración propia en base a catastro de tesis doctoral de autora principal, 2019).

su localización responde a un público que “inicialmente eran residentes de mi misma nacionalidad (venezolana), pero luego el producto fue adquiriendo mayor conocimiento entre los mismos vecinos que veían cómo compraban y ahora el público es transversal: siguen siendo en su mayoría venezolanos, pero también son de otras nacionalidades como colombianos y mucho chileno” (Juan, vendedor de chicha venezolana). Esta diversidad se vincula directamente con las motivaciones para participar de este micro orden de comercio ambulante. Algunos ven aquí una forma de generar ingresos para la subsistencia total del hogar. Sin embargo, gran parte de los comerciantes situados fuera de las torres y con un stock reducido de productos para la venta, son residentes –principalmente extranjeros– de las



Comercio Informal

- Comida Envasada
- Accesorios mujer
- Artículos de hogar
- Artículos y accesorios electrónicos
- Cigarros
- Comida Preparada
- Comida Envasada
- Cosméticos y perfumes
- Juguetes
- Libros
- Medicamentos
- Servicios
- Superficie comercial
- Salida de Metro

Figura 3. Comercio informal por tipo fuera de la estación Las Rejas (fuente: Elaboración propia en base a catastro de tesis doctoral de autora principal, 2019).

mismas torres, quienes buscan complementar ingresos ya que su fuente laboral principal está dentro de los circuitos formales de la economía (en términos de empleo), pero estos ingresos no les aseguran mantener la estabilidad económica que requieren para habitar en estos nuevos edificios. Lo anterior se complementa con el factor seguridad, expresado en la posibilidad de ingresar rápidamente a sus viviendas ante controles o requisas de la autoridad, como también para mantener un vínculo permanente con las actividades domésticas dada la proximidad. Una expresión concreta de esto último es que no es necesario depender de otras personas para el cuidado de menores mientras se comercializa (imagen 2). Ahora bien, a diferencia de lo que ocurre en las afueras de las estaciones de Metro



Imagen 1. Avenida María Rozas Velásquez (ex Las Rejas Norte), contexto donde se desarrolla el comercio informal estudiado (fuente: Archivo fotográfico de los autores, 2018).



Imagen 2. Comercio informal afuera de una de las edificaciones (fuente: Archivo fotográfico de los autores, 2018).

y lo que caracterizan otros estudios sobre comercio ambulante, una particularidad de esta aglomeración es que está compuesta en su mayoría por migrantes venezolanos o colombianos (figura 5), quienes ofertan productos de alimentación típicos de sus países.

Aquí cabe distinguir entre comida envasada y preparada, en el marco de un micro mercado con una oferta variada y poco repetitiva entre comerciantes. En este contexto, es pertinente constatar la consistencia entre las nacionalidades de la oferta comercial ambulante y la predominancia de nacionalidad de residentes del sector, que en su mayoría corresponde a venezolanos (figura 6). En este contexto, ante la pregunta “¿Qué compra en el trayecto de retorno a su vivienda?” los residentes consumidores en este micro-orden responden que “depende de las actividades del día y de todos en mi casa...si nadie ha tenido tiempo de cocinar, entonces comprar algo ya resuelto es la opción...pero si hay tiempo y la necesidad de preparar los almuerzos del día siguiente, entonces se combina entre el supermercado y aquí fuera lo que no está ahí dentro... porque por ejemplo, hay queso, pero no del que estamos acostumbrado a consumir” (Alicia, residente venezolana).

Respecto del desarrollo de estos comercios, se visualiza una actividad en constante dinamismo ya que a pesar de que existen fiscalizaciones y requisas por parte de las autoridades (sobre todo a la venta de comidas preparadas sin autorización sanitaria ni de otro tipo) se evidencia el tránsito de algunos comerciantes que se iniciaron con carros para venta al paso hacia emprendimientos con un uso y apropiación evidentes del espacio público, como se muestra en la imagen 3.

En función de lo anterior, ya no solo se busca captar un cliente en tránsito sino que avanzar hacia uno que esté dispuesto a esperar por la preparación de su producto en el momento y consumirlo *in situ*. Las razones hipotéticas por las que los usuarios

podrían querer consumir cada vez más según este nuevo tipo de experiencias pueden estar relacionadas con la tipología de departamentos en los que reside la mayoría (promedio 30 metros cuadrados), el poco tiempo disponible para alimentarse y la experiencia de socializar en el espacio del entorno, ya que quienes atienden estos locales también son mayoritariamente residentes de las mismas torres.

REFLEXIONES FINALES

Si bien el caso de la comuna de Estación Central constituye actualmente la manifestación más extrema de la producción inmobiliaria en Chile, expresa además un patrón de crecimiento vertical que manifiesta también efectos en lo horizontal, conforme a un escenario de creciente complejidad.

El análisis exploratorio expuesto releva la importancia de entender los micro

ordenes, fruto de la confluencia de procesos particulares. En este caso, la conjunción de un proceso de renovación urbana sustentado en la producción residencial densa y vertical, en una zona de alta accesibilidad al sistema de transporte público, con un diseño urbano que confina al transeúnte al uso de una única acera y una tipología de residente con alto porcentaje de migrantes latinoamericanos que requieren actividades comerciales distintas de las que ofrece el comercio formal y que, en algunos casos, es interpretada por los mismos habitantes como una posibilidad laboral. Este proceso genera que la construcción de la ciudad formal (a través de nuevos desarrollos inmobiliarios) produzca ciudad informal a través de nuevas expresiones comerciales ambulantes que se apropian del espacio público.

Esta expresión de ciudad informal no es una expresión competitiva del comercio formal

sino complementaria. Es una dinámica sinérgica, independiente de las reglas de lo formal en relación con la actividad comercial. Es, por lo tanto, un indicador a considerar si desde la praxis urbana se quiere evaluar la calidad del entorno y el potencial de atraktividad o centralidad, ya que, según lo revisado, este es un espacio relacional que los espacios privados de las nuevas edificaciones no otorgan. Se considera que este trabajo más que concluir, abre nuevas dimensiones y preguntas, da cuenta de cómo la homogeneidad (habitacional) puede derivar en diversidad (comercial), la formalidad (habitacional) en informalidad (comercial), pero también informa cómo estas dinámicas paradójicamente más que ser opuestas, se complementan y dan forma a una dimensión de urbanidad, definida por prácticas espontáneas que trascienden la lectura abstracta sobre la legalidad y la normativa urbana. ■■■



Figura 4. Comercio informal por tipo en torno a las nuevas edificaciones del polígono en estudio (fuente: Elaboración propia en base al catastro de la tesis doctoral de la autora principal, 2019).



Figura 5. Comercio informal por nacionalidad en torno a las nuevas edificaciones del polígono en estudio (fuente: Elaboración propia en base a catastro de tesis doctoral de la autora principal, 2019).



Figura 6. Proporción de habitantes de nacionalidad extranjera en el polígono en estudio (fuente: Elaboración propia en base a resultados del Censo de Población y Vivienda, 2017).



Imagen 3. Apropiación del espacio público con locales de comercio ambulante (fuente: Registro fotográfico de los autores, 2019).

REFERENCIAS

- Brown, S., 1994. "Retail location: a micro-scale perspective". England: Aldershot.
- Cortés A. y Figueroa C., 2012. "Encadenamiento de actividades: el transporte público como inductor de centralidades comerciales". *Revista Transporte y Territorio*, N°7, 166-183.
- Cortés A. y Figueroa C., 2014. "Estrategias colectivas de movilidad en un espacio mixto: el caso de la Plaza de Maipú en Santiago de Chile". *Revista Bitácora Urbano-Territorial*, N°25, 31-41.
- De Giovanni, F., 1984. "An examination of selected consequences of revitalization in six U.S. cities". En: Palen, J. y London, B. (Edits.). *Gentrification, displacement and neighborhood revitalization*. New York: Albany State University of New York Press, Series on urban Public Policy, 67-89.
- De Simone, R., 2015. *Metamall: espacio urbano y consumo*. Santiago: Ril editores.
- Duhau, E. y Giglia, A., 2007. "Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: del microcomercio al hipermercado". *EURE*, 33 (98), 77-95.
- Duhau, E. y Giglia, A., 2016. *Metrópoli, espacio público y consumo*. México: Fondo de cultura económica.
- Giglia, A., 2017. "Habitat, renovación urbana y producción de desigualdad". En: Giglia, A. (coord.) *Renovación urbana, modos de habitar y desigualdad en la Ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Iztapalapa.
- Jirón, P. y Mansilla, P., 2013. "Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile". *Revista de geografía Norte Grande*, N°56, 53-74.
- Lindón, A., 2011. "La educación geográfica: de transeúnte de los territorios personales a la construcción de la territorialidad". *Revista Anekumene: Geografía, Cultura y Educación*, 1 (1), 13-27.
- Monnet, J.; Giglia, A. y Capron, G., 2007. "Ambulantage et services a la mobilité: les carrefours commerciaux a Mexico". *Cibergeo: European Journal of Geography*. En línea: [https://doi.org/10.4000/cybergeogeo.5574]
- Municipalidad de Estación Central, 2016. *Plan de Desarrollo Comunal 2016-2021, Tomo I: Diagnóstico comunal*. Santiago de Chile: Planificación Arquitectura y Construcciones Limitada.
- Ojeda, L. y Pino, A., 2019. "Valparaíso y su comercio callejero: ¿Espacialidad esporádica y/o espacialidad saturada?". *Revista AUS*, N°25, 11-19.
- Rincón, P., 2004. "Análisis de los procesos de re-destificación en Bogotá. ¿Una alternativa al crecimiento urbano sostenible?". *Revista Bitácora Urbano-Territorial*, 1 (8), 82-92.
- Rojas, L.; Cortés, A. y Catalán, F., 2019. "Desigualdad normativa en áreas verticalizadas en Santiago de Chile. ¿Tránsito hacia la conformación de un espacio público traicionado del negocio inmobiliario?". *Andamios: Revista de Investigación Social*, N°39, 127-149.
- Rojas, L., 2017. "Ciudad Vertical: la 'nueva forma' de la precariedad habitacional. Comuna de Estación Central, Santiago de Chile". *Revista 180. Arquitectura, Arte y Diseño*, N°39, 1-17.
- Rojas, L., 2020. "Ciudad Vertical: la nueva forma de la precariedad habitacional, comuna de Estación Central (2008-2018)". Tesis Doctoral. Pontificia Universidad Católica de Chile. Disponible en <https://repositorio.uccf/handle/11534/52759>
- Salcedo, R., 2002. "El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno". *EURE*, 28 (84).
- Sánchez, D. y Domínguez, L.A., 2014. "Aproximaciones a la identidad y el espacio público". En: Sánchez, D. y Domínguez, L.A. *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Barcelona: Editorial Gedisa S.A.
- Schlack, E., Hidalgo, N., Villarreal, K., Arce, M., & Fariña, C., 2018. "Tres tipos de comercio. Tres maneras de influenciar la esfera pública de los barrios". *Revista INVI*, 33 (92), 89-122.
- Silva, D., 2006. "Espacio urbano y comercio en vía pública. Reglas, redes y uso del espacio público en la Ciudad de México". Ciudad de México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, tesis para optar al título de Magister en Ciencias Sociales.
- Veleda, S., 2001. "Trabajo informal en América Latina: el comercio callejero". *Revista Biblio 3w*. En línea: [http://www.ub.edu/geocrit/b3w-317.htm]