



**Estudio diagnóstico sobre conflictos y oportunidades  
para la creación de espacios urbanos sustentables  
en la Estación Intermodal Lo Ovalle, La Cisterna**

# Estudio diagnóstico sobre conflictos y oportunidades para la creación de espacios urbanos sustentables en la Estación Intermodal Lo Ovalle, La Cisterna

© Centro de Desarrollo  
Urbano Sustentable  
CEDEUS

Autores

Roxanna Ríos, Camila Muñoz, Rosario Valenzuela, Natan Waintrub, Rodrigo Mora, Giovanni Vecchio y Martín Álvarez.

---

Cómo citar este documento:

**Ríos, R., Muñoz, C., Valenzuela, R., Figueroa, C., Waintrub, N., Álvarez, M., (2023).** *Estudio diagnóstico sobre conflictos y oportunidades para la creación de espacios urbanos sustentables en la Estación Intermodal Lo Ovalle, La Cisterna.* CEDEUS, Reporte Técnico. Santiago, Chile.

---



Atribución-NoComercial 4.0  
Internacional (CC BY-NC 4.0)  
Primera edición  
Noviembre 2023









## TABLA DE CONTENIDOS

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| I. INTRODUCCIÓN                                   | 6  |
| II. METODOLOGÍA                                   | 8  |
| 1. Taller de Cartografía Participativa            | 8  |
| 2. Entrevistas con usuarios de la Estación        | 9  |
| 3. Uso de pistas exclusivas de transporte público | 9  |
| III. RESULTADOS                                   | 10 |
| Descripción general                               | 10 |
| 1. Usuarios y usos                                | 10 |
| 2. Horarios                                       | 12 |
| IV. CALIDAD Y ESPACIO DISPONIBLE                  | 13 |
| Descripción general                               | 13 |
| 1. Calidad del espacio                            | 13 |
| 2. Espacio disponible                             | 14 |
| 3. Convivencia en el espacio                      | 17 |
| V. CONFORT Y SOCIABILIDAD                         | 18 |
| Descripción general                               | 18 |
| VI. ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD                  | 19 |
| Descripción general                               | 19 |
| VII. SÍNTESIS: LUGARES CRÍTICOS Y OPORTUNIDADES   | 21 |
| 1. Problemáticas                                  | 22 |
| 2. Oportunidades                                  | 24 |
| VIII. RECOMENDACIONES                             | 25 |

## ANEXOS

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| Participantes del taller de cartografías                                | 28 |
| Participación de las entrevistas                                        | 29 |
| Antecedentes extra Taller de Cartografía Participativa                  | 30 |
| Antecedentes extra Análisis de Ocupación del espacio en Pistas Solo Bus | 36 |

## I. INTRODUCCIÓN

El desarrollo urbano territorial de La Cisterna ha estado históricamente vinculado al desarrollo de los sistemas de transporte. Si bien en un inicio la comuna de La Cisterna fue parte de la periferia urbana de Santiago, hoy tiene una posición mediterránea y estratégica, conectando la comuna de Santiago centro con la zona sur de la ciudad por medio de su principal calle estructurante: Gran Avenida José Miguel Carrera. Tres grandes intervenciones de transporte urbanas, a partir de los años 60 y hasta inicios de la década pasada afianzan la vocación de subcentro económico e intermodal del paradero 18 de Gran Avenida, donde se encuentra la Estación Intermodal Lo Ovalle (Forray, Figueroa & Hidalgo, 2013): la consolidación de la Gran Avenida como un eje de relevancia metropolitana, la inauguración de línea 2 del Metro, y su posterior extensión hacia el intermodal La Cisterna.

En la actualidad, en la Estación Intermodal Lo Ovalle confluyen diferentes modos de transporte y áreas comerciales. En cuanto a infraestructura vinculada al transporte se encuentran: el metro de Santiago, paraderos con servicios rurales y servicios de la Red de Movilidad de Santiago y paradas de taxis colectivos. En relación al comercio, existen diversas áreas: el persa Lo Ovalle hacia el poniente, el Caracol Lo Ovalle en la vereda oriente, cadenas comerciales (ej. Unimarc y Santa Isabel), pequeños comercios rodeando el área del intermodal y comercio ambulante a lo largo de Gran Avenida.

Dada la gran cantidad de servicios que se ofrecen en el lugar, la Estación Intermodal cuenta con un flujo relevante de personas, para quienes dicho lugar es un nodo que los abastece y los conecta a distintos puntos de la ciudad. En ese sentido, es un lugar que cuenta con alta valoración por parte de los vecinos y vecinas. Sin embargo la distribución actual del espacio público genera diversos conflictos que dificultan la coexistencia entre usuarios y la sustentabilidad urbana, tales como congestión, delincuencia, contaminación visual y acumulación de residuos. Sin embargo, también existen oportunidades para potenciar el desarrollo económico, al existir economías de escala y constituir centros de atracción tanto para residentes como para transeúntes (Mapocho Consultores, 2019); facilitar la interacción entre usuarios e intereses que confluyen en la estación dada la existencia de masa crítica, y potenciar la participación e integración social de la comunidad dado sus beneficios en relación a la percepción de inseguridad.

A pesar de las oportunidades mencionadas, su ejecución coexiste con una fuerte resistencia a la transformación del espacio por parte de la comunidad local, las cuales incluyen tanto a sus residentes como a comerciantes formales e informales. Dada la multiplicidad de actores e intereses que confluyen en el espacio alrededor de la Estación Intermodal, surge la pregunta que guía este trabajo, la cual es: ***¿cómo intervenir la Estación Intermodal Lo Ovalle para mejorar y hacer sustentable el espacio público, fomentando además la participación ciudadana?***

El objetivo de este estudio es identificar los principales problemas urbanos que enfrenta actualmente la Estación Intermodal la Cisterna, y proponer recomendaciones que mitiguen esos problemas y mejoren la calidad del espacio urbano para vecinas y vecinos del sector. Para su elaboración, el siguiente estudio consideró una estrategia mixta para la obtención de información de fuentes primarias, combinando metodologías cualitativas (ej. entrevistas con usuarios del lugar y el desarrollo de un taller de mapeo participativo) y cuantitativas (ej. mediciones de flujos de diferentes modos de transporte). El presente informe expone los resultados obtenidos a partir de la aplicación de aquellas herramientas.

## II. METODOLOGÍA

La siguiente investigación propuso **tres aproximaciones metodológicas** que buscaron levantar evidencia acerca de la forma en que el espacio circundante de la Estación Intermodal Lo Ovalle. En consideración de ello, se utilizaron tres instrumentos con el objetivo de identificar, analizar y triangular, desde la mirada de diversos actores territoriales, las diferentes dinámicas que confluyen en el espacio público de la estación.



Fig. 1 Plano del Área de estudio.  
Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se exponen de manera sintética cada una de las herramientas utilizadas:

### 1. Taller de Cartografía Participativa

Los resultados de este taller responden a la identificación de hitos y ejes relevantes del espacio público circundante a la intermodal para los y las participantes. En estos lugares, se caracterizan problemáticas que impactan en la movilidad, la accesibilidad y la convivencia vial en los espacios de la estación Lo Ovalle y se identifican oportunidades, con el objetivo de definir de forma participativa los lugares que son prioritarios para intervenir y mejorar en el área circundante a la estación intermodal Lo Ovalle.



A través de un taller de Cartografía participativa, se abordó el objetivo de conocer la percepción que tienen vecinos, vecinas, comerciantes y otros usuarios/as de la Estación Intermodal Lo Ovalle (Ver participantes en Anexo 1). Durante su ejecución, se trabajó sobre los usos, características del entorno y conflictos de movilidad, presentes en este espacio. El taller se estructuró en base a una pauta temática semi estructurada, conteniendo las siguientes dimensiones:

- a. **Lugares más visitados**
- b. **Calidad y disponibilidad del espacio**
- c. **Confort y sociabilidad**
- d. **Accesibilidad y conectividad**

La metodología se ejecutó grupalmente, obteniendo una cartografía por grupo (3 en total). En virtud de su sistematización, cada cartografía luego se traspasó a digital y se unificó con las demás.

## 2. Entrevistas con usuarios de la Estación

Con el fin de complementar los hallazgos de los talleres, se realizaron entrevistas semiestructuradas con transeúntes que realizan intercambio modal y comerciantes que trabajan en las calles del sector (Ver participantes en Anexo 2). Estas entrevistas buscaron entender cómo comerciantes, tanto formales como informales, así como usuarios de la Estación Intermodal, perciben el funcionamiento de esta estación.

Las entrevistas fueron guiadas por una pauta con preguntas abiertas, para indagar en la percepción de los y las participantes sobre:

- a. **La trayectoria del sector de la Estación Intermodal Lo Ovalle**
- b. **Las actividades que realizan en este sector**
- c. **La evaluación que tienen sobre este lugar**

Con el consentimiento de los participantes, las entrevistas fueron grabadas en audio, pseudo-anonimizadas (eliminación de identificadores directos) y luego transcritas. Para su sistematización, las transcripciones fueron luego revisadas en detalle y analizadas mediante matrices temáticas.

## 3. Uso de pistas exclusivas de transporte público

Este análisis buscó conocer el uso de la Pista Sólo Bus por parte de automovilistas, en un día hábil y uno no hábil del mes de agosto de 2023. Para ello, se realizaron observaciones los días miércoles 02 y sábado 06 de agosto de 2023, entre las 8 y las 18 horas del día. Tanto la Pista Sólo Bus ubicada en el lado oriente como la pista poniente fueron observadas por un persona entrenada para este fin, entre las calles Santa Elisa y Locarno por el sur (lados oriente

y poniente respectivamente), y Jorge Cáceres y Santa Corina por el norte (lados oriente y poniente respectivamente).

En ambos días se observaron las calles un total de diez veces, una vez por hora. Al inicio de cada hora, se partió observando de sur a norte en el lado poniente, y de norte a sur en el lado oriente. Este proceso se repitió diez veces de la misma forma, hasta completar las diez observaciones, cada día. Para el registro se confeccionaron veinte planos, los que fueron rellenados a medida que la observadora entrenada avanzaba en su tarea. Se distinguió entre autos estacionados (en color rojo) y autos detenidos (en color azul).

Como resultado de la observación, se obtuvieron diez registros por día, que muestran la evolución del uso de las pistas exclusivas para transporte público en el día hábil y el día no hábil de la calle Gran Avenida. Se realizó un plano resumen, que amalgama todos los cortes horarios y que permite identificar los sectores más y menos usados en ambos lados de la calle a lo largo de los dos días observados. Adicionalmente, se confeccionaron planos de la evolución del uso de las dos pistas a lo largo de los días.

Luego de la sistematización y análisis preliminar de los resultados obtenidos en las tres metodologías, el equipo sostuvo dos reuniones de triangulación interna con el fin de generar los resultados finales del estudio, que se describen en el siguiente apartado.

### III. RESULTADOS

#### Descripción general

La estación intermodal Lo Ovalle y sus alrededores son un punto neurálgico de actividad en la comuna de La Cisterna. La estación está ubicada en una localización estratégica que facilita la movilidad y el acceso a la ciudad, así como el intercambio comercial en la zona. En esta zona confluyen diferentes usuarios -residentes del barrio, transeúntes y comerciantes- superponiendo usos y horarios de ocupación de los espacios públicos.

A continuación se describirán los principales hallazgos en función de cada de las dimensiones analizadas en este trabajo.

#### 1. Usuarios y Usos

Los lugares más visitados por los **residentes del barrio** corresponden principalmente a **equipamiento comercial** -mediano y básico-, **Infraestructura de Transporte y los equipamiento de culto** (iglesias y parroquias). Los residentes se abastecen en los supermercados y carnicerías cercanas a la estación intermodal, así como en las diversas farmacias que se ubican a lo largo de Gran Avenida. Los lugares más utilizados son la estación de metro Lo Ovalle, la estación Intermodal Lo Ovalle y los servicios de colectivos (ubicados en José Ureta y Locarno). En suma, otros de los lugares más asistidos es la parroquia Santa Clara, en donde además realiza actividades el Centro de Adulto Mayor Ernestina Gutierrez.





Fig. 2. Planos de Usos Área de Estudio y Lugares visitados por participantes Taller Cartografía Participativa.

Fuente: Elaboración propia.

Respecto a los transeúntes, se destaca que estos utilizan principalmente la zona de la intermodal Lo Ovalle por diversos motivos; desde ser conveniente hasta ser considerado como un punto nodal en sus viajes cotidianos debido a la convergencia de diversos modos de transporte (i.e., estación de metro, buses de transporte público, taxis colectivos). Respecto al tiempo de uso, los entrevistados destacan no permanecer un tiempo prolongado en el sector. En efecto, se indica que los trayectos entre la estación de metro, como también las paradas de buses y taxis colectivos se llevan a cabo de la manera más directa y rápida posible. Los y las entrevistadas tienden a valorar la diversidad del comercio formal e informal del sector. Sin embargo, aquella valoración no parece estar ligada al uso que hacen del comercio (un grupo importante declaró no utilizarlo), sino más bien a los trabajos que brinda.



Fig. 3. Estación Intermodal Lo Ovalle.

Fuente: Elaboración propia

Por su parte, un aspecto compartido por todos los **comerciantes ambulantes** es la preferencia por ubicarse estratégicamente en la salida poniente de la estación de Metro Lo Ovalle y a lo largo de la vereda poniente de Gran Avenida (entre calles Carvajal y Mohamed Batich Malek). Estos lugares tienen gran afluencia de personas, lo que les brinda la oportunidad de llegar a un público más numeroso y diverso. Sin embargo, aquello genera una competencia por un espacio público (principalmente las aceras) altamente congestionado que no permite actividades distintas al intercambio modal. Esto último, concuerda con la percepción de los residentes, quienes destacaron la **falta de espacio públicos para fines de recreación y de esparcimiento en el área de estudio**.



Fig. 4. Comercio ambulante en salida de Estación de Metro y vereda poniente Gran Avenida (Carvajal - Mohamed Batich Malek).

Fuente: Elaboración propia.

## 2. Horarios

En cuanto a los horarios en que concurren a este sector, son variables en un rango **entre las 9 a 20 hrs.** aproximadamente. Las personas mayores que residen en el barrio, prefieren evitar **los horarios punta (de 7:30 a 9:30, de 12:30 a 14:00 y de 17:00 a 19:30)**, en los que el flujo de personas aumenta y el entorno es percibido como inseguro. En cambio, suelen preferir los horarios de la mañana o el medio día, por sobre los vespertinos, pues se asocian a la disponibilidad de luz y espacio para desplazarse, en contraposición a los horarios de la tarde y noche, en que aumenta la percepción de inseguridad asociada a la oscuridad y a la casi nula presencia de transeúntes.

Los comerciantes, por otro lado, afirman que el horario de mayor intensidad comercial es la **hora punta tarde** (entre 18 a 20 hrs) y destacan que la gran mayoría de las personas con las que interactúan durante ese y otros horarios del día son mujeres. Lo anterior concuerda con la observación en terreno. La menor saturación del espacio es en el horario

de la mañana, porque la mayoría de los comercios -formales e informales- se encuentran **cerrados hasta las 10 am, aproximadamente**, tanto al interior del Persa Lo Ovalle como en las veredas de Gran Avenida, las cuales luego son ocupadas por los comerciantes ambulantes.

Respecto al caso de la ocupación de la pista exclusiva de transporte público, la situación es similar. En los días registrados (miércoles y sábado), ambas calzadas se encuentran en su gran mayoría despejadas, **entre las 8:00 y las 10:00 hrs.** Entre estas horas, se observan algunos automóviles detenidos, principalmente en el área más próxima al acceso poniente a la Estación de Metro Lo Ovalle. Una hora más tarde (11:00 hrs.) comienzan a registrarse diversos vehículos estacionados, los que se concentran entre las calles de la calzada poniente (Mohamed Batich Malek y Santa Corina) y Fuenzalida Urrejola y Jorge Cáceres (por la calzada oriente). En términos generales, la permanencia de los vehículos estacionados varía de acuerdo a su ubicación y a lo que sucede en cada manzana, observándose la permanencia de algunos vehículos estacionados hasta 8 horas continuas en la Pista Sólo Bus.

## IV. CALIDAD Y ESPACIO DISPONIBLE

### Descripción general

La dimensión “calidad y espacio disponible” se refiere a las características que describen el estado de mantención general del espacio público en torno a la estación intermodal Lo Ovalle. Incluye aspectos como la higiene, el estado de mantención y la percepción de daños materiales, así como la presencia de desniveles y/u otros atributos que afectan la movilidad y la estancia en el espacio público. Por otra parte, también aborda la percepción sobre la cantidad de espacio disponible en relación a la movilidad y al estar de las personas, y las posibles variaciones en esta disponibilidad de espacio a lo largo del día (dependiendo del horario).

#### 1. Calidad del espacio

En términos generales, se puede afirmar que la calidad del entorno construido es regular, aunque con variaciones notables. Se pueden identificar calles y áreas específicas en las que el mantenimiento del espacio público resulta deficiente, tanto en la Gran Avenida como en las aceras de las calles que corren de manera perpendicular a esta vía principal.

Tanto los residentes como los transeúntes que hacen uso de estos espacios coinciden en su percepción negativa sobre la calidad general, lo que se suma a sus preocupaciones relacionadas con la seguridad en la zona. Entre los problemas principales mencionados se encuentran el estado deplorable de las aceras, la insuficiente iluminación y las cuestiones de higiene, incluyendo la presencia de desechos y olores desagradables.



Fig. 5. Calidad del espacio: Veredas en mal estado y acumulación de basura- Gran Avenida.

Fuente: Elaboración propia.



Por otra parte, los peatones señalan que la estética del sitio parece haber permanecido inalterada a lo largo del tiempo. De acuerdo con las observaciones efectuadas, el entorno construido, incluyendo las fachadas y las aceras, se ha mantenido prácticamente inmutable en las últimas décadas. Esta circunstancia crea una sensación de estancamiento y genera cierto desinterés entre aquellos que frecuentan el área de estudio. En efecto, varios lugares de permanencia que son hitos en el área de estudio, han envejecido sin una mantención adecuada o remodelación. Por ejemplo, en la Fig. 6 se observa el estado de conservación de dos lugares relevantes para los residentes. A la izquierda, la vereda que enfrenta el restaurante Darobertino (esquina Gran Avenida con Carvajal) se encuentra rota y en mal estado. A la derecha, las escaleras y rampas de la Plaza del Caracol Lo Ovalle, no se ajustan a la normativa actual de Accesibilidad Universal.

Fig. 6. Ejemplo de estado de conservación lugares de estar en Gran Avenida.

Fuente: Elaboración propia.



## 2. Espacio disponible

Con respecto a la cantidad de espacio disponible, el punto crítico lo constituyen las veredas debido a su estrechez. La elevada afluencia de individuos que transitan por la Estación Intermodal Lo Ovalle, incluyendo a los habitantes de los barrios adyacentes a la estación y a los comerciantes informales que hacen uso del espacio público, **compiten por el espacio peatonal de dimensiones limitadas**, lo que hace más difícil e incómoda

la movilidad a pie. A pesar de esta situación, la presencia de vendedores ambulantes no parece constituir un factor que genere un nivel sustancial de incomodidad para los transeúntes, lo que contrasta notablemente con la percepción de los residentes locales del barrio, quienes sí lo consideran como un obstáculo para poder trasladarse por la vereda poniente de Gran Avenida.

Sin embargo, las veredas poniente y oriente de Gran Avenida **se diferencian en su intensidad de ocupación** en relación al flujo de personas que transitan y permanecen en el lugar. Así, en la vereda poniente se superpone el uso del espacio por parte de los comerciantes informales, más el alto flujo de transeúntes que acuden al comercio en general y los usuarios del transporte público. La falta de espacio en la vereda se intensifica en algunas esquinas donde existen elementos inmuebles (como quioscos y/o paraderos), que ocupan cerca de la mitad del ancho de la vereda. Esto es especialmente incómodo en la esquina de Gran Avenida con Locarno, donde se ubican; un paradero de la RED Metropolitana de Movilidad, un quiosco, comerciantes informales y un paradero de servicios colectivos. En tanto, en la vereda oriente hay más espacio disponible para transitar; existe menos comercio -formal e informal- y el flujo de personas que utilizan el transporte público es menor.



Fig. 7. Comparación entre disponibilidad de espacio en veredas de acceso a estación de metro. Vereda poniente (izq.) y vereda oriente (der).

Fuente: Elaboración propia.

A la disputa por el espacio peatonal se añade la ocupación de la pista exclusiva para el transporte público por parte de automovilistas que utilizan dicho espacio como área de detención y estacionamiento de vehículos.

La presencia de autos detenidos y estacionados afecta principalmente **el costado poniente de Gran Avenida**, en proximidad de la estación Intermodal Lo Ovalle y de los comercios aledaños. Sin embargo, en ambas calzadas la presencia de autos reduce sen-

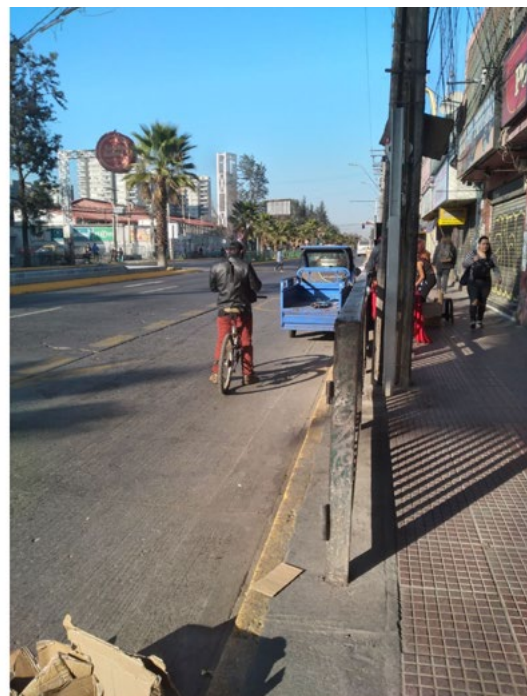
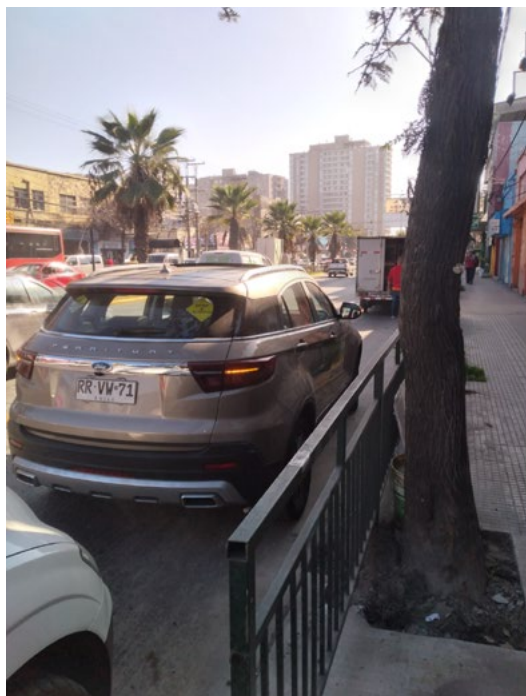


siblemente el espacio destinado a la circulación de los vehículos, ya que la presencia de vehículos detenidos se observa a lo largo de las horas del día y además afecta cuerdas completas: se trata entonces de una **presencia constante**, no de un número limitado de autos detenidos por unos pocos minutos. Al contrario, la mayoría de los autos observados están estacionados. Esta presencia llega a reducir el número de pistas efectivamente dedicadas a la circulación de los vehículos, que terminan siendo **dos en vez de tres por cada sentido de la calle**. El análisis<sup>1</sup> da cuenta que la presencia de los vehículos en la calzada llega a restringirla a lo largo de unas cuerdas, ocupando un espacio que podría destinarse a la ampliación de las veredas, a la realización de una ciclovía, o a la implementación de una pista solo bus.

Es necesario recalcar que existen otros problemas en el uso de la pista exclusiva de transporte público, que no fueron relevados por este análisis debido al horario en que éste se efectuó. Específicamente, se mencionó que el drive-in del local de comida rápida McDonald's produce una fila de vehículos que frecuentemente ocupa pista exclusiva de transporte público en las noches.

Fig. 8. Vehículos en Pista Sólo Bus de Gran Avenida. Calzada oriente (izq.) y calzada poniente (der.).

Fuente: Elaboración propia.



<sup>1</sup>El análisis se enfocó en la cantidad de vehículos observados, sin indagar en las razones de la permanencia de los vehículos o las personas a cargo de ellos: no se cuantificó directamente la cantidad de vehículos utilizados por comerciantes formales o informales, o los vehículos detenidos para realizar trámites o esperar personas.

En síntesis, en lo que respecta a la disponibilidad de espacio, tanto para los peatones como para los habitantes locales, atravesar esta área se experimenta como una experiencia desfavorable. Para los entrevistados/as el espacio se caracteriza por la congestión, la aparente falta de transformación y de renovación, así como también la complejidad en términos de acceso. Todo lo anterior, incide negativamente en la comodidad y satisfacción de aquellos que frecuentan y utilizan este lugar de manera regular.





Fig. 9. Detalle Corte Gran Avenida José Miguel Carrera - Elementos que ocupan temporalmente el espacio vial: Objetos del comercio informal en aceras y vehículos en Pista Sólo Bus

Fuente: Elaboración propia.

### 3. Convivencia en el espacio

Dentro de la comunidad de comerciantes, se observan diferencias entre aquellos que tienen una larga trayectoria en el sector, incluyendo a algunos que han estado en el lugar por más de una generación, y aquellos que han llegado recientemente.

Aquellos comerciantes bien establecidos, mantienen una alta **familiaridad** con el sector y las personas que lo visitan. Respecto a esto último, la gran mayoría declaró reconocer a sus clientes desde hace muchos años. En términos generales, también se sostuvo que poseen redes de apoyo extendidas. En contraste, aquellos comerciantes que llegaron en años recientes indicaron que no poseen ese tipo de redes de asistencia. De hecho, una alta mayoría reconoce que se encuentran sus condiciones de trabajo son precarias (ej. la presencia de trabajo infantil) y, además temen ser expulsados del sector y por tanto de perder su fuente de trabajo e ingreso.

Los comerciantes más antiguos tienden a mirar con desconfianza a los comerciantes extranjeros y a los recién llegados. Sienten que estos competidores nuevos representan una competencia desleal que amenaza su estabilidad. Además, algunos de ellos creen que el aumento aparente de la **inseguridad en el área** está vinculado a la presencia de este nuevo tipo de comercio, lo que los lleva a considerar la posibilidad de expulsarlos. Asimismo, creen que tanto las autoridades municipales como Carabineros podrían hacer más para respaldarlos en esta cuestión. Por otro lado, los comerciantes recién llegados tienen una perspectiva diferente. Consideran que el lugar está adecuadamente vigilado, pero desconfían de las autoridades locales y temen la posibilidad de ser expulsados. Muchos de ellos se sienten extremadamente vulnerables y, con el fin de evitar conflictos,

han establecido redes de apoyo con otros comerciantes, en particular con aquellos que consideran “más establecidos” en el sector.

La distinción entre los comerciantes antiguos y nuevos, también es algo identificado por los residentes del área de estudio, quienes tienen percepciones diferentes sobre ambos grupos. Respecto a los comerciantes antiguos, los describen como un grupo reducido de entre 10 a 20 personas, que llevan 30 o 40 años trabajando en el lugar. Estos comerciantes tienen buenas relaciones con los vecinos y los residentes creen que “se han ganado su lugar” y los consideran sus “caseros”. Se los identifica de forma individual - ej. el señor que vende libros, el señor que vende flores- y su trabajo se asocia con un negocio artesanal y familiar. Por otra lado, los comerciantes nuevos, serían un grupo masivo e indefinido de personas que han llegado a ocupar el espacio público en años recientes y, de esta forma, están desplazando a los comerciantes antiguos. Se les asocia con ilegalidad, delincuencia y organizaciones tipo “mafia” que compran en comercios mayoristas para re-vender diversos productos en el espacio público.

## V. CONFORT Y SOCIABILIDAD

### Descripción general

La dimensión “Confort y sociabilidad” se refiere a la percepción de los diferentes usuarios con respecto a la existencia de espacios que resulten cómodos para estadías más prolongadas y los factores que explican esta percepción. Alude tanto a elementos físicos del espacio como a los usos y dinámicas que se desarrollan en éste.

En general los participantes plantean que el área de estudio **no cuenta con espacios confortables para estar y socializar**, lo que indica una disconformidad con el espacio. Si bien existen escasos lugares que, en su origen, estaban pensados para socializar, hoy son percibidos como **incómodos y/o inseguros**, como es el caso de los escaños a lo largo de la vereda oriente de Gran Avenida o la plazoleta frente al Caracol Lo Ovalle.

Los **residentes** identifican diversas problemáticas que impiden el uso de estos espacios:

1. **La inseguridad:** El espacio público del área de estudio se percibe en general como un lugar inseguro. Varios de los participantes describen haber experimentado robos en el espacio público. Se menciona la existencia de robos y tráfico de drogas.

2. **La escasez de espacio:** La escasez de espacio es una característica que transversalmente es identificada como un problema para el uso del espacio público, ya sea para trasladarse como para estar.

3. **La incomodidad:** El ruido, olores desagradables (ej. fritura, deposiciones) y la falta mobiliario urbano en buen estado, impiden el uso confortable de los pocos

espacios públicos disponibles para estar. Por ejemplo, se identificó que, aunque a lo largo de Gran Avenida existen escaños en buen estado, estos mobiliarios se describen como puntos que han sido apropiados por personas indigentes, que los utilizan como “rucos”. No se usan por los participantes

Los **transeúntes**, por otra parte, identificaron los siguientes problemas:

1. **El ambiente notoriamente contaminado:** Destaca el mal olor, la acumulación de basura y el ruido. Estos problemas hacen que el lugar sea percibido como poco atractivo, poco estético y con un aspecto descuidado.

2. **Los altos flujos de personas:** Entre quienes circulan por el lugar y que compiten por el limitado espacio peatonal que dificulta la caminata.

3. **La inseguridad del sector:** Aunque suele ocupar un lugar secundario en las preocupaciones de los transeúntes. La mayoría de los usuarios del lugar salen del metro y buscan combinar su viaje o abandonar la zona lo más rápido posible.

Desde la perspectiva de los **comerciantes**, los problemas más significativos están relacionados con la **inseguridad**. En términos generales, todos coinciden en la importancia de proteger su lugar de trabajo y se muestran preocupados por mantener un entorno seguro en el área. Se esfuerzan por contribuir a la expulsión de individuos con comportamientos delictivos y están alerta para advertir a otros comerciantes y clientes en caso de detectar situaciones inusuales. Esta preocupación compartida refleja el deseo común de preservar su entorno de trabajo y garantizar la tranquilidad en la comunidad.

## VI. ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

### Descripción general

El espacio circundante a la estación intermodal Lo Ovalle presenta importantes deficiencias para la accesibilidad universal. Elementos que tienen que ver con la infraestructura y otros que tienen que ver con la convivencia entre distintos modos de transporte que disputan el poco espacio disponible, se suman a la deteriorada calidad del espacio en general. A continuación se exponen los principales factores que influyen en que la posibilidad de accesibilidad universal del área de estudio sea deficiente y no promueva la convivencia y autonomía de distintos medios de transportes y personas:

1. **Estado de conservación:** El mal estado de las veredas aumenta el riesgo de caídas o atascos de sillas de ruedas y/o coches de personas con discapacidad o movilidad reducida, que circulan por Gran Avenida y las calles perpendiculares a esta.



2. **Iluminación e inseguridad:** La escasa iluminación y la alta percepción de inseguridad debido a incivildades que ocurren en el espacio público, son factores que influyen en las prácticas de movilidad de los participantes, quienes tienden a evitar las calles más problemáticas.

3. **Ciclos:** Los medios de transporte como rodados, bicicletas, motos, ocupan con frecuencia el espacio de la vereda para transitar, conformando un grupo más en la disputa por el escaso espacio disponible en ellas. Incluso se constata que los estacionamientos para bicicletas que se ubican a la salida de los metros, se encuentran subutilizados, o bien se utilizan con otros fines (ej. para guardar elementos muebles del comercio ambulante). En más de una ocasión se identifican elementos verticales (como rejas, mobiliario urbano o árboles) utilizados como estacionamiento para motos o bicicletas (Ver figura 10).

4. **Accesibilidad Universal:** La falta de elementos para la accesibilidad universal genera que las personas con movilidad reducida deban adaptar sus recorridos para acceder a espacios que presentan desniveles con circulaciones verticales difíciles de salvar (ej. escaleras de Estación de Metro y Caracol Lo Ovalle).



Fig. 10. Bicicleta y moto estacionadas en árbol por vereda de Gran Avenida José Miguel Carrera - Ciclista transitando por vereda de Gran Avenida.

Fuente: Elaboración propia.

En general, tanto vecinos y vecinas como transeúntes, describen el área de estudio como un lugar donde es **difícil desplazarse**, en especial en ciertas horas del día (posterior a las 17 horas) y para aquellas personas que se encuentran en situación de discapacidad y/o movilidad reducida.

## VII. SÍNTESIS: LUGARES CRÍTICOS Y OPORTUNIDADES

La triangulación de la evidencia recopilada por el equipo, mediante diversas metodologías, permitió la creación de un cuadro resumen que recoge los elementos identificados en el área de estudio. Estos elementos se han clasificado como “problemas,” entendidos como factores que dificultan el uso del espacio público, o como “oportunidades,” considerados como factores que facilitan dicho uso. Además, estos elementos se han organizado en dimensiones y se han ubicado en diferentes ejes dentro del área de estudio.

A continuación presentamos una síntesis que identifica ejes críticos que concentran una mayor cantidad de problemas, así como ejes que ofrecen oportunidades para mejorar el entorno.

|                        |                                       |                                     | Ejes                    |                        |              |                     |          |                      |            |         |             |
|------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|------------------------|--------------|---------------------|----------|----------------------|------------|---------|-------------|
|                        |                                       |                                     | Gran Avenida (Poniente) | Gran Avenida (Oriente) | Briones Luco | Fuenzalida Urrejola | Carvajal | Mohamed Batich Malek | José Ureta | Locarno | Santa Elisa |
| Dimensión              | Categoría                             | Problemas/Oportunidades             |                         |                        |              |                     |          |                      |            |         |             |
| Calidad y espacio      | Disponibilidad de espacio de la acera | Veredas estrechas                   | 1                       |                        |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Veredas amplias                     |                         |                        |              |                     | 1        |                      |            | 1       | 1           |
|                        |                                       | Alta presencia de Comercio informal | 1                       |                        |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Baja presencia de Comercio informal |                         | 1                      |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        | Calidad de las aceras                 | Veredas en mal estado               | 1                       |                        | 1            |                     | 1        |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Veredas en buen estado              |                         | 1                      |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Colapso de alcantarillados          |                         |                        |              |                     | 1        | 1                    |            | 1       | 1           |
|                        | Acumulación de basura                 |                                     |                         |                        |              | 1                   |          |                      |            |         |             |
| Seguridad              | Percepción de inseguridad             | Poca iluminación                    | 1                       |                        | 1            |                     | 1        |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Venta de drogas                     |                         |                        |              |                     |          | 1                    |            |         |             |
|                        |                                       | Asaltos                             |                         |                        |              |                     | 1        |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Mobiliario con otros usos           |                         | 1                      |              |                     |          |                      |            |         |             |
| Movilidad              | Movilidad activa                      | Falta de Accesibilidad Universal    | 1                       |                        |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Atochamiento de peatones            | 1                       |                        |              |                     | 1        | 1                    | 1          | 1       |             |
|                        |                                       | Ciclistas en acera                  | 1                       | 1                      |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Paraderos distantes                 | 1                       | 1                      |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        | Vialidad                              | Estacionamiento irregular           | 1                       | 1                      |              | 1                   |          |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Atochamiento de vehículos           |                         |                        |              |                     |          | 1                    |            |         | 1           |
|                        |                                       | Ocupación Pista Sólo Bus            | 1                       | 1                      |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Calzadas en mal estado              |                         |                        |              |                     | 1        |                      |            |         |             |
| Lugares para estar     | Espacios de recreación/esparcimiento  | Falta de lugares para estar         | 1                       | 1                      |              |                     |          |                      |            |         |             |
|                        |                                       | Potenciales lugares para estar      |                         | 1                      |              |                     | 1        |                      |            |         |             |
| Memoria                | Patrimonio inmaterial                 | Hitos del barrio                    | 1                       | 1                      |              |                     | 1        |                      |            |         |             |
| Total de problemas     |                                       |                                     | 12                      | 10                     | 2            | 2                   | 6        | 4                    | 1          | 2       | 2           |
| Total de oportunidades |                                       |                                     |                         | 4                      |              |                     | 3        |                      |            | 1       | 1           |

1 Oportunidad 1 Problema

Cuadro 1. Síntesis de problemáticas y oportunidades en el área de estudio (pendiente actualizar tabla con triangulación).

Fuente: Elaboración propia.

## 1. Problemáticas

La coexistencia de múltiples usos en las aceras, el descuido del espacio público, y el mal estado de algunas aceras son los principales problemas del sector de Gran Avenida vecino a la Estación Intermodal Lo Ovalle, específicamente en la vereda poniente, entre las calles Santa Corina y Locarno.

La falta de espacio para el tránsito peatonal es particularmente crítica en días laborales, comenzando alrededor de las 11 de la mañana, y persiste a lo largo del día hasta el cierre de los comercios, alrededor de las 20 horas. Durante este período, la acera tiene un flujo intenso de peatones que conectan con diversos modos de transporte, además de la presencia constante del comercio informal. A ello se suma la ocupación permanente de la pista de uso exclusivo de transporte público que hacen vehículos estacionados y detenidos en las calzadas oriente y poniente de Gran Avenida.

Por otro lado, la vereda oriente de Gran Avenida presenta problemas asociados a la percepción de inseguridad, debido al menor número de transeúntes y a comportamientos incivilizados en el espacio. Además, existe una mala calidad de las aceras en varias calles (ejemplo; calle Carvajal), y de iluminación. Finalmente, hay calles donde se reportan malos olores y presencia de basuras (ejemplo, calle Mohamed Batich Malek), además de problema de microtráfico.

El trabajo permitió identificar “puntos críticos” que concentran descripciones sobre aspectos negativos o problemáticos dentro de las dimensiones Calidad y Espacio, Seguridad y Movilidad. Los puntos críticos se enlistan a continuación:

Eje Gran Avenida:

1. **Paso por el Persa:** La gran cantidad de personas que utiliza este lugar en horas punta, dificulta la circulación de personas con discapacidad o movilidad reducida. Se percibe como un lugar inseguro y con escasa mantención.

2. **Salida del metro poniente (tramo de vereda):** El tránsito peatonal es particularmente difícil en el tramo que une la salida del metro (por la vereda poniente) y la calle Mohammed Batich. Las aceras son estrechas y ocupadas por el comercio informal. La Pista Sólo Bus es ocupada gran parte del día por vehículos estacionados y/o detenidos.

3. **Salida del metro oriente - Caracol Lo Ovalle:** El acceso directo desde el metro hacia la superficie se ve dificultado por la falta de elementos de accesibilidad universal. Es un lugar que se percibe como inseguro y con poca higiene.

4. **Esquina Gran Avenida/Locarno:** Se genera un uso intensivo de la vereda por parte de usuarios del Transporte público, servicios colectivos y transeúntes. En días de lluvia, se generan inundaciones.



5. **Esquina calle Gran Avenida/José Ureta:** Se genera un uso intensivo de la vereda por parte de usuarios de servicios colectivos.

6. **Esquina calle Gran Avenida/Carvajal:** Se genera un uso intensivo de la vereda por parte de usuarios de servicios colectivos. El mal estado de la calle incluye tanto la calzada como la acera. Los rebajes de solera tienen desniveles que pueden ocasionar caídas a personas en situación de discapacidad o con movilidad reducida. La esquina de Carvajal con Gran Avenida concentra comercio informal. Se percibe como un lugar inseguro y con escasa mantención y renovación.

En calles laterales:

1. **Calle Carvajal:** Esta calle actualmente tiene una pobre iluminación y sus veredas están en mal estado y una de ellas está parcialmente bloqueada por un quiosco, además de presentar problemas para el correcto escurrimiento de las aguas lluvias.

2. **Fuenzalida Urrejola con Gran Avenida:** En horas punta se genera atochamiento de vehículos y de personas que transitan por el lugar. La vereda se ocupa como estacionamiento lo que dificulta la movilidad de las personas, entre la calle Esmeralda y Gran Avenida.



Fig 11. Cartografía de puntos críticos.

Fuente: Elaboración propia.

## 2. Oportunidades

El eje principal que destaca por presentar oportunidades para mejoras se encuentra en la vereda oriente de la Gran Avenida. En esta zona se observa una buena calidad de las aceras, una mayor disponibilidad de espacio y una menor presencia de comercio informal, lo que la convierte en un área propicia para considerar mejoras en el entorno. Además de esta área, las calles del eje Locarno-Santa Elisa también son mencionadas como espacios que ofrecen oportunidades debido a su buena disponibilidad de espacio para distintos usos.

Finalmente, es importante señalar que existen puntos relevantes para este estudio que representan hitos significativos para los residentes, y que se relacionan con el uso del espacio público para el encuentro y la socialización. Estos son:

1. **Calle Carvajal:** Esta calle permite el acceso a la Estación Intermodal a partir de las 20 hrs., luego del cierre del Persa Lo Ovalle. En la esquina con Gran Avenida las veredas tienen un ancho mayor respecto al resto de Gran Avenida, y se ubica el restaurante Darobertino (hito del barrio). Además, el lugar alberga dos paraderos de taxis colectivos y tiene una alta presencia de comercio informal, por lo que su remodelación es clave para el buen funcionamiento del área de estudio.

2. **Plaza del Caracol Lo Ovalle:** Este espacio representa el principal lugar público en el que las personas pueden encontrar asientos para descansar o esperar a otras personas. Para los residentes, este lugar es identificado como un punto de encuentro informal que solía ser muy utilizado en el pasado. El lugar cuenta con amplias escaleras y otros elementos de circulación vertical que se utilizan de manera improvisada como asientos. En esta vereda de Gran Avenida, se registra un flujo de personas considerablemente menor, lo que se traduce en una mayor disponibilidad de espacio.

3. **Intermodal Lo Ovalle:** Se describe como un lugar amplio, techado y con asientos, en el que es posible sentarse y conversar.

4. **Restaurantes:** En el área, existen algunos restaurantes que ocasionalmente son utilizados como lugares para reunirse, sentarse y mantener conversaciones, aunque se les percibe como costosos y poco atractivos. El restaurante Darobertino en particular se destaca como uno de los pocos lugares destinados a la recreación y el entretenimiento en la zona. En este establecimiento, los visitantes tienen la posibilidad de disfrutar de comidas al aire libre o de tomar un café en una vereda espaciosa, aunque la disponibilidad de espacio se ve reducida por la presencia de toldos.

5. **Cine Moderno:** Se identificó la marquesina del Cine Moderno como un hito que forma parte de la identidad del barrio.

Estos espacios deben considerarse como potenciales de ser recuperados con fines de uso público y para fortalecer la identidad del área.

## VIII. RECOMENDACIONES

A partir de los principales resultados de este informe, existen algunos puntos críticos de ser atendidos que son especialmente relevantes para los residentes de la comunidad y usuarios de la estación Lo Ovalle.

Crear espacios para la convivencia entre el comercio, la movilidad activa y el estar: La calle Carvajal es un punto relevante, que concentra problemáticas y oportunidades. Su remodelación y la redistribución del espacio público y vial para priorizar la movilidad de peatones y la permanencia, podría formalizar el trayecto de acceso desde Gran Avenida hacia la Estación Intermodal, liberando de flujo el paso por el Persa Lo Ovalle. La creación de un espacio peatonal con atractivo comercial podría atraer flujos de transeúntes hacia este lugar y generar una mejor convivencia entre el uso comercial y la circulación de peatones. Finalmente, la redistribución del espacio también podría considerar la creación de espacios para el estar y el encuentro.

Recuperar espacio para el estar y socialización: La plazoleta a la salida del Caracol hoy en día es un espacio monótono, lo que presenta una oportunidad para suplir la urgente necesidad que tienen residentes del barrio de contar con un espacio para la convivencia y renovación. Esto podría hacerse con técnicas de urbanismo táctico al pilotear, por ejemplo, una Plaza de bolsillo o un cine itinerante con mobiliario de bajo costo. Lo anterior, además, podría redireccionar un flujo no menor de transeúntes que visitan la cuadra del Persa, siendo atraídos por la novedad de este lugar y el nuevo—o relocalizado—comercio.

Accesibilidad Universal: Al respecto, otro punto crítico es la distancia entre los paraderos de la Red de Movilidad de Santiago en Gran Avenida, ya que extiende los recorridos e implica mayores dificultades para las personas con discapacidad y/o con movilidad reducida para que puedan realizar transbordos desde la superficie hacia la Estación de Metro, la Estación Intermodal y/o los servicios de colectivos. La falta de infraestructura adecuada, la dificultad para acceder a la misma (e.g., ascensores inaccesibles por comercio informal) y la ausencia de rampas o pasarelas pueden hacer que la experiencia de personas con dificultad para su traslado autónomo sea particularmente desafiante.

Calles perpendiculares: Recuperar las veredas de las calles que convergen en Gran Avenida y que exhiben una serie de problemas que afectan la accesibilidad del sector (e.g., dificultad para caminar por filas de espera de colectivos), las caminatas de personas con movilidad reducida (e.g., pavimentos en mal estado) y la percepción de inseguridad (e.g., iluminación deficiente).



Recuperación de fachadas: Intervención y limpieza de fachadas deterioradas o vandalizadas que afectan negativamente la experiencia de las personas que transitan por el sector y aumentan la sensación de inseguridad.

Control de la ocupación de la Pista Sólo Bus: Considerando el alto uso de la pista solo bus por parte de vehículos detenidos y estacionados, sobre todo en las horas centrales del día, es posible pensar en diferentes intervenciones; todas requieren como precondition la fiscalización de la ocupación de la pista. Una primera opción es el establecimiento de estacionamientos dedicados para los vehículos del comercio en las calles perpendiculares a Gran Avenida. Una segunda opción es la definición de zonas de carga y descarga que funcionen en horarios acotados del día, posiblemente fuera de las horas punta (por ejemplo, zonas que estén activas en un horario limitado después de la hora punta de la mañana). Una tercera opción, para los vehículos que se detienen para realizar actividades puntuales, es la realización de estacionamientos de alta rotación, que permitan la permanencia de los vehículos por un número limitado de minutos (por ejemplo, máximo media hora).

Re-ordenamiento del comercio ambulante: Es necesario reordenar, y eventualmente formalizar el actual comercio ambulante, otorgando espacios donde puedan realizar sus actividades (ej. puestos formales de ferias comerciales). Estos puestos pueden instalarse en espacios señalados como abandonados y/o deteriorados (e.g., espacio al norte de la salida poniente del metro). El uso de estos espacios se puede formalizar con permisos provisorios para relocalizar a los comerciantes ambulantes.

Estudiar las futuras intervenciones: Realizar estudios sobre los impactos de intervenciones en puntos críticos, permitirá demostrar desde la evidencia, cómo el mejoramiento del espacio público y la priorización de espacios para la movilidad activa pueden contribuir a la vitalidad del espacio público. De esta forma, futuras investigaciones pueden aportar a disminuir las resistencias que pueden tener actores territoriales -como los comerciantes establecidos en el sector- a las transformaciones que se hagan en el espacio público alrededor de la Estación Intermodal Lo Ovalle.



## ANEXOS

### Anexo 1: Participantes del taller de Cartografías

El taller de Cartografía participativa se realizó el día martes 29 de agosto de 2013 a las 18:00 hrs. Asistieron 18 personas, 8 de género masculino y 10 femenino. En su mayoría, los asistentes pertenecían al tramo etario de adultos mayores. Hubo participación de asistentes pertenecientes a las siguientes agrupaciones:

| <b>Organizaciones asistentes a cartografía participativa</b>              |
|---------------------------------------------------------------------------|
| Organización Comienzos: centro de terapia ocupacional y medicina familiar |
| Centro Madres Poeta Jorge Cáceres                                         |
| Caracol Lo Ovalle                                                         |
| Comité DD Gran Avenida                                                    |
| Junta de Vecinos Concepción Rioja                                         |
| Club de Adulto mayor Villa Palena                                         |
| Club Adulto mayor Ernestina Gutiérrez                                     |
| Agrupación de Coleros Angamos                                             |
| Alcohólicos Anónimos                                                      |
| Comité de Defensa de Gran Avenida                                         |



## ANEXO 2: PARTICIPANTES DE LAS ENTREVISTAS

Las entrevistas fueron realizadas en horas hábiles, entre los días 11 y 29 de agosto. En total, se contó con la participación de 22 personas realizando intercambio modal (8 mujeres, 14 hombres) y 13 comerciantes (11 comerciantes informales y 2 comerciantes establecidos). Las siguientes tablas muestran la distribución de los y las personas que participaron en las entrevistas según distintas categorías:

a. Dependiendo del tipo de usuario de la estación intermodal:

|              | Nº de entrevistas |
|--------------|-------------------|
| Transeuntes  | 22                |
| Comerciantes | 13                |

b. Distribución según edad:

| Edades | Muestra | Equitativo |
|--------|---------|------------|
| 18-30  | 11      | 9          |
| 31-45  | 9       | 9          |
| 46-65  | 10      | 9          |
| 65+    | 5       | 9          |

c. Distribución por género:

| Género | Muestra | Equitativo |
|--------|---------|------------|
| Hombre | 17      | 18         |
| Mujer  | 17      | 18         |
| Trans  | 1       | -          |

d. Agrado género y tipo de usuario:

| Género | Transeuntes | Comerciantes |
|--------|-------------|--------------|
| Hombre | 13          | 4            |
| Mujer  | 8           | 9            |
| Trans  | 1           | -            |

### Anexo 3: Antecedentes extra Taller de Cartografía Participativa

#### a. Veredas alrededor de la Estación Intermodal Lo Ovalle.

En el área de estudio se percibe que los pavimentos se encuentran en un estado regular. Si bien se reconoce la implementación de arreglos -principalmente rebajes de solera a lo largo de Gran Avenida-, persiste la identificación de elementos que dificultan la movilidad, sobre todo la de personas adultas mayores o con movilidad reducida, tales como baldosas rotas y/o levantadas por las raíces de los árboles:

*“[Las veredas] están malitas, malas, malitas. Están con hoyos, están viejas, están saltadas. Hay unas que están en desnivel entonces el adulto mayor se tropiezan y se cae.”*



Fig. 12. Veredas en mal estado - Gran Avenida.

Fuente: Elaboración propia.

Se identificaron los mismos problemas de mantención mencionados anteriormente en las calles perpendiculares a Gran Avenida dentro del área del plano (calles Briones Luco, Carvajal, Mohamed Batik Malek, Locarno, Fuenzalida Urrejola, José Ureta y Santa Elisa). En

especial, la calle Carvajal representa un **punto crítico** en cuanto a su estado, presentando hoyos y grietas, tanto en las aceras como en la calzada.

La mantención de los **alcantarillados fue un elemento evaluado negativamente**. En días de lluvia suelen colapsar, provocando inundaciones en la vías y aceras de Gran Avenida que dificultan la circulación peatonal y generan malos olores.

Por otra parte, la falta de espacio disponible para transitar por la vereda se identifica como un gran problema que afecta el uso del espacio público, en particular en ciertas horas del día. Las veredas son descritas como **“estrechas”**, característica que se acentúa con la ocupación del espacio de la acera por parte del comercio informal y el uso por parte de peatones en el horario punta de la tarde (posterior a las 17 horas).

*“Está lleno de comercio ambulante, entonces dejan un espacio chiquitito que uno apenas camina”.*

Sin embargo, se constata una diferencia entre la cantidad de espacio disponible presente para movilizarse en las veredas de Gran Avenida, entre las veredas del lado oriente (frente a la salida del metro por el caracol) y poniente (donde se ubica la salida del metro por el Persa), siendo estas últimas las que presentan mayores desafíos para la circulación peatonal, por la intensa ocupación del espacio que genera el comercio informal a lo largo de tres cuadras: entre Fuenzalida Urrejola y Locarno. En contraste, lo anterior solo ocurre en lugares puntuales del espacio de la vereda oriente.

#### **b. Salida del metro Estación Lo Ovalle**

El espacio disponible en las escaleras de acceso al metro, ubicadas en la vereda poniente, se caracterizó como “suficiente” para poder movilizarse, lo que contrasta con el espacio ubicado inmediatamente a la salida del metro. Los participantes mencionaron que se forma un **“cuello de botella”** que reduce la disponibilidad de espacio al salir del metro y enfrentarse con el acceso al Persa, por este sector:

*“tú sales ahí se forma como una cuello botella, porque entonces sales, vienes por la escala, porque la escala es bastante ancha y llegas arriba, y está lleno de locales entonces ahí tenés que pasar como de a uno viene con una escalera ancha, bien mantenida, o con un espacio angosto”*

Por otra parte, se identificó que el ascensor dispuesto para acceder al metro, está constantemente inutilizable, o bien es ocupado como medio de carga por el comercio informal. A su vez, el acceso al metro por la vereda oriente (Caracol) no cuenta con ascensor.

En cuanto al espacio al interior de la estación de metro, los participantes enfatizaron

en que se percibe una falta de mantención de este, expresado tanto en aspectos estéticos como funcionales: se destaca la falta de limpieza, se puntualizó que en días de lluvia existen goteras y por otro lado, no se ha producido un “hermoseamiento” del espacio.

### c. Paso por el persa

En general la calidad del espacio al interior del Persa es descrita de forma negativa: Se percibe como un lugar al que le falta mantención, con escasa limpieza, con poca iluminación, asociado a una sensación de estrechez e inseguridad. Se destaca en especial que en horas punta de la tarde - cuando hay un importante flujo de personas que atraviesa desde el metro hacia la intermodal, o del medio día cuando se abren los locales comerciales- el paso por el Persa se vuelve especialmente incómodo para transitar por la gran afluencia de personas. Algunos residentes utilizan como estrategia, ingresar al espacio de la intermodal a través del acceso por la calle Carvajal, con el fin de evitar el alto flujo de personas que se aglomera al interior del paso por el persa:

*“depende del horario porque si tú entras a las 7 y media de la mañana del metro para el terminal va a estar desocupada porque están los locales cerrados, pero si tú pasas haciendo lo mismo a las 12 del día está lleno. Depende si te topas con la gente, por ejemplo, en la mañana la gente que llega viene saliendo y en la noche todos vienen entrando, que van a los buses”*



Fig. 13. Paso por el Persa.  
Fuente: Elaboración propia.



#### d. Paso por el caracol

La salida del metro en la vereda oriente, conecta al metro con el Caracol Lo Ovalle. Este paso, aun cuando presenta deterioros en su infraestructura, es descrito como un lugar **más cómodo en cuanto al espacio disponible**, en comparación con la vereda poniente:

*“El Caracol está ordenado y tú puedes caminar tiene amplio, digamos, flujo, espacio ... pero todo lo que es la infraestructura, el acceso, está todo deteriorado, todas las gradas están picadas, están picadas rotas el sitio de terminación metálica, la terminación metálica está completamente suelta.”*

Al igual que el interior del metro, la infraestructura del Caracol presenta problemas en días lluviosos. El mal **funcionamiento de los alcantarillados** en las calles aledañas (Fuenzalida Urrejola y Jose Ureta) genera acumulación de agua, provocando inundaciones dentro del edificio y generando dificultades tanto para peatones como para comerciantes.

*“Nosotros dentro del caracol nos inundamos porque hay un colapso de los edificios por los alcantarillados.”*

Este lugar se percibe como “solitario” lo que se asocia a una sensación de **inseguridad**. Además, como se mencionó anteriormente, se releva la **falta de ascensor** que permita acceder al metro. El desnivel que existe entre la estación de metro y el Caracol es salvado exclusivamente por escaleras; sólo existen rampas en la superficie de la estación.

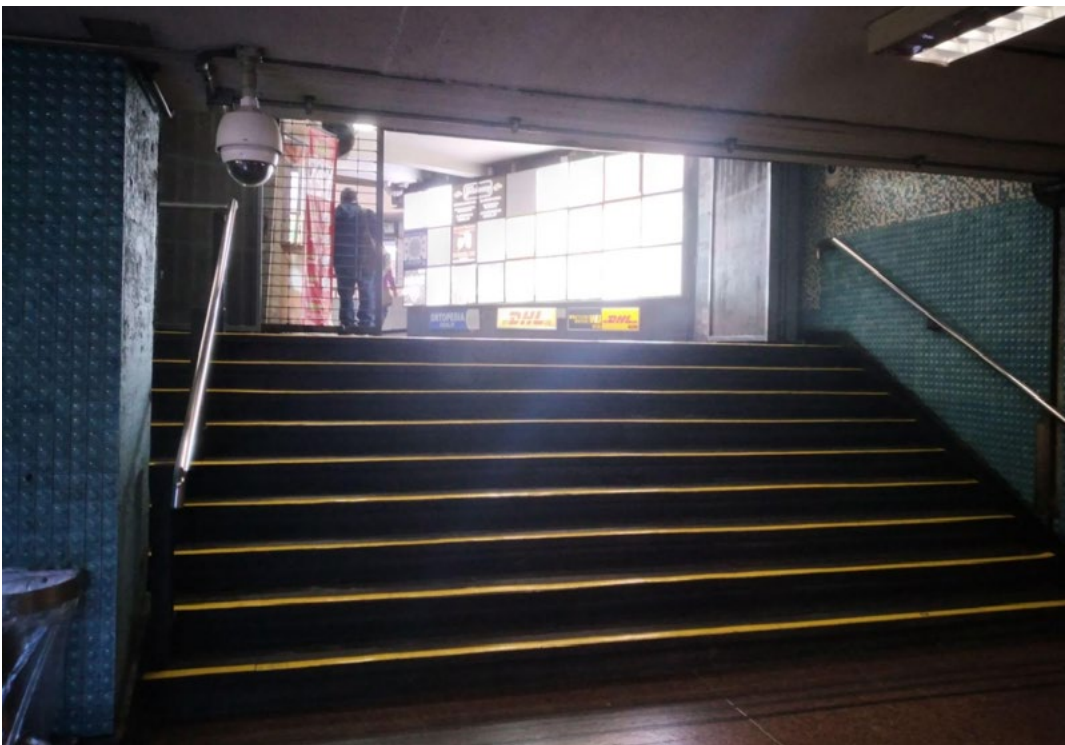


Fig. 14. Paso por el Caracol.  
Fuente: Elaboración propia.

### e. Intermodal Lo Ovalle

Los paraderos de buses de la Intermodal Lo Ovalle se describen como lugares amplios, pero que se encuentran en mal estado y se hacen pequeños para la gran cantidad de gente que los utiliza. No son elementos que se perciban como especialmente críticos entre los participantes del taller.



Fig. 15. Estación Intermodal Lo Ovalle.

Fuente: Elaboración propia.

### f. Paraderos de buses Gran Avenida

Existen paraderos de buses en Gran Avenida que son utilizados como área de espera de colectivos (ej. esquina de Gran Avenida con calle Locarno), generando dificultades para el correcto uso de dicha infraestructura: quienes esperan colectivos sobrecargan los paraderos, provocando que quienes esperan buses deban hacerlo alejado de las paradas. Por su parte los colectiveros se detienen en ese espacio, dificultando a las micros recoger pasajeros en los sitios previstos para aquello.



Fig. 16. Paradero Gran Avenida con Locarno.

Fuente: Elaboración propia.

### g. Área de espera Colectivos

Los participantes evalúan el espacio de espera de las líneas de colectivos como **deficiente y peligroso**, sin embargo, tienen una buena percepción de este servicio de transporte. Los problemas identificados en las áreas de espera de colectivos son la **falta de espacio, la mala calidad del mobiliario o la inexistencia de este** tipo de elementos, generando que las personas esperen a la **intemperie**. Se menciona que existen problemas con las colas de personas que esperan por el servicio de colectivos ubicadas en las esquinas de Gran Avenida con calles perpendiculares: Locarno, José Ureta y Carvajal. Las personas se distribuyen desde los paraderos de colectivos hacia las esquinas más cercanas, generando **atochamiento y disputa por el escaso espacio público** disponible en las aceras de Gran Avenida.

*"los colectivos, atraen mucha gente. Mucho. Tanto en horarios particularmente notorios, por ejemplo en la mañana, al mediodía y en la tarde cuando la gente retorna de sus trabajos. Sí, claro. ¿Se arman filas? Sí, se arman filas."*

A pesar de que detrás del Caracol Lo Ovalle existe un paradero de colectivos techado y que incluye espacio de estacionamientos, este no cuenta con mobiliario y es percibido como un **lugar inseguro**.



Fig. 17. Paradero de colectivos Caracol Lo Ovalle.

Fuente: Elaboración propia.



#### Anexo 4: Antecedentes extra Análisis de Ocupación del espacio en Pista Solo Bus

La figura 18 muestra el total de los autos estacionados en el día miércoles 02 de agosto de 2023 entre las 8 y las 18 horas, mientras la figura 19 muestra lo mismo pero para el caso de los autos detenidos. Las figuras 20 y 21 repiten lo anterior pero para el día sábado 06 de agosto de 2023.

Tal como es posible constatar, el día miércoles 02 de agosto, los vehículos estacionados pueblan con mayor intensidad el lado poniente de Gran Avenida que el lado oriente, especialmente entre las calles Santa Corina (norte) y Mohamed Batich Malek (sur).

Por otra parte, los autos detenidos se distribuyeron de manera homogénea a ambos lados de Gran Avenida, con mayor presencia en las manzanas que enfrentan la estación de metro Lo Ovalle.

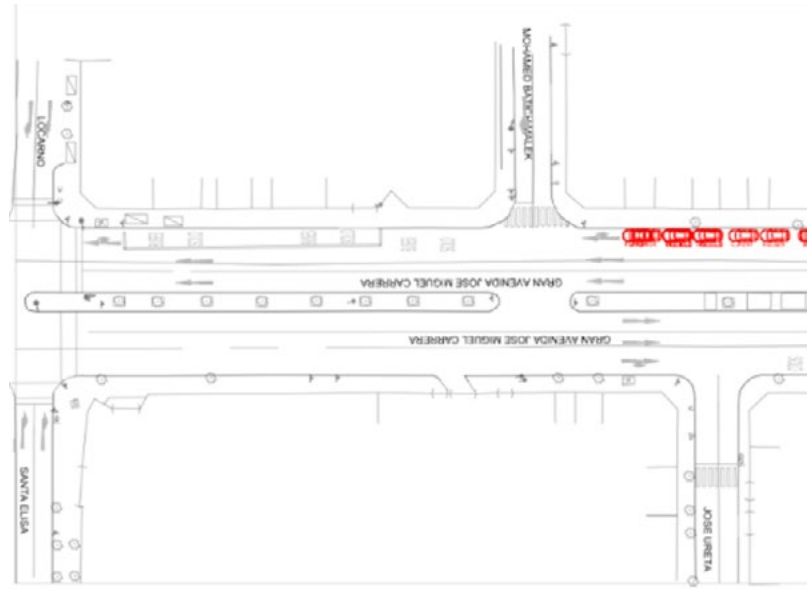


Figura 18. Ocupación de pista de uso exclusivo de transporte público por vehículos detenidos el día miércoles 02 de agosto de 2023.

Fuente: Elaboración propia.

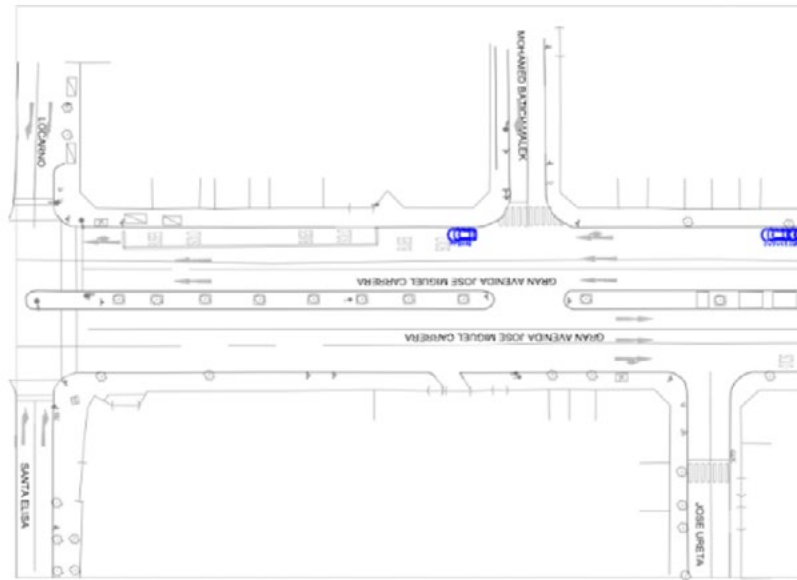
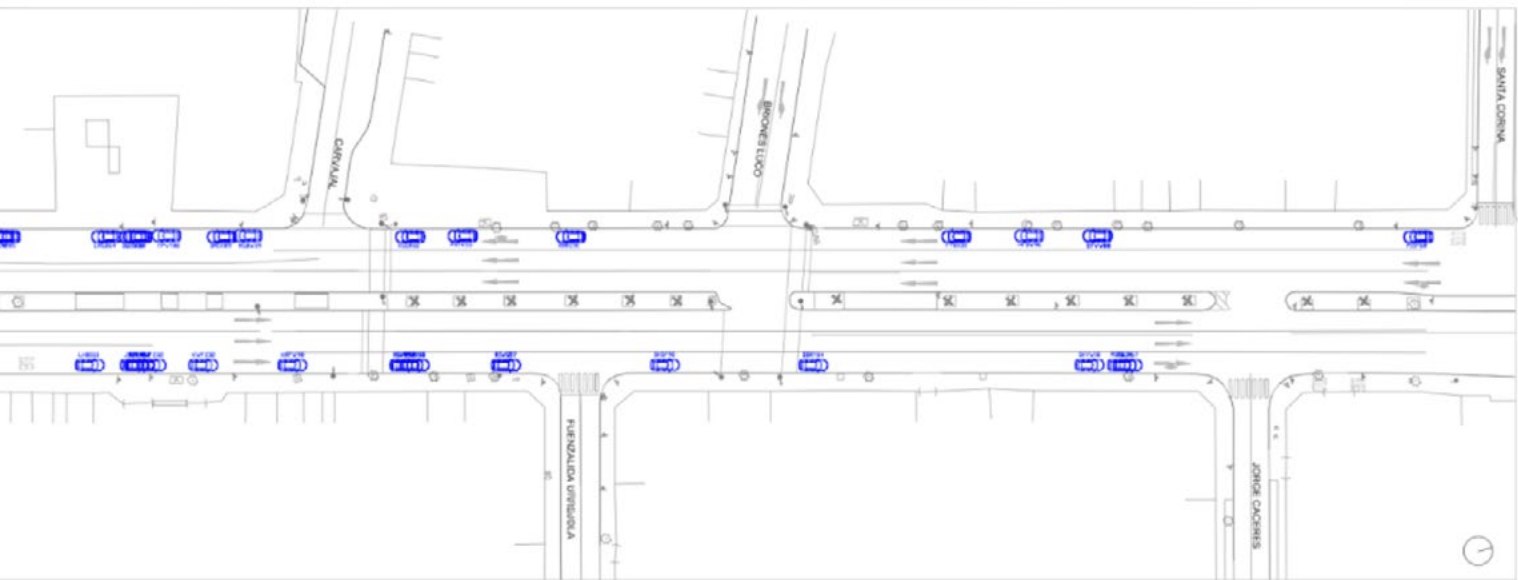
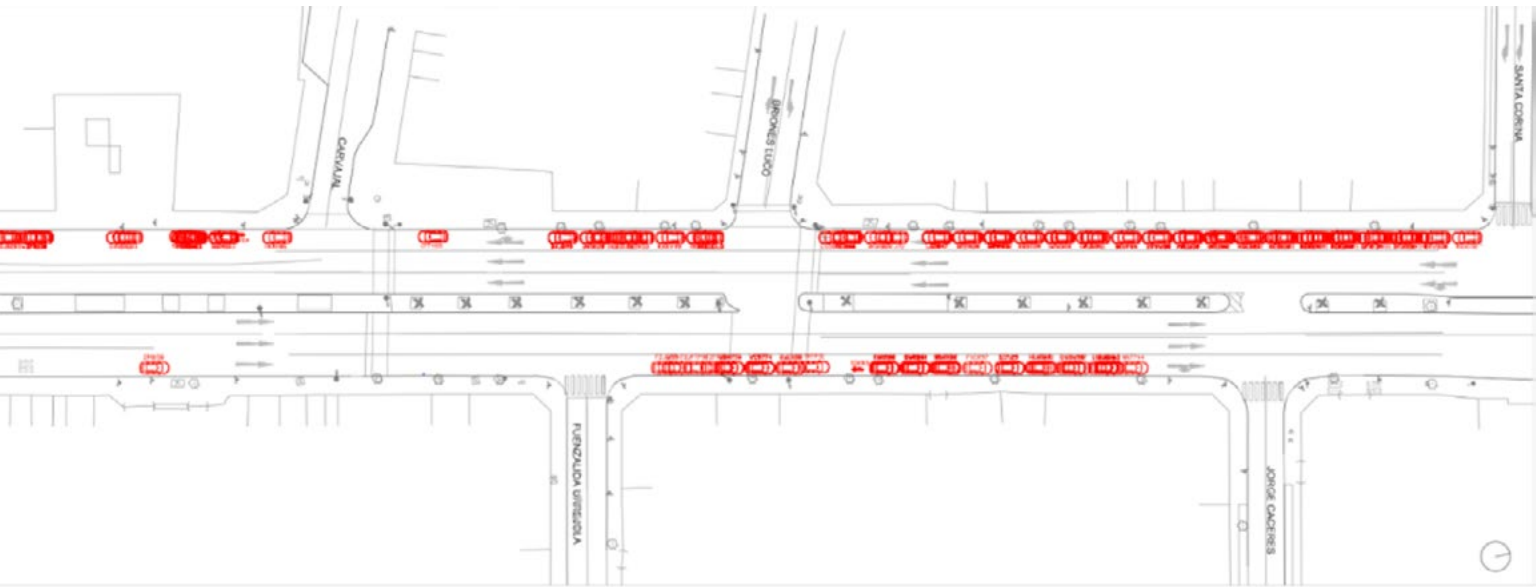


Figura 19. Ocupación de pista de uso exclusivo de transporte público por vehículos estacionados el día miércoles 02 de agosto de 2023.

Fuente: Elaboración propia.





El día sábado la situación es parecida, pero con menos intensidad, especialmente en lo que respecta a los autos detenidos. Los autos estacionados ocupan prácticamente la misma extensión que el día miércoles, mientras, los autos detenidos se distribuyen en un área algo menos extensa de la calle Gran Avenida. Lo anterior puede deberse a que los autos detenidos esperan a personas que realizan trámites en los comercios establecidos, algunos de los cuales cierran los días sábados (por ejemplo, los bancos), o bien esperan a pasajeros del metro, mientras los autos estacionados pertenecen a comerciantes formales o informales localizados a ambos lados de Gran Avenida.

En relación a la evolución del uso de la pista exclusiva para el transporte público a lo largo del día, en el día miércoles se observa que los vehículos detenidos son escasos en ambos lados de Gran Avenida durante la mañana, comenzando alrededor de las 8 de la mañana. En contraste, los vehículos estacionados comienzan a aparecer tímidamente a partir de las 10 de la mañana, principalmente en el lado noroeste del área de estudio. A medida que avanza la mañana, estos vehículos comienzan a ocupar ambos lados de Gran Avenida, especialmente en el sector norte, donde se registran numerosos casos alrededor de las 11 de la mañana. Entre las 11:00 y las 12:00 horas, el área de estudio llega a estar ocupada por 5 vehículos detenidos y 33 estacionados, concentrándose principalmente entre las calles Santa Corina y Carvajal en el lado oeste, y entre Jorge Cáceres y Fuenzalida Urrejola en el lado este. Este fenómeno se relaciona con la apertura de los negocios ubicados en Gran Avenida y los establecimientos situados en las cercanías de la estación Intermodal Lo Ovalle. La ocupación de la pista exclusiva para autobuses solo experimenta cambios menores hasta las 18 horas.

El día sábado, se observa una situación similar, aunque con una menor presencia de vehículos durante el día. La ocupación de la pista exclusiva se concentra principalmente en las horas del mediodía y la tarde. En el intervalo de 9 a 10 horas, sólo se registraron dos autos estacionados, pero en el intervalo de 10 a 11 horas, este número aumentó a 10. Para

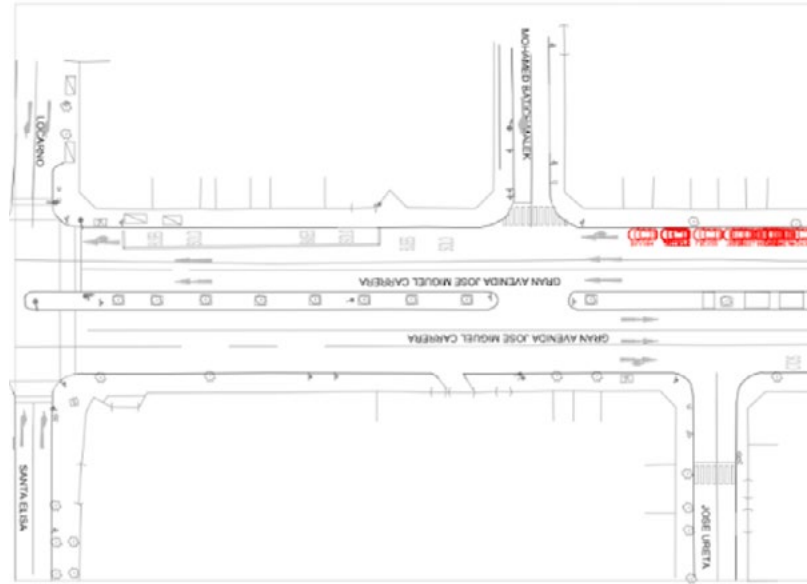


Figura 20. Ocupación de pista de uso exclusivo de transporte público por vehículos detenidos el día sábado 06 de agosto de 2023.

Fuente: Elaboración propia.

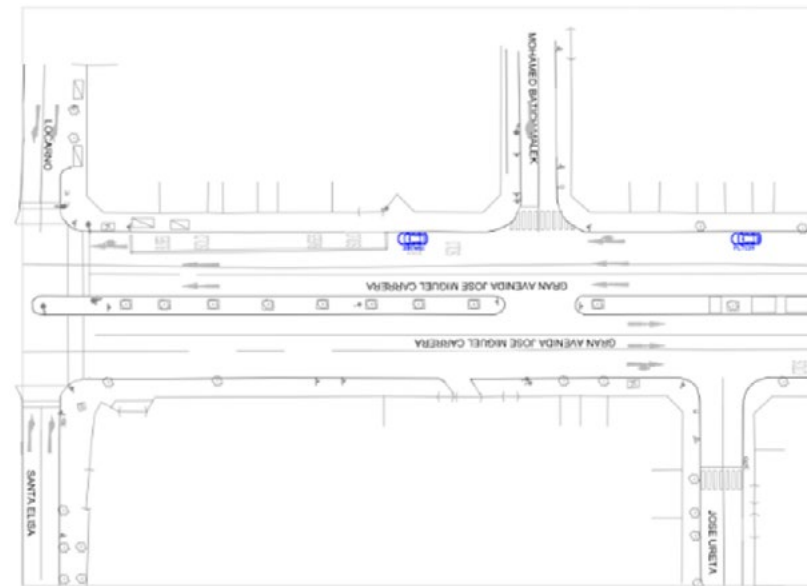
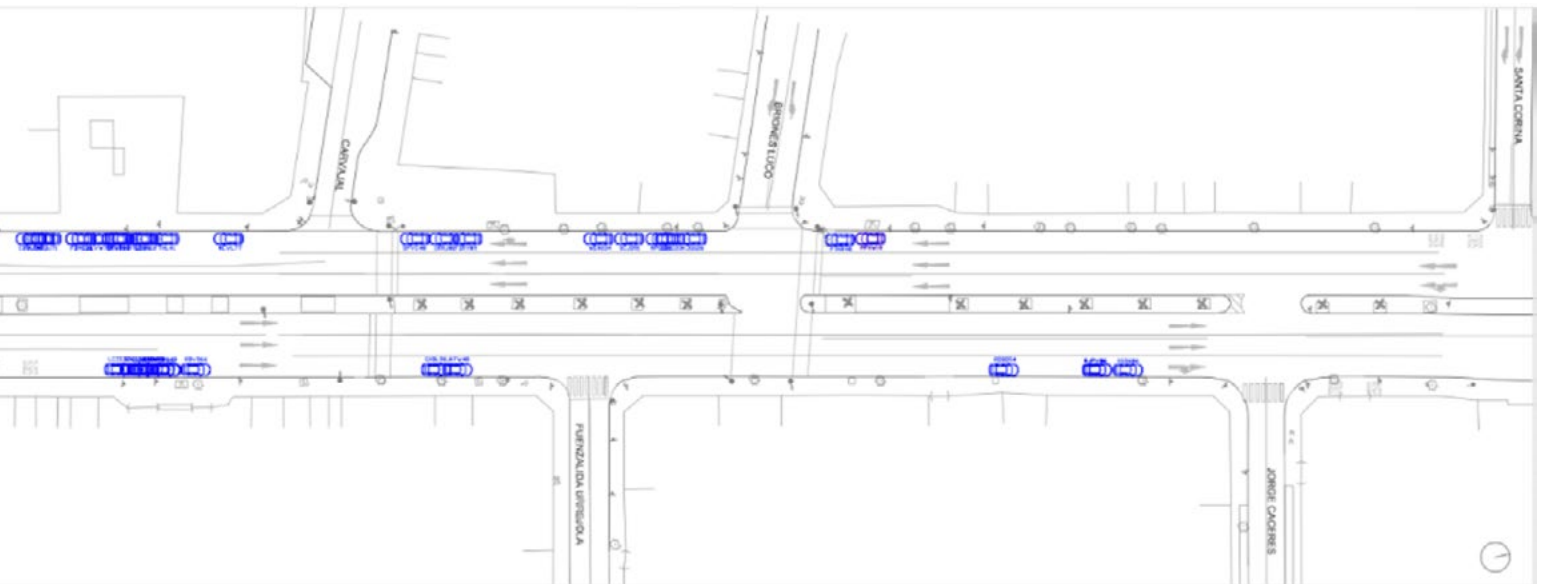
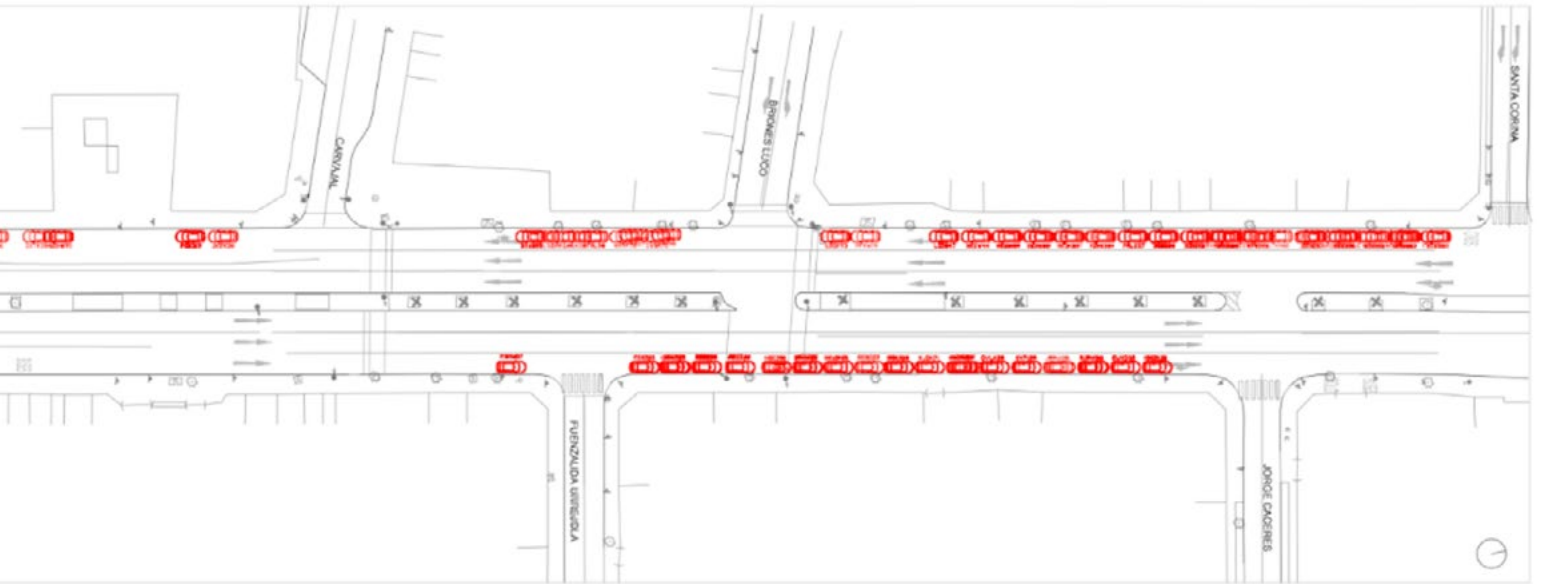


Figura 21. Ocupación de pista de uso exclusivo de transporte público por vehículos estacionados el día sábado 06 de agosto de 2023.

Fuente: Elaboración propia.



las 11 de la mañana, ya se habían ubicado 22 autos estacionados en la pista exclusiva para el transporte público en Gran Avenida. Sin embargo, en comparación con el día miércoles, la hora de mayor ocupación de la pista Sólo Bus es más tardía e intensa, siendo entre las 15 y las 16 horas, durante la cual se observaron 9 vehículos detenidos y 38 estacionados.

En cuanto a las diferencias entre las distintas cuadras, destaca la notable presencia de vehículos detenidos en comparación con los vehículos estacionados en la cuadra comprendida entre José Ureta y Fuenzalida Urrejola. En esta cuadra, la relación se invierte; el día miércoles se registraron 10 vehículos detenidos y 1 estacionado, mientras que el día sábado se contabilizaron 12 vehículos detenidos y 2 estacionados. Esto podría explicarse por la escasa presencia de establecimientos comerciales en esta vereda, aparte del Caracol Lo Ovalle, ya que varios locales permanecen cerrados de manera constante y también existe un terreno baldío en el extremo sur de la cuadra.

Finalmente, respecto a la permanencia de los vehículos estacionados, si bien la mayoría de estos permanece alrededor de 1 hora en el espacio, existen vehículos que se estacionan en el mismo lugar por hasta 8 horas continuas. En general en el área de estudio, el día sábado es el día en que los vehículos permanecen por más horas. En la pista Sólo Bus de la cuadra Jorge Cáceres-Fuenzalida Urrejola (por el este), 16 vehículos permanecen por más de 1 hora en el espacio de la calzada, lo que representa más del doble respecto al día miércoles, en que se observaron vehículos estacionados permanentemente.



| Calles Área de Estudio o estación Intermodal Lo Ovalle                | Poniente                        |                                            |                                             | Oriente                                                |                                             |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
|                                                                       | Mohamed Batich Malek - Carvajal | Carvajal - Briones Luco                    | Briones Luco - Santa Corina                 | José Ureta - Fuenzalida Urrejola                       | Fuenzalida Urrejola - Cáceres               |
| <b>MIÉRCOLES</b>                                                      |                                 |                                            |                                             |                                                        |                                             |
| Nº de vehículos detenidos v/s Nº de vehículos estacionados            | 9 v/s 11                        | 3 v/s 9                                    | <b>4 v/s 53</b>                             | 10 v/s 1                                               | <b>5 v/s 32</b>                             |
| Rango de horario general de ocupación de la Pista Solo Bus            | 08:00 - 18:00                   | 10:00 - 18:00                              | 09:00 - 18:00                               | 11:00 - 18:00                                          | 09:00 - 18:00                               |
| Horas más ocupadas y nº de vehículos                                  | 13:00 - 14:00<br>8 vehículos    | <b>11:00 - 12:00</b><br><b>5 Vehículos</b> | <b>11:00 - 12:00</b><br><b>15 Vehículos</b> | <b>11:00 - 12:00</b> y<br>14:00 - 15:00<br>3 vehículos | <b>11:00 - 13:00</b><br><b>9 vehículos</b>  |
| Nº de vehículos que permanecen más de 1 hora en la pista              | 5                               | 4                                          | 11                                          | 2 (detenidos)                                          | 7                                           |
| Rango de horario con mayor presencia de vehículos estacionados        | 11:00 - 17:00                   | 11:00 - 13:00 y<br>16:00 - 18:00           | 11:00 - 18:00                               | 11:00 - 16:00                                          | 11:00 - 17:00                               |
| Rango de horario con mayor presencia de vehículos detenidos           | 15:00 - 18:00                   | 11:00 - 14:00                              | 09:00 - 11:00                               | 12:00 - 15:00                                          | 09:00 - 10:00                               |
| Horas promedio de permanencia de vehículos estacionados más de 1 hora | 4,8 hrs                         | 3,75 hrs                                   | 3,6 hrs                                     | <b>2 hrs</b>                                           | 3,4 hrs                                     |
| Ubicación vehículos detenidos respecto a la cuadra                    | <b>Centro (acceso Metro)</b>    | Centro y mitad sur                         | Centro                                      | <b>Centro (acceso Metro) y semáforo norte</b>          | Bordes                                      |
| Ubicación vehículos estacionados                                      | Bordes                          | Mitad norte                                | <b>Toda la cuadra</b>                       | <b>Centro (acceso a Metro)</b>                         | <b>Toda la cuadra</b>                       |
| <b>SÁBADO</b>                                                         |                                 |                                            |                                             |                                                        |                                             |
| Nº de vehículos detenidos v/s Nº de vehículos estacionados            | 11 v/s 19                       | 7 v/s 11                                   | <b>2 v/s 51</b>                             | 12 v/s 2                                               | 3 v/s 44                                    |
| Rango de horario general de ocupación de la Pista Solo Bus            | 08:00 - 18:00                   | 11:00 - 18:00                              | 10:00 - 18:00                               | 10:00 - 18:00                                          | 10:00 - 18:00                               |
| Horas más ocupadas y nº de vehículos                                  | 13:00 - 14:00<br>8 vehículos    | 15:00 - 16:00<br>5 vehículos               | <b>15:00 - 16:00</b><br><b>18 vehículos</b> | 11:00 - 13:00 y<br>14:00 - 16:00<br>3 vehículos        | <b>14:00 - 17:00</b><br><b>16 vehículos</b> |
| Nº de vehículos que permanecen más de 1 hora en la pista              | 3                               | 2                                          | 8                                           | 1                                                      | <b>16</b>                                   |
| Rango de horario con mayor presencia de vehículos estacionados        | 11:00 - 17:00                   | 16:00 - 17:00                              | 11:00 - 17:00                               | 11:00 - 16:00                                          | 14:00 - 17:00                               |
| Rango de horario con mayor presencia de vehículos detenidos           | 15:00 - 16:00                   | 15:00 - 16:00                              | 16:00 - 17:00                               | 11:00 - 16:00                                          | 10:00 - 11:00                               |
| Horas promedio de permanencia de vehículos estacionados más de 1 hora | 6 hrs                           | 2,5 hrs                                    | 4,5 hrs                                     | 3 hrs                                                  | 4,5 hrs                                     |
| Ubicación vehículos detenidos respecto a la cuadra                    | <b>Centro (acceso Metro)</b>    | Centro y bordes                            | Borde sur                                   | <b>Centro (acceso Metro)</b>                           | Borde norte                                 |
| Ubicación vehículos estacionados                                      | Bordes                          | Centro                                     | <b>Toda la cuadra</b>                       | Borde norte                                            | <b>Toda la cuadra</b>                       |

