



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
ESCUELA DE POSTGRADO
MAGISTER EN URBANISMO

DISPUTA DE “CAPITAL ESPACIAL” Y ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO EN SANTIAGO DE CHILE: ¿UNA NUEVA DIMENSIÓN DE LA GENTRIFICACIÓN?

Estudios de Casos en Barrio Estación Central y Barrio Parque O’Higgins -
Santiago

Tesis para optar al Grado de Magíster en Urbanismo

AUTOR: MAITE LAURA RIVERA MARCHEVSKY
PROFESOR GUÍA: ERNESTO LÓPEZ MORALES

Tesis desarrollada en el marco del proyecto Fondecyt Regular N° 1151287 “Spatial Capital, Social Complexity of the Rent Gap Formation and Social Stratification: A Comparative Analysis of Gentrification in Santiago, Buenos Aires, Rio de Janeiro and Mexico City, 2005-2017” (1151287)

Santiago de Chile, 2017

Agradecimientos a mi familia que facilitó el tiempo y apoyo para poder desarrollar este anhelado proyecto Académico y Profesional, en especial a mi hijo Matías.

A Ernesto López Morales, profesor guía, que permite la elaboración de esta Tesis se desarrolle en el marco del proyecto Fondecyt Regular “Spatial Capital, Social Complexity of the Rent Gap Formation and Social Stratification: A Comparative Analysis of Gentrification in Santiago, Buenos Aires, Rio de Janeiro and Mexico City, 2005-2017” (1151287).

A Proyecto “Contested Cities - Contested Spatialities of Urban Neoliberalism: Dialogues between Emerging Spaces of Citizenship in Europe and Latin America”, financiado por la Comisión Europea (Grant Agreement: PIRSESGA-2012-318944).

Y a patrocinio de COES (Centre for Social Conflict and Cohesion Studies) desde el año 2015, Código CONICYT/FONDAP/15130009.

TABLA DE CONTENIDOS

	Página
TABLA DE CONTENIDOS.....	2
ANEXOS.....	7
INDICE DE RECUADROS.....	7
INDICE DE GRÁFICOS.....	7
INDICE DE FIGURAS.....	8
INDICE DE TABLAS.....	10
RESUMEN.....	13
PALABRAS CLAVES.....	15
INTRODUCCIÓN.....	16
1. AREA DE ESTUDIO Y PROPUESTA.....	25
1.1. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	26
1.1.1. General.....	26
1.1.2. Específicas.....	26
1.2. OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICOS.....	27
1.2.1. Objetivo General.....	27
1.2.2. Objetivos Específicos.....	27
1.3. HIPÓTESIS DE TRABAJO.....	28
2. ELEMENTOS TEÓRICOS DE GENTRIFICACIÓN LATINOAMERICANA Y CAPITAL ESPACIAL.....	29
2.1. LA GENTRIFICACIÓN Y EL CAPITAL ESPACIAL.....	30
2.2. EL CONTEXTO DEL CAPITAL ESPACIAL Y SU RELACIÓN CON OTROS CAPITALES.....	35
2.2.1. Capital Espacial.....	35
2.2.2. Otros Capitales.....	38
2.3. EL CAPITAL ESPACIAL, LA MOVILIDAD, EL TRANSPORTE Y EL ACCESO.....	39
2.3.1. Temporalidad y práctica social en el capital espacial.....	40
2.3.2. Acceso al transporte y desigualdades.....	41
2.3.3. Movilidad y accesibilidad a redes.....	42
2.3.4. Movilidad, capital espacial y capital cultural.....	42
2.3.5. Ejes de indagación para examinar el capital espacial.....	43
2.3.6. El viaje, el transporte y el capital espacial.....	45
2.4. ENFOQUE DESDE LA MOVILIDAD Y DESIGUALDAD.....	46
2.5. EL DERECHO A LA CIUDAD, EL CAPITAL Y EL ESTADO.....	47
2.5.1. Derecho al espacio en la ciudad.....	47
2.5.2. Creación espacial y autores de la ciudad.....	48
2.5.3. Espacio cotidiano definido por el ser social.....	50
2.5.4. Espacio cotidiano definido por la clase dominante.....	51

2.5.5. Medición del espacio cotidiano	53
2.6. CONCEPTOS PRINCIPALES	55
3. METODOLOGÍA	56
3.1. ESTUDIO DE CASOS	56
3.2. TIPO DE ESTUDIO Y TRABAJO DE CAMPO	58
3.2.1. Contexto y Selección de Muestra General	58
3.2.2. Selección Muestra de Estudio Específica	59
3.2.3. Diseño de procesamiento de datos a partir de Encuesta Panel Año 1, Proyecto Fondecyt Regular 1151287, Barrios Parque O`Higgins, Plaza Chacabuco, Barros Luco y Alameda – Las Rejas	61
3.2.4. Diseño de entrevistas y procesamiento de datos, Barrio Parque O`Higgins y Barrio Alameda – Las Rejas	62
3.2.5. Diseño de entrevistas a actores clave	66
3.3. RESUMEN METODOLÓGICO PARA LOS CASOS DE ESTUDIO	69
4. CONTEXTO DE ANÁLISIS	70
4.1. PERCEPCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA EN COMUNAS Y BARRIOS	72
4.1.1. Percepciones y satisfacciones a nivel comunal	72
4.1.2. Percepciones y satisfacciones a nivel barrial	74
4.1.3. Distancias y desplazamientos	78
4.2. OBRAS NUEVAS DE VIVIENDA	82
4.2.1. Obras Nuevas Aprobadas de Vivienda	82
4.3. EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS BARRIOS	84
4.4. CONTEXTO PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE	86
4.4.1. Planificación del Transporte y el espacio en Chile	86
5. DESARROLLO, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	88
5.1. DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA Y RESULTADOS ENCUESTA	88
5.1.1. Muestra	88
5.1.2. Estratificación socioeconómica	89
5.1.3. Movilidad Vivienda Anterior	91
5.1.4. Movilidad Vivienda de los padres cuando entrevistado tenía 18 años	96
5.1.5. Movilidad por Trabajo	101
5.1.6. Movilidad por Escuela de Mayor de sus hijos	106
5.1.7. Movilidad por Trámites de Salud	111
5.1.8. Movilidad por Lugar de Compras	116
5.1.9. Movilidad por Lugar de Recreación	121
5.2. DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA Y RESULTADOS DOS BARRIOS	126
5.2.1. Estratificación socioeconómica por año de ocupación de vivienda – Barrio Parque O`Higgins y Barrio Alameda – Las Rejas	126
5.2.2. Año de ocupación por edad - Barrio Parque O`Higgins y Barrio Alameda Las Rejas	126
5.2.3. Año de ocupación por si estaría dispuesto a vender vivienda - Barrio Parque O`Higgins y Barrio Alameda – Las Rejas	128
5.2.4. Año de ocupación por motivaciones para permanecer en el barrio - Barrio	

Parque O`Higgins y Barrio Alameda – Las Rejas	129
5.2.5. Año de ocupación por evaluación aspecto y apego con el barrio - Barrio Parque O`Higgins y Sector Alameda – Las Rejas	129
5.2.6. Capital social y Capital Cultural - Barrio Parque O`Higgins y Sector Alameda – Las Rejas	130
5.3. ESTUDIO DE CASO BARRIO ALAMEDA – LAS REJAS	133
5.3.1. Hogares	133
5.3.2. Componente Habitacional	134
5.3.3. Motivaciones	135
5.3.4. Movilidad Residencial y medios de movilidad del hogar	136
5.3.5. Movilidad a trabajo desde vivienda actual y vivienda pasada	138
5.3.6. Movilidad a educación desde vivienda actual y vivienda pasada	139
5.3.7. Movilidad a abastecimiento desde vivienda actual y vivienda pasada	140
5.3.8. Movilidad a recreación desde vivienda actual y vivienda pasada	141
5.3.9. Movilidad a salud desde vivienda actual y vivienda pasada	142
5.3.10. Movilidad a otros desde vivienda actual y vivienda pasada	143
5.3.11. Movilidad insatisfecha desde vivienda actual y vivienda pasada	145
5.3.12. Autoevaluación de las situaciones de movilidad	147
5.3.13. Percepción de transformaciones urbanas en el barrio	148
5.3.14. Percepción de Transformaciones del transporte en el barrio	151
5.3.15. Medidas de mitigación y opiniones del barrio	152
5.3.16. Percepción de barrio, transporte y transformaciones residenciales	153
5.3.17. Conclusiones sobre los entrevistados de Barrio Alameda - Las Rejas	152
5.4. ESTUDIO DE CASO BARRIO PARQUE O`HIGGINS	158
5.4.1. Hogares	158
5.4.2. Componente habitacional	160
5.4.3. Motivaciones	161
5.4.4. Movilidad residencial y medios de movilidad del hogar	161
5.4.5. Movilidad a trabajo desde vivienda actual y vivienda anterior	163
5.4.6. Movilidad a educación desde vivienda actual y vivienda anterior	164
5.4.7. Movilidad a abastecimiento desde vivienda actual y vivienda anterior	165
5.4.8. Movilidad a recreación desde vivienda actual y vivienda anterior	166
5.4.9. Movilidad a salud desde vivienda actual y vivienda anterior	167
5.4.10. Movilidad a otros desde vivienda actual y vivienda anterior	168
5.4.11. Movilidad insatisfecha desde vivienda actual y vivienda anterior	169
5.4.12. Autoevaluación de situaciones de movilidad	170
5.4.13. Percepción de las transformaciones urbanas del barrio	173
5.4.14. Percepción de las transformaciones transporte del barrio	173
5.4.15. Medidas de mitigación y opiniones del barrio	175
5.4.16. Percepción barrio, transporte y transformaciones residenciales	176
5.3.17. Conclusiones sobre los entrevistados de Barrio Parque O`Higgins	177

5.5. DISCURSOGRAMAS	180
5.5.1. Discursogramas Estación Central, Alameda – Las Rejas	180
5.5.2. Discursograma Santiago, Barrio Parque O’Higgins	187
5.6. CAPITAL ESPACIAL, TRANSPORTE, GENTRIFICACIÓN DESDE EL ESTADO; VISIÓN ACTORES CLAVE	195
5.6.1. Coordinación de las instituciones	195
5.6.2. Gerenciamiento de proyectos multisectoriales.....	196
5.6.3. Resolución de conflictos.....	197
5.6.4. Vinculación del desarrollo del transporte y la planificación urbana	198
5.6.5. Asegurar la calidad de vida de los residentes de un barrio.....	199
5.6.6. Vínculo de infraestructuras, transporte y movilidad con los IPT	200
5.6.7. Planes maestros, para proyectos de infraestructura, transporte y movilidad	201
5.6.8. Asegurar que beneficios de acceso al transporte no sean tomados por nuevos residentes de un barrio	201
5.6.9. Visión estratégica en beneficio de calidad de vida sin pérdida de espacio	202
5.6.10. Trabajo con la especulación del valor del suelo.....	202
5.6.11. Modelos de ciudad	202
5.6.12. Trabajo con la comunidad	202
5.6.13. Asegurar equidad	202
6. CONCLUSIONES	203
7. ALCANCES Y RECOMENDACIONES	206
8. BIBLIOGRAFÍA	210

ANEXOS

	Página
ANEXO 1. PAUTA ENTREVISTA RESIDENTES SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS Y ESTACIÓN CENTRAL, BARRIO ALAMEDA / LAS REJAS	218
ANEXO 2. PAUTA DE ENTREVISTA A ACTORES CLAVE	223
ANEXO 3. PERMISOS Y SUPERFICIES APROBADAS DE VIVIENDA.....	225
ANEXO 4. TABLAS Y MAPAS DE DESPLAZAMIENTOS SOCIALES, RESIDENCIA DE 3 AMIGOS.....	226
ANEXO 5. DIMENSIONES Y VARIABLES DEL CAPITAL ESPACIAL	231
ANEXO 6. MAPAS DE MOVILIDAD ENTREVISTAS BARRIO ALAMEDA – LAS REJAS.....	234
ANEXO 7. MAPAS DE MOVILIDAD ENTREVISTAS BARRIO PARQUE O'HIGGINS.....	252
ANEXO 8. MAPAS ENCUESTAS DE PERCEPCIÓN DE CALIDAD DE VIDA URBANA 2007-2010, MINVU	252
ANEXO 9. MAPAS DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE	276

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1:	Límites de los barrios Casos de Estudio	25
Figura 2:	Dimensiones del Capital Espacial.....	55
Figura 3:	Metodología para el Análisis de Estudios de Caso.....	69
Figura 4:	Resumen de postura para trabajar los resultados	69
Figura 5:	Barrios y Sistema de Transporte Público.....	84
Figura 6:	Trazado preliminar Plan Estratégico. Asesoría MTT “Conectividad de Ciclovías de la RM”	87
Figura 7:	Vivienda actual y vivienda anterior, residentes Barrio Alameda – Las Rejas	92
Figura 8:	Vivienda actual y vivienda anterior, residentes Barrio Parque O’Higgins	93
Figura 9:	Vivienda actual y vivienda anterior, residentes Barrio Plaza Chacabuco	94
Figura 10:	Vivienda actual y vivienda anterior, residentes Barrio Plaza Chacabuco	95
Figura 11:	Vivienda actual y vivienda anterior padres, residentes Barrio Alameda – Las Rejas	97
Figura 12:	Vivienda actual y vivienda anterior padres, residentes Barrio Parque O’Higgins	98
Figura 13:	Vivienda actual y vivienda anterior padres, residentes Barrio Plaza Chacabuco	99
Figura 14:	Vivienda actual y vivienda anterior padres, residentes Barrio Barros Luco	100
Figura 15:	Vivienda actual a lugar de trabajo, residentes Barrio Alameda – Las Rejas	102
Figura 16:	Vivienda actual a lugar de trabajo, residentes Barrio Parque O’Higgins	103
Figura 17:	Vivienda actual a lugar de trabajo, residentes Barrio Plaza Chacabuco.....	104
Figura 18:	Vivienda actual a lugar de trabajo, residentes Barrio Barros Luco	105
Figura 19:	Vivienda actual a escuela del mayor de sus hijos, residentes Barrio Alameda – Las Rejas.....	107
Figura 20:	Vivienda actual a escuela del mayor de sus hijos, residentes Barrio Parque O’Higgins.....	108
Figura 21:	Vivienda actual a escuela del mayor de sus hijos, residentes Barrio Plaza Chacabuco	109
Figura 22:	Vivienda actual a escuela del mayor de sus hijos, residentes Barrio Barros Luco.....	110
Figura 23:	Vivienda actual a trámites de salud, residentes Barrio Alameda – Las Rejas	112
Figura 24:	Vivienda actual a trámites de salud, residentes Barrio Parque O’Higgins	113
Figura 25:	Vivienda actual a trámites de salud, residentes Barrio Plaza Chacabuco	114
Figura 26:	Vivienda actual a trámites de salud, residentes Barrio Barros Luco	115
Figura 27:	Vivienda actual a lugar de compras, residentes Barrio Alameda – Las Rejas	117
Figura 28:	Vivienda actual a lugar de compras, residentes Barrio Parque O’Higgins	118
Figura 29:	Vivienda actual a lugar de compras, residentes Barrio Plaza	

	Chacabuco	119
Figura 30:	Vivienda actual a lugar de compras, residentes Barrio Barros Luco.....	120
Figura 31:	Vivienda actual a lugar de recreación, residentes Barrio Alameda – Las Rejas	122
Figura 32:	Vivienda actual a lugar de recreación, residentes Barrio Parque O`Higgins	122
Figura 33:	Vivienda actual a lugar de recreación, residentes Barrio Plaza Chacabuco	124
Figura 34:	Vivienda actual a lugar de recreación, residentes Barrio Barros Luco.....	125
Figura 35:	Percepciones y desplazamientos Familia 1 / Nuevo.....	182
Figura 36:	Percepciones y desplazamientos Familia 2 / Nuevo.....	182
Figura 37:	Percepciones y desplazamientos Familia 3 / Original.....	183
Figura 38:	Percepciones y desplazamientos Familia 4 / Nuevo.....	183
Figura 39:	Percepciones y desplazamientos Familia 5 / Original.....	183
Figura 40:	Percepciones y desplazamientos Familia 6 / Nuevo.....	183
Figura 41:	Percepciones y desplazamientos Familia 7 / Original/Nuevo	185
Figura 42:	Percepciones y desplazamientos Familia 8 / Nuevo.....	185
Figura 43:	Percepciones y desplazamientos Familia 9 / Original.....	185
Figura 44:	Percepciones y desplazamientos Familia 10 / Original.....	186
Figura 45:	Percepciones y desplazamientos Familia 11 / Original.....	186
Figura 46:	Percepciones y desplazamientos Familia 1 / Nuevo.....	189
Figura 47:	Percepciones y desplazamientos Familia 2 / Original.....	189
Figura 48:	Percepciones y desplazamientos Familia 3 / Nuevo.....	189
Figura 49:	Percepciones y desplazamientos Familia 4 / Original.....	190
Figura 50:	Percepciones y desplazamientos Familia 5 / Nuevo.....	190
Figura 51:	Percepciones y desplazamientos Familia 6 / Nuevo.....	191
Figura 52:	Percepciones y desplazamientos Familia 7 / Original/Nuevo	192
Figura 53:	Percepciones y desplazamientos Familia 8 / Original/Nuevo	192
Figura 54:	Percepciones y desplazamientos Familia 9 / Original/Nuevo	193
Figura 55:	Percepciones y desplazamientos Familia 10 / Original.....	193
Figura 56:	Percepciones y desplazamientos Familia 11 / Original.....	194
Figura 57:	Percepciones y desplazamientos Familia 12 / Nuevo.....	194
Figura 58:	Comunas donde se ubican tres amigos, residentes Barrio Parque O`Higgins	227
Figura 59:	Comunas donde se ubican tres amigos, residentes Barrio Alameda – Las Rejas	228
Figura 60:	Comunas donde se ubican tres amigos, residentes Barrio Plaza Baquedano.....	229
Figura 61:	Comunas donde se ubican tres amigos, residentes Barrio Barros Luco	230
Figura 62:	Desplazamiento residencial Familia 01 – Alameda / Las Rejas - Nuevo.....	235
Figura 63:	Desplazamiento residencial Familia 02 – Alameda / Las Rejas - Nuevo.....	235
Figura 64:	Desplazamiento residencial Familia 03 – Alameda / Las Rejas - Original.....	235
Figura 65:	Desplazamiento residencial Familia 04 – Alameda / Las Rejas - Nuevo.....	236
Figura 66:	Desplazamiento residencial Familia 05 – Alameda / Las Rejas - Original.....	236
Figura 67:	Desplazamiento residencial Familia 06 – Alameda / Las Rejas - Nuevo.....	237
Figura 68:	Desplazamiento residencial Familia 07 – Alameda / Las Rejas - Original / Nuevo	238
Figura 69:	Desplazamiento residencial Familia 08 – Alameda / Las Rejas - Nuevo.....	238
Figura 70:	Desplazamiento residencial Familia 09 – Alameda / Las Rejas - Original.....	238
Figura 71:	Desplazamiento residencial Familia 10 – Alameda / Las Rejas - Original.....	239

Figura 72:	Desplazamiento residencial Familia 11 – Alameda / Las Rejas - Original.....	240
Figura 73:	Movilidad cotidiana Familia 01 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Nuevo	241
Figura 74:	Movilidad cotidiana Familia 01 – Alameda / Las Rejas, vivienda anterior - Nuevo.....	241
Figura 75:	Movilidad cotidiana Familia 02 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Nuevo	242
Figura 76:	Movilidad cotidiana Familia 02 – Alameda / Las Rejas, vivienda anterior - Nuevo.....	242
Figura 77:	Movilidad cotidiana Familia 03 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Original.....	244
Figura 78:	Movilidad cotidiana Familia 03 – Alameda / Las Rejas, vivienda anterior - Original.....	246
Figura 79:	Movilidad cotidiana Familia 04 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Nuevo	246
Figura 80:	Movilidad cotidiana Familia 04 – Alameda / Las Rejas, vivienda anterior - Original.....	247
Figura 81:	Movilidad cotidiana Familia 05 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Original	248
Figura 82:	Movilidad cotidiana Familia 06 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Nuevo	249
Figura 83:	Movilidad cotidiana Familia 06 – Alameda / Las Rejas, vivienda anterior - Nuevo.....	250
Figura 84:	Movilidad cotidiana Familia 07 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Nuevo	247
Figura 85:	Movilidad cotidiana Familia 07 – Alameda / Las Rejas, vivienda anterior - Nuevo.....	247
Figura 86:	Movilidad cotidiana Familia 08 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Nuevo	248
Figura 87:	Movilidad cotidiana Familia 08 – Alameda / Las Rejas, vivienda anterior - Nuevo.....	248
Figura 88:	Movilidad cotidiana Familia 09 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Nuevo	249
Figura 89:	Movilidad cotidiana Familia 10 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Original	250
Figura 90:	Movilidad cotidiana Familia 10 – Alameda / Las Rejas, vivienda anterior - Original.....	250
Figura 91:	Movilidad cotidiana Familia 11 – Alameda / Las Rejas, vivienda actual - Original	251
Figura 92:	Desplazamiento residencial Familia 01 – Parque O`Higgins - Nuevo	253
Figura 93:	Desplazamiento residencial Familia 03 – Parque O`Higgins - Original	253
Figura 94:	Desplazamiento residencial Familia 03 – Parque O`Higgins - Original	254
Figura 95:	Desplazamiento residencial Familia 04 – Parque O`Higgins - Nuevo	254
Figura 96:	Desplazamiento residencial Familia 05 – Parque O`Higgins - Nuevo	255
Figura 97:	Desplazamiento residencial Familia 06 – Parque O`Higgins - Nuevo	255
Figura 98:	Desplazamiento residencial Familia 07 – Parque O`Higgins - Nuevo	256
Figura 99:	Desplazamiento residencial Familia 08 – Parque O`Higgins - Original / Nuevo	256
Figura 100:	Desplazamiento residencial Familia 09 – Parque O`Higgins - Original / Nuevo	257
Figura 101:	Desplazamiento residencial Familia 10 – Parque O`Higgins - Original	257
Figura 102:	Desplazamiento residencial Familia 11 – Parque O`Higgins - Original	258
Figura 103:	Desplazamiento residencial Familia 12 – Parque O`Higgins - Nuevo	258
Figura 104:	Movilidad cotidiana Familia 01 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Nuevo	259
Figura 105:	Movilidad cotidiana Familia 01 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Nuevo	259
Figura 106:	Movilidad cotidiana Familia 02 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Original	260
Figura 107:	Movilidad cotidiana Familia 02 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Original	260
Figura 108:	Movilidad cotidiana Familia 03 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Original	261
Figura 109:	Movilidad cotidiana Familia 03 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Original	261
Figura 110:	Movilidad cotidiana Familia 04 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Nuevo	262
Figura 111:	Movilidad cotidiana Familia 05 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Nuevo	263
Figura 112:	Movilidad cotidiana Familia 05 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Nuevo	263
Figura 113:	Movilidad cotidiana Familia 06 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Nuevo	264
Figura 114:	Movilidad cotidiana Familia 06 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Nuevo	264
Figura 115:	Movilidad cotidiana Familia 07 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Nuevo	265
Figura 116:	Movilidad cotidiana Familia 07 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Nuevo	265
Figura 117:	Movilidad cotidiana Familia 08 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Original/Nuevo....	266
Figura 118:	Movilidad cotidiana Familia 08 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Original/Nue.....	266
Figura 119:	Movilidad cotidiana Familia 09 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Original/Nuevo....	267
Figura 120:	Movilidad cotidiana Familia 09 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Original/Nue.....	267

Figura 121:	Movilidad cotidiana Familia 10 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Original	268
Figura 122:	Movilidad cotidiana Familia 11 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Original	268
Figura 123:	Movilidad cotidiana Familia 12 – Parque O`Higgins, vivienda actual - Nuevo	269
Figura 124:	Movilidad cotidiana Familia 12 – Parque O`Higgins, vivienda anterior - Nuevo	269
Figuras 125 a 172:	Mapas Encuestas de Percepción Calidad de Vida Urbana	270
Figura 173:	Metro y ciclovías E. Central, Independencia, San Miguel y Santiago.....	276
Figura 174:	Recorrido Transantiago, Autopistas, Metro en Estación Central Independencia, San Miguel y Santiago.....	277

ÍNDICE DE RECUADROS

Recuadro 1:	Factores de disputa producto de la gentrificación.....	55
--------------------	--	----

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráficos 1 Al 4:	Percepción de la Calidad de Vida de la Comuna	76
Gráficos 5 Al 8:	Percepción de la Calidad de Vida en el Barrio	78
Gráficos 9 Al 16:	Distancias y desplazamientos 2007 y 2010	81
Gráfico 17:	Obras nuevas aprobadas desde 1990 a 2015	84
Gráfico 18:	Afluencia de pasajeros metro	87
Gráfico 19:	Viviendas 2002 a 2015 en Barrios de Estudio.....	90
Gráfico 20:	Tasa de crecimiento VIV 2002-2008 y 2008-2015 en Barrios de estudio	91
Gráfico 21:	Tasa de crecimiento VIV 2002 - 2015	91
Gráfico 22:	Confianza en que el barrio	225
Gráfico 23:	Correlación % superficies aprobados vivienda / % permisos aprobados vivienda Estación Central	225
Gráfico 24:	Correlación % superficies aprobados vivienda / % permisos aprobados vivienda Estación Santiago	225
Gráfico 25:	Correlación % superficies aprobados vivienda / % permisos aprobados vivienda Estación San Miguel.....	225
Gráfico 26:	Correlación % superficies aprobados vivienda / % permisos aprobados vivienda Independencia.....	225

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1:	Cantidad de manzanas seleccionadas por proyecto Fondecyt, en cada comuna	59
Tabla 2:	Unidades barriales	60
Tabla 3:	Descripción variables seleccionadas Encuesta Panel	62
Tabla 4:	Descripción muestra Estudio Caso Parque O'Higgins y Alameda – Las Rejas	63
Tabla 5:	Descripción variables entrevistas Caso Parque O'Higgins y Caso Alameda – Las Rejas	65
Tabla 6:	Actores clave entrevistados	66
Tabla 7:	Preguntas entrevista a actores claves Estado	67
Tabla 8:	Percepción de la Calidad de Vida en la Comuna.....	73
Tabla 9:	Percepción de la Calidad de Vida en el Barrio.....	75
Tabla 10:	Distancias y desplazamientos 2007	79
Tabla 11:	Distancias y desplazamientos 2010.....	79
Tabla 12:	Permisos aprobados de vivienda	81
Tabla 13:	Tasas de crecimiento - obras nuevas aprobadas	82
Tabla 14:	Superficies obras nuevas aprobadas de vivienda.....	85
Tabla 15:	Afluencia de pasajeros en metro, por línea (millones de viajes por año) 1990 - 2015	85
Tabla 16:	Cantidad de manzanas seleccionadas por proyecto Fondecyt, en cada comuna y aumento de cantidad de viviendas en el tiempo en cada comuna.	88
Tabla 17:	de contingencia año de ocupacion de vivienda (en tramos).....	90
Tabla 18:	Población estimada en situación de pobreza.....	90
Tabla 19:	Pobreza por ingresos	90
Tabla 20:	Ubicación residencia anterior.....	90
Tabla 21:	Ubicación residencia de sus padres cuando tenía 18 años.....	98
Tabla 22:	Movilidad a comunas por trabajo	103
Tabla 23:	Transporte al trabajo	102
Tabla 24:	Movilidad a escuela de hijo mayor	108
Tabla 25:	Transporte a escuela de hijo mayor	108
Tabla 26:	Movilidad a trámites de salud	113
Tabla 27:	Transporte a trámites de salud	113
Tabla 28:	Movilidad a lugar de compras	118
Tabla 29:	Transporte a lugar de compras	118
Tabla 30:	Movilidad a recreación	123
Tabla 31:	Transporte a recreación	123
Tabla 32:	Año ocupación vivienda por estratificación social – Estación Central	126
Tabla 33:	Año ocupación vivienda por estratificación social – Santiago.....	126
Tabla 34:	Año ocupación vivienda por edades – Estación Central.....	127
Tabla 35:	Año ocupación vivienda por edades – Santiago.....	127
Tabla 36:	Año ocupación vivienda por disponibilidad a vender vivienda – Estación Central.....	128
Tabla 37:	Año ocupación vivienda por disponibilidad a vender vivienda – Santiago.....	128
Tabla 38:	Año ocupación vivienda por motivaciones para permanecer en el barrio – Estación Central.....	131
Tabla 39:	Año ocupación vivienda por motivaciones para permancer en el barrio – Santiago.....	129
Tabla 40:	Año ocupación por evaluación aspecto y apego con el barrio – Estación Central.....	132
Tabla 41:	Año ocupación por evaluación aspecto y apego con el barrio – Santiago.....	130

Tabla 42:	Hogares entrevistas Barrio Alameda – Las Rejas	133
Tabla 43:	Componente habitacional entrevistados Barrio Alameda – Las Rejas	133
Tabla 44:	Movilidad residencial y medio de movilidad del hogar	133
Tabla 45:	Movilidad a trabajo de entrevistados.....	133
Tabla 46:	Movilidad a recintos educacionales	134
Tabla 47:	Movilidad a recintos de abastecimiento	134
Tabla 48:	Hogares entrevistas Barrio Alameda - Las Rejas	135
Tabla 49:	Componente habitacional barrio Alameda - Las Rejas.....	136
Tabla 50:	Motivaciones	137
Tabla 51:	Movilidad residencial.....	138
Tabla 52:	Medios de movilidad del hogar	139
Tabla 53:	Movilidad a trabajo de entrevistados.....	140
Tabla 54:	Movilidad a recintos educacionales	141
Tabla 55:	Movilidad a recintos de abastecimiento	142
Tabla 56:	Movilidad a recintos de recreación.....	143
Tabla 57:	Movilidad a recintos de salud.....	144
Tabla 58:	Movilidad a recintos otros	145
Tabla 59:	Movilidad insatisfecha desde vivienda actual	147
Tabla 60:	Movilidad insatisfecha desde vivienda pasada	148
Tabla 62:	Autoevaluación de las situaciones de movilidad.....	149
Tabla 63:	Percepción transformaciones urbanas del barrio.....	150
Tabla 64:	Percepción de transformaciones del transporte en el barrio.....	151
Tabla 65:	Medidas de mitigación y opiniones	152
Tabla 66:	Percepción de barrio, transporte y transformaciones residenciales	153
Tabla 67:	Hogares entrevistas Barrio Parque O’Higgins.....	159
Tabla 68:	Componente habitacional Barrio Parque O’Higgins	160
Tabla 69:	Motivaciones	161
Tabla 70:	Movilidad residencial.....	161
Tabla 71:	Medios de movilidad del hogar	162
Tabla 72:	Medios a trabajo.....	163
Tabla 73:	Movilidad a recintos educacionales	164
Tabla 74:	Movilidad a recintos de abastecimiento	165
Tabla 75:	Movilidad a recintos de recreación.....	166
Tabla 76:	Movilidad a recintos de salud.....	167
Tabla 77:	Movilidad a recintos otros	168
Tabla 78:	Movilidad insatisfecha desde vivienda actual	169
Tabla 79:	Movilidad insatisfecha desde vivienda pasada	170
Tabla 80:	Autoevaluación de las situaciones de movilidad.....	171
Tabla 81:	Percepción transformaciones urbanas del barrio.....	173
Tabla 82:	Percepción de transformaciones del transporte en el barrio.....	174
Tabla 83:	Medidas de mitigación y opiniones	175
Tabla 84:	Percepción de barrio, transporte y transformaciones residenciales	176

RESUMEN

En su más pura esencia, el “capital espacial” son las capacidades materiales (externas y corpóreas), simbólicas y culturales de conectarse con la ciudad, con las que cuentan los residentes de un espacio determinado dentro de ésta. Estas capacidades están relacionadas a la movilidad de las personas, movilidad que a su vez se vincula con el transporte, pero es aquí donde se amplía la mirada, ya que la movilidad tiene relación además con lo cotidiano, y es esa escala la que determina el capital espacial de los residentes de un barrio.

La hipótesis de este trabajo plantea que, cuando ocurre gentrificación, este capital es aprovechado por nuevos residentes, inyectados en los barrios a través del desarrollo inmobiliario. Este factor de desarrollo es a su vez resultante de las decisiones y políticas del sistema de transporte público que toma el Estado y que afectan el capital espacial en los barrios. En parte, depende del tipo de modo de transporte, si el capital espacial lo aprovechan los unos o los otros.

De tal forma, esta investigación se enfocó en identificar cómo la nueva accesibilidad de las personas genera un recambio socioeconómico y cultural en los barrios, y además el acceso al transporte público transforma la movilidad de los residentes originales y su capital espacial. De ahí que, la pregunta que guía esta investigación principal refiera a la forma en que se expresa la disputa de capital espacial en un barrio pericentral y su vínculo con la componente “movilidad”, producto del recambio de residentes, generado por un escenario de recambio inmobiliario y una nueva oferta de acceso al transporte público en el barrio.

Es decir, aparece una redistribución espacial de hogares, los que deciden localizarse en ciertos barrios tradicionales, como demanda a las nuevas

distribuciones del transporte y aparición de nuevos modos de viaje; transformando el mercado de vivienda y la vida de un barrio.

La metodología ocupada es de “estudio de caso”, focalizada en primera fase en cuatro barrios pericentrales de la Región Metropolitana (comunas de Estación Central, Independencia, San Miguel y Santiago), a partir de Encuesta Panel año 1 (Proyecto Fondecyt 1151287). En segunda fase, se profundiza en dos de ellos (Barrio Alameda - Las Rejas en Estación Central y sector Barrio Parque O’Higgins, en Santiago); ambos territorios se vinculan con el sistema de transporte público metropolitano Transantiago, que considera buses, Metro (Línea 1 existente y nuevo proyecto Línea 6), Ciclovías, y el Tren Rancagua Express. En una primera parte cualitativa, se indaga la estratificación socioeconómica y movilidad cotidiana de los residentes originales y nuevos de los barrios. Luego, en una segunda etapa, se detalla el año de ocupación de vivienda por estratificación, edad, disponibilidad a vender, a permanecer en el barrio, evaluación del aspecto del barrio y su apego, los activos de movilidad del hogar desde residencia actual y pasada, autoevaluación de las situaciones de movilidad, percepciones de transformaciones urbanas en el barrio y del transporte, medidas de mitigación y opiniones del barrio, y percepciones de transformaciones urbanas en el barrio; todo esto caracterizará la movilidad (proyectada por ellos mismos/deseada) y el capital espacial, evaluando la forma en que capturan este capital a través de variables de acceso, competencia y apropiación del barrio (definidas teóricamente por la literatura consultada).

Los resultados encontrados muestran que la accesibilidad al transporte público promueve cierto nivel de gentrificación y genera externalidades negativas en la movilidad de residentes originales, y el capital espacial es efectivamente captado por nuevos residentes, quienes llegan a la comuna no siempre para quedarse, por tanto, capturan un capital lo que no es definitivo,

deteriorando la vida cotidiana de los residentes de un barrio, afectando el capital cultural. En una tercera fase, se entrevistaron actores públicos involucrados en el desarrollo y tomas de decisiones de transporte en la Región Metropolitana y en estos barrios, no hallándose evidencia de una posible anticipación por parte del Estado de los efectos en el capital espacial y generación de procesos de gentrificación que gatillan sus intervenciones.

El trabajo de investigación permite concluir que el acceso al transporte público sí genera diferenciación social barrial, siendo un factor relevante la transformación de capital espacial de residentes, que altera la vida de quienes no lo capturan o lo ven transfigurado. Esto pone en evidencia que las decisiones del Estado vinculadas al transporte pueden ser gestoras de procesos de gentrificación en la ciudad.

PALABRAS CLAVES

Capital Espacial, Acceso al Transporte Público, Movilidad, Gentrificación

INTRODUCCIÓN

En algunos países de Latinoamérica se está registrando una nueva dimensión causante de gentrificación, es la disputa de “capital espacial”, que surge al existir recambio de residentes en un barrio, producto del acceso al transporte público (Apaolaza et al., 2016). Esto se puede reconocer en Santiago de Chile en barrios pericentrales, como lo es en las comunas de Estación Central, Independencia, San Miguel y Santiago, y afecta tanto a residentes originales como nuevos de un barrio, transformando la movilidad residencial y cotidiana de cada uno de ellos.

Habría que decir también, que dichos barrios cuentan con infraestructuras de transporte ya existente, y otras, las menos, en desarrollo. Estas infraestructuras son un “capital” que es otorgado por el Estado a sus usuarios. No obstante, cabe señalar paralelamente, que es el Estado el que suscita las políticas de transporte que afectan a las transformaciones barriales, incentivando un incremento del valor de suelo (Lopez Morales, 2016) y, debido a ello, comunas pericentrales se muestran ideales para vivir para segmentos sociales más altos, por localización y conectividad, propiciando la gentrificación en áreas céntricas de la ciudad. Es por esto que más adelante se profundiza en el quehacer del Estado para advertir estos procesos de gentrificación y disputa del capital espacial.

Producto de esto, es que algunos barrios centrales con buena accesibilidad dada por el transporte público, durante los últimos años, están siendo objeto de interés, como lo son Estación Central y Barrio Parque O'Higgins de la comuna de Santiago; tanto para los desarrolladores inmobiliarios que capturan las plusvalías de renta del suelo (López Morales, 2016) y propician la gentrificación, como para familias con mayor poder

adquisitivo, que son inyectadas en los barrios por la explotación de suelo céntrico.

Esta área urbana llega a ser un “nicho de deseo” al ser gentrificada, lo que trae entonces, consecuencias espaciales, territoriales, sociales y económicas a habitantes de un barrio; produciendo competitividad de espacio urbano y cambios en su movilidad (Apaolaza et al., 2016), por obtener centralidad, conectividad y acceso al transporte; lo que debería ser considerado un derecho, tanto como el derecho a la vivienda (López Morales, 2016).

Para tal efecto, el “capital espacial” se entiende como una asociación y concentración de capitales, vinculados a la presencia de determinado grupo socioeconómico en determinado espacio, que incluyen valores sociales, materiales, simbólicos y culturales, que se ponen en disputa al momento de existir recambio de residentes originales en el barrio. (Blanco et al., 2014; Rerat y Lees, 2011).

La disputa señalada, fragmenta el territorio y evidencia las desigualdades sociales, que nacen a partir de la dotación de infraestructura en un barrio vinculada al transporte; por lo tanto, al mismo tiempo, se entiende como “acceso diferencial de clase al transporte” a las capacidades materiales, físicas, económicas y espaciales que puedan tener la variedad de ciudadanos que utilizan el transporte público y llegan a ellos (Kaufmann et al., 2004; Guitiérrez, 2010; Blanco, 2010, Apaolaza, 2012).

Dicho todo esto, es que cabe abordar la gentrificación desde una arista que está siendo predominante en barrios centrales, pericentrales o nuevas centralidades, que tiene relación con el acceso a bienes públicos conducidos por el Estado, es decir, la alteración del capital espacial de los residentes de un barrio, puede estar netamente vinculada a la planificación y políticas del

transporte, que no incluyen valorizaciones cualitativas espaciales en sus evaluaciones. Como López Morales (2013: 36) afirma:

La gentrificación en sí es un problema de extracción y distribución desigual de la ganancia obtenida por el uso del suelo, y una distribución desigual en el acceso a los bienes públicos urbanos localizados centralmente; todo ello posibilitado, y a veces conducido, por el Estado.

En relación a lo dicho, López Morales y otros investigadores señalan la importancia del papel de las políticas públicas en los procesos de gentrificación, y establecen que los grupos sociales tienen derecho al espacio y derecho a la ciudad, idealmente aprovechando centralidad. Asimismo, indican que hay una perspectiva analítica y política que es posible de abordar para comprender el desplazamiento en la ciudad de residentes. En relación a esto, Janoschka (2016: 36) afirma que se puede abordar el “desplazamiento como movilidad territorial que se relaciona fundamentalmente con el transporte y la movilidad regular (diaria)”.

Al referirse al transporte público, esta tesis considera a todo el sistema por el que se movilizan las personas dentro o hacia fuera de su comuna, como las líneas de Metro, sistema de buses Transantiago, taxis colectivos, ciclovías, vías exclusivas y corredores, entre otros medios que sustentan su movilidad cotidiana.

Para los residentes de un barrio central gentrificado, producto de la incidencia de las políticas de transporte que entregan valorización comercial al suelo, debería existir, dentro de sus posibilidades, el poder vender sus predios a las inmobiliarias a precio de mercado y con ese dinero encontrar vivienda de reemplazo o de mejores condiciones, lo que en el caso de Santiago a menudo no sucede (López Morales, 2013, 2016).

La discusión acerca del recambio urbano producto de una nueva demanda de suelo central, generada por agentes desarrolladores de mayor poder económico, resultado – entre otras motivaciones – de la existencia de la brecha de renta, es decir, la ganancia potencial alojada en el suelo de barrios tradicionales de la ciudad que es capturada mayoritariamente por estos desarrolladores (López Morales, 2011, 2013, 2015, 2016), es revisada aquí desde otra arista. Esta tesis se pregunta si en localizaciones centrales con alto acceso a bienes públicos y sistemas de movilidad, la gentrificación implica también una pérdida de capital espacial experimentada por los residentes locales de menor poder económico (Apaolaza et al., 2016).

Las dos zonas principales del estudio en Barrio Alameda – Las Rejas en Estación Central y Barrio Parque O`Higgins en Santiago tienen conectividad y accesibilidad, dado principalmente por las líneas de Metro Línea 1 en el caso de Estación Central, y Línea 2 en el caso de Santiago; y ambos barrios tienen acceso a corredores de Transantiago. Se observa que la existencia de estas redes, no se considera para la mayoría de los residentes un beneficio de movilidad en su acceso cotidiano al barrio y a la ciudad. De tal forma, la tesis reflexiona si las políticas de transporte más bien les podrían haber significado algunos perjuicios.

Por otra parte, el hecho de que exista el recambio de residentes producto del acceso al transporte, evidencia en gran medida, que dicha accesibilidad no es captada por todos, se ve afectado el acceso de residentes por su condición social (Demoraes et al., 2016).

Como evidencia de la llegada de nuevos residentes y la explotación de la renta del suelo a los barrios señalados, se puede constatar a modo general el crecimiento considerable de oferta inmobiliaria residencial en las zonas. Para la comuna de Estación Central, en el año 1990 a nivel comunal, se aprobaron 253 Permisos de Obra Nueva de Viviendas, con una superficie total de Obra

Nueva Aprobada de Vivienda de 15.377 m²; para el año 2015, el número de viviendas aprobadas fue de 8.510 unidades, con una superficie total de Obra Nueva Aprobada de Vivienda de 434.283 m² (Instituto Nacional de Estadísticas (INE) y Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) - Dato Comunal; 2015).

En el caso de la comuna de Santiago, el año 1990 se aprobaron 840 viviendas, con una superficie total de Obra Nueva Aprobada de Vivienda de 40.422 m²; en el año 2008 se aprobaron 17.449 viviendas, con una superficie total de Obra Nueva Aprobada de Vivienda de 901.279 m²; posteriormente en el año 2014 se autorizaron 11.208 viviendas, y el 2015 se aprobaron 2.427 viviendas, con una superficie total de Obra Nueva Aprobada de 734.382 m² y 161.205 m² (Instituto Nacional de Estadísticas (INE) y Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) - Dato Comunal; 2015).

Lo expuesto evidencia que se trata de dos zonas de alto dinamismo inmobiliario, pese a que existe un rezago en la comuna de Santiago que a partir de 2012, desplazó la actividad inmobiliaria hacia comunas pericentrales, debido a la aplicación de normativas locales de construcción más estrictas, efecto de la Administración Municipal de Carolina Tohá.

Esta tesis al ser enfoque de estudio de casos, se complementó con datos levantados prácticamente desde todos los actores del Estado participantes (quienes se detallarán más adelante), a partir de una entrevista semi estructurada a cada uno de ellos, donde se observa el actuar de cada uno, el gerenciamiento para las tomas de decisiones de transporte consultando los barrios analizados, desde lo individual a lo multisectorial; sus posturas frente a las transformaciones sociales de los barrios a los que acceden con nuevas infraestructuras, como participan de los cambios en los precios del suelo y la especulación; y como advierten un posible proceso de gentrificación por el

aprovechamiento de diferentes grupos sociales del territorio, producto de la demanda por transporte.

Es importante explicar que el sector del transporte en el Gobierno de Chile, revisa la movilidad y el acceso al transporte a partir de dos aristas, que están lejos de aproximarse al entendimiento del territorio a partir de desplazamientos residenciales y sociales. Sus análisis nacen de dos encuestas: i) Encuesta Origen – Destino de viajes (EOD). ii) Encuesta de Movilidad¹. Ambas elaboradas por SECTRA, las que están lejos de involucrar en su análisis temas cualitativos, que son los que afectan la vida cotidiana de los residentes de un barrio, por disputa de capital espacial; ni tampoco contemplan en el análisis la especulación del suelo que aparece en un barrio, sino que, establecen datos sobre frecuencia, intensidad, modos de transporte, tiempos, flujos, tasas de ocupación y otros, sin contemplar la dimensión biográfica, espacial y social de las personas (Demoraes et al., 2016) (SECTRA, Coordinación de Planificación y Desarrollo, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2016).

Entonces, sobre la base de las ideas expuestas, esta investigación permite explorar el capital espacial y su vínculo con la movilidad, como resultado de la accesibilidad al transporte público. Busca aportar posesionando este capital como una nueva medición y dimensión de la gentrificación a nivel barrial, que

¹ Las Encuestas de Movilidad, que se realizan a partir del año 2010 en Santiago (SECTRA, 2016), se consideran la principal fuente de información para la planificación del sistema de transporte. Se desgrega la partición modal en Combinado, No Motorizado, Transporte Público, Transporte Privado y Caminata, y divide los propósitos del viaje en Estudio, Trabajo y otros. Para el caso de Santiago, la encuesta se realizó el año 2014, basada en la EOD del año 2012; y nuevamente se puede visualizar que no contemplan particiones ni variables cualitativas, que resultarían relevantes de abordar para incluir las demandas de capital espacial.

debería ser considerada por el Estado. Así, profundizar en las transformaciones y percepción de los valores espaciales, sociales, materiales y físicos, económicos, simbólicos y políticos para los residentes de un barrio central, evidenciando la experiencia de los residentes de estas transformaciones barriales nacidas de las decisiones y políticas de transporte.

Para dicha exploración, en cada barrio se trabajó desde la arista de tres actores, también los informantes:

- a) Residentes Originales: habitantes del barrio, son familias que han vivido por generaciones en la comuna;
- b) Residentes Nuevos: gentrificadores que son inyectados al barrio por el desarrollo inmobiliario con acceso diferencial al transporte o mayor poder adquisitivo.
- c) Estado: i) Autoridades Gerenciales de Gobierno: SECTRA, MINVU – DDU, DTPM, MDS; ii) Empresa Público-Privada: METRO S.A.; iii) Autoridades Locales: SECPLA I. Municipalidad de Santiago, Dirección de Asesoría Urbana I. Municipalidad de Estación Central.

Para abordar a los actores señalados, se trabajó con ellos a nivel exploratorio y descriptivo, a partir de las siguientes definiciones valóricas que permiten revisar la problemática de estudio, tanto a escala individual, barrial y política:

- a) Valores espaciales: referidos a la transformación espacial y utilización del barrio y el espacio, vinculado a la movilidad cotidiana.
- b) Valores sociales: referidos al arraigo de los residentes con el barrio y sus relaciones sociales cotidianas.
- c) Valores materiales y físicos: referidos a los equipamientos e infraestructura disponible.

- d) Valores económicos: referidos al acceso diferencial al derecho a la vivienda, producto del desarrollo inmobiliario y costo transporte.
- e) Valores simbólicos: referidos a los afectos, sentirse representado y arraigado con la comunidad y el barrio.
- f) Valores políticos: referidos a las decisiones políticas vinculadas al transporte, que otorgan y transforman el espacio, dando oportunidades y beneficios a los residentes de un barrio.

El diseño metodológico de la investigación es del tipo cualitativo principalmente, aunque se hace un procesamiento de datos cuantitativos a partir de los obtenidos en proyecto Fondecyt 1151287 que patrocina esta tesis. La fuente de los datos se desagrega en cuatro partes:

- a) Encuesta Panel año 1 (Proyecto Fondecyt 1151287);
- b) Entrevista semiestructurada a 11 y 12 residentes de cada barrio (Estación Central: Proyecto Contested Cities (PIRSESGA-2012-318944));
- c) Discursogramas de 11 y 12 residentes de cada barrio;
- d) Entrevistas a 18 actores clave.

La Metodología de análisis para los casos específicos de Estación Central y Santiago, se realizó a partir de: i) Análisis de contexto; ii) Análisis Estructura - Transporte; iii) Análisis Datos obtenidos de Encuesta panel año 1; iv) Análisis Datos obtenidos de entrevistas semiestructuradas; v) Análisis Observacional; vi) Análisis Situacional; vi) Análisis Comparativo entre barrios de estudio.

Los resultados encontrados en los barrios profundizados, es que existe diferenciación considerable socioeconómica entre Estación Central y Santiago, la estratificación socioeconómica de Santiago cambió en los últimos 7 años, de C2 a ABC1, aumentando un 39%, mismos años en que los residentes del

barrio comenzaron a ver transformaciones residenciales y llegada de jóvenes estudiantes y profesionales; y Estación Central aumentó a D su estratificación socioeconómica, en un 11%, y muy leve en C2, disminuyendo en C3 y ABC1.

Las inversiones y políticas de transporte público si promueven la gentrificación, entregando accesibilidad, que es objeto de deseo para personas que deciden localizarse en esos barrios. Los residentes originales perciben los cambios que está teniendo el barrio y reconocen el desplazamiento de vecinos producto del desarrollo inmobiliario; también reconocen deterioro en sus valores sociales, espaciales, materiales, simbólicos y económicos, producto de la infraestructura de transporte disponible y la llegada de nuevos residentes. Cabe señalar que es el Estado al proyectar el transporte, el que está siendo garante de la gentrificación mencionada y hoy en día no se está haciendo cargo de lo expuesto.

El análisis de los datos permitió concluir y demostrar a partir del problema expuesto, que es relevante preguntarse por estas transformaciones socio espaciales en los barrios que se gentrifican, ya que la declaración de atender desde el Estado a una comunidad con infraestructura para mejorar la calidad de vida de las personas, no tiene tal efecto, provocando gentrificación.

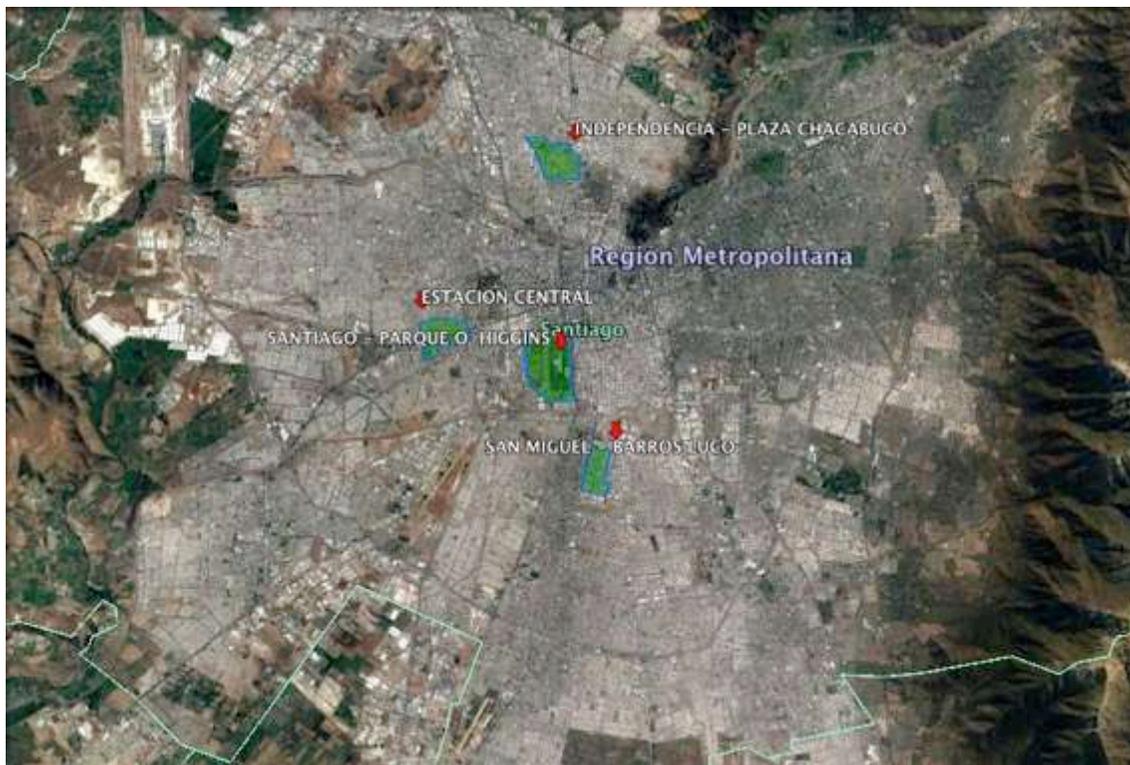
Las diferenciaciones sociales que aparecen en estos procesos de transformación urbana, y las oportunidades que se le presentan, configuran desplazamientos en la ciudad de familias completas, ya que nuevos residentes que llegan a un barrio y residentes originales, algunas veces sin importar las transformaciones espaciales, culturales, materiales, económicas y sociales del barrio se quedan, pero otras veces, se reubican en otras comunas, lo que no necesariamente están acorde a sus necesidades o expectativas de vida.

1. AREA DE ESTUDIO Y PROPUESTA

El contexto territorial de estudio en la presente investigación es determinado por Proyecto Fondecyt 1151287, lo que se detalla con mayor especificidad en el capítulo metodológico.

El territorio corresponde a cuatro Barrios, son Parque O'Higgins en comuna Santiago, Barrio Plaza Chacabuco en comuna Independencia, Barrio Barros Luco en comuna San Miguel y Barrio Alameda – Las Rejas comuna en Estación Central, según se grafica en Figura 1.

Figura 1. Límites de los barrios casos de estudio



Fuente: Elaboración Proyecto Fondecyt Regular 1151287

1.1. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.1.1. General

En vista de esta nueva dimensión de la gentrificación, vinculada a las oportunidades materiales, físicas, económicas y espaciales dadas por el acceso diferencial de clase al transporte, los actores, y valorizaciones, cabe preguntar: ¿Cómo es la disputa de capital espacial en un barrio pericentral y su vínculo con la componente movilidad, producto del recambio de residentes generado por el acceso al transporte público, a partir de las transformaciones sociales, materiales, simbólicas y culturales?

1.1.2. Específicas

- i. ¿Cómo el capital espacial se vincula con la componente de movilidad? Y ¿Qué alcance tiene en los bienes sociales, materiales, simbólicos y culturales de una comunidad?
- ii. ¿Cuáles son las particularidades que hacen que residentes originales permanezcan en el barrio y que residentes nuevos aspiren llegar a él?
- iii. ¿Cuáles son los hechos cotidianos vinculados a la movilidad que se ven transformados para los residentes originales producto de la llegada de una nueva clase social al barrio? y ¿Cómo son recogidas las externalidades materiales, físicas y espaciales por los residentes originales y residentes inyectados al barrio producto del desarrollo inmobiliario o mayor poder adquisitivo?
- iv. ¿Cómo el Estado visualiza que las decisiones de dotación de infraestructura en la ciudad que tocan a un barrio, afectan a residentes originales, logrando que el beneficio de conectividad y accesibilidad sea aprovechado por terceros? y ¿Qué visión y acciones genera el Estado sobre el derecho de un ciudadano de permanecer en su barrio, y que no sea

transformada su movilidad cotidiana y residencial por competencia y apropiación de nuevos residentes?

v. ¿Cómo perciben las transformaciones del barrio, tanto residentes originales como nuevos?

1.2. OBJETIVOS GENERAL Y ESPECÍFICOS

1.2.1. Objetivo General

i. Explorar el capital espacial y su vínculo con la movilidad, como resultado de la accesibilidad al transporte público, posesionando este capital como una nueva medición y dimensión de la gentrificación a nivel barrial, profundizando en las transformaciones sociales, materiales, simbólicas, económicas, culturales y políticas.

1.2.2. Objetivos Específicos

- i) Describir cómo son transformados los bienes sociales, materiales, simbólicos y culturales de residentes, a partir de su capital espacial;
- ii) Explorar las motivaciones, aspiraciones y experiencia de localización de residentes nuevos y originales;
- iii) Describir como se transforman los hechos cotidianos y movilidad producto del acceso al transporte público que genera externalidades;
- iv) Verificar como a partir de las decisiones de infraestructura de transporte del Estado, se modifica el capital espacial de residentes de un barrio;
- v) Describir como es la percepción de los residentes de las transformaciones del barrio.

1.3. HIPÓTESIS DE TRABAJO

1. Las inversiones y políticas de transporte público que toma el Estado promueven la gentrificación.
2. La gentrificación propaga que el capital espacial sea aprovechado por nuevos residentes inyectados en los barrios a través del desarrollo inmobiliario.
3. El acceso diferencial al transporte, transforma la movilidad de los residentes originales e insentiva el recambio socioeconómico en los barrios.

2. ELEMENTOS TEÓRICOS DE GENTRIFICACIÓN LATINOAMERICANA Y CAPITAL ESPACIAL

Las Ciudades latinoamericanas evidencian en las últimas décadas fuertemente diferenciaciones sociales y territoriales que fragmentan el espacio urbano. Esto ha sido tocado desde variadas aristas, pero con la visión en común, respecto a que grupos sociales se distribuyen en el territorio manifestando desigualdades sociales y segregaciones espaciales (Sabatini & Brain, 2008; Sabatini, 2006). Aparece relevante la aproximación física entre espacios residenciales dentro del territorio, las igualdades sociales de los grupos sociales en distintos sectores de la ciudad, y como se concentran en ella (Rodríguez & Arriagada, 2004). Dentro de estos debates, aparecen transformaciones urbanas en zonas centrales, donde aparecen renovaciones físicas, materiales y sociales, a partir de la conquista de grupos capitalistas de mayor poder económico, que a partir de las políticas neoliberales, promueven la gentrificación (Casgrain & Janoschka, 2013).

Dentro de ese marco general, se despliega la disputa de suelo relativamente central por grupos de residentes de mayor estrato socio-económico y cultural, que reemplazan a residentes de menor estrato socio-económico y cultural, siendo esto impulsado por políticas públicas que incentivan las inversiones privadas en dichos suelos centrales. Esto ha sido revisado por diversos autores de distintas partes del mundo, y desde varias aristas que se acercan al tema (Janoschka, 2016; Janoschka & Sequera, 2014, Alexandri et al., 2016; Delgadillo, 2016), quienes resultan influyentes en el discurso nacional e internacional sobre esta problemática que enmarca estos procesos, es gentrificación (López Morales, 2015).

La revisión teórica que se expone a continuación, permite acentuar y profundizar la mirada incipiente que se le está dando a la gentrificación en

Santiago de Chile, es la dimensión del capital espacial, dimensión que se atisba desde la posición social, material, simbólica y cultural del residente de un barrio central, que se ve transformada por el acceso a bienes públicos determinado por el Estado, como lo es el acceso al transporte (Blanco et al., 2014; Rerat & Lees, 2011; López Morales, 2015; Apaolaza et al., 2016), y que en conjunto, deterioran, transforman y convierten la movilidad cotidiana de los residentes de un barrio (Blanco et al., 2015).

Para comprender lo dicho, es que este capítulo se divide en seis secciones. La primera define la gentrificación desde el capital espacial. La segunda explora las formas de capital. El tercero, caracteriza el capital espacial, la movilidad y el acceso al transporte. El cuarto, identifica el vínculo del capital espacial con la movilidad cotidiana y la gentrificación. El quinto, expone el derecho a la ciudad versus las decisiones del Estado. Y el sexto, resume los conceptos principales de la investigación y como estos se relacionan con la gentrificación.

2.1. LA GENTRIFICACIÓN Y EL CAPITAL ESPACIAL

Como señalan Casgrain y Janoschka (2013), la gentrificación permite “la destrucción de la vida vecinal y de barrio, ya que, de forma consciente o inconsciente, la nueva forma de habitar el barrio transforma la vida de la población pre-existente” (p.35); entonces, resulta relevante revisar las desigualdades entre clases que se producen, a nivel de barrio – local – no a nivel urbano – metropolitano en estas comunas percidentales; así indagar en su articulación con el acceso al transporte, que toca al capital espacial de las personas a escala local.

Para explorar desde esta línea, cabe señalar que la gentrificación desplaza a residentes originales de un barrio a áreas de la ciudad, de desmejorada condición, como por ejemplo a la periferia, donde existe déficit

de redes de transporte y equipamiento (Blanco et al., 2015). Pero, en esta investigación, ese desplazamiento de residentes está determinado por la accesibilidad al transporte público en área central, acceso que propicia el desplazamiento de habitantes tradicionales y clases sociales dirigidas, a nuevas centralidades, nuevos barrios considerados emergentes pero centrales, donde este tipo de procesos urbanos, tocan y condicionan los “capitales culturales, relacionales y simbólicos” (Casgrain y Janoschka, 2013, p.23).

Al mismo tiempo, es el acceso al transporte público el que condiciona y transforma el valor del suelo, que resulta ser cotizado por desarrolladores inmobiliarios y familias de mayor poder adquisitivo, pero aclarando que existen marcos regulatorios desde el Estado que lo permiten, priorizando el desarrollo inmobiliario en los barrios analizados.

Si apelamos a ejemplos, donde se puede identificar desplazamiento de personas en zona central, producto de un proyecto urbano impulsado por el Estado, está el caso de Puerto Madero en Buenos Aires, es un proceso liderado por la inversión privada, con acceso a transporte y servicios, dirigida a nichos de estratos sociales más altos (Salinas, 2013). En Buenos Aires, a partir del año 2000, la variable transporte, es identificada desde la movilidad, como un vínculo necesario para comprender los problemas de acceso a servicios básicos para el desarrollo de actividades y sociabilización de las personas dentro del territorio, (Blanco, 2014).

Otro ejemplo, es la reurbanización en Santa Fe en México, que nace como un polo de desarrollo central, que activa el desarrollo inmobiliario en un sector deteriorado de la ciudad, dirigido a clases sociales altas; se generan nuevas longitudes de localización y ganancias de inversión inmobiliaria, donde la variable tiempo aparece como un activo (Pradilla, 2008). También está el caso de Río de Janeiro, donde el gobierno ha generado grandes

cambios urbanísticos en las favelas, expandiéndose físicamente mediante el Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC), iniciativa que incluye nuevos medios de transporte (Quiroz Ribeiro y Santos Junior, 2007).

Ahora bien, con la gentrificación, se transforman los bienes sociales, materiales, simbólicos y culturales de una comunidad, es decir el capital espacial de dichos residentes (Blanco et al., 2014; Rerat y Lees, 2011), que se suma a la perspectiva que plantea Alexandri et al. (2016), de que la gentrificación, además de generar consecuencias en lo habitacional, afecta a otros usos de suelo, como es el espacio público, también el comercio, entre otros.

Por consiguiente, se transforma el capital espacial y la movilidad, pero, resulta relevante señalar que, ha sido el Estado quien ha organizado el suelo y el espacio, entregando infraestructura de transporte público, por tanto, pareciera ser que está aportando a las políticas neoliberales que incentivan los mercados inmobiliarios y los subsidios del Estado a las “clases medias”, en comunas centrales, por accesibilidad. Según esto, el Estado, desde las políticas de transporte, sería un aportador a la transformación del capital espacial de los residentes de un barrio y de la gentrificación que transgrede la vida cotidiana de las personas, tal como lo establece Blanco et al. (2014).

Por tanto, la gentrificación, impide que residentes originarios de un barrio puedan acceder finalmente a los bienes disponibles de su barrio por competencia y apropiación. Son los sistemas de transporte los que dominan también el espacio urbano, lo conforman, entregando accesibilidad, lo que otorga valor social y espacial a los lugares dentro de la ciudad (Blanco, 2014), y es considerado como un derecho ciudadano, que paradójicamente genera desplazamiento de personas. Casgrain y Janoschka (2013: 38) señalan:

La gentrificación es un proceso de conquista del espacio urbano por parte de una clase dominante y la marginalización de los usos, las acciones y redes de las clases populares.

A partir del acceso, los lugares se activan económicamente, llegan los servicios que complementan a la vivienda de un barrio, que comienzan a complejizar el espacio urbano, aportado a la sociabilización de las personas; pero finalmente los beneficios y capitales no son tomados por dichas personas, sino por residentes que son inyectados por estos desarrollos al barrio, que no son parte del capital cultural de este.

Sobre las bases de las ideas expuestas para definir gentrificación a partir del acceso a la infraestructura de transporte público y su oferta, que transforma el capital espacial, se identifica a partir de Rérat y Lees (2011); Casgrain y Janoschka (2013); Blanco et al. (2014); Blanco et al. (2015):

- a) Planificación y evaluación social de iniciativas de inversión en infraestructura producida por el Estado, modifican la oferta de transporte público para dar acceso a barrios centrales y mejorar la calidad de vida de los residentes de un barrio.
- b) Aumento del valor del suelo en barrio pericentral, determinado por la oferta de transporte público que evidencia accesibilidad y ordenamiento territorial.
- c) Arribo en el barrio de agentes inmobiliarios que proveen de oferta de proyectos de vivienda, para usuarios con mayor capacidad de pago que la de los residentes originales.
- d) Llegada de residentes nuevos que captan suelo central, bienes públicos, y capital espacial, apropiación del espacio por accesibilidad.
- e) Transfiguración del paisaje urbano del barrio, y bienes sociales, materiales, simbólicos y culturales de una comunidad.

- f) Desplazamiento residencial de grupos sociales originales involuntaria, por pérdida de capitales, espacios político, económico y simbólico, y transformación de movilidad urbana, generan una reestructuración urbana descontrolada y desordenada por el Estado desde lo multisectorial, evidenciando la falta de coordinación con la planificación territorial.

Ahora bien, si nos concentramos en conocer procesos de gentrificación vinculados a la calidad de vida, es que interesa identificar desde lo cualitativo, las prácticas de movilidad de gentrificadores, centradas en las ventajas de ubicación en zonas centrales, así, estar mejor localizado, permite a un residente de barrio central, depender menos del automóvil, y practicar una vida urbana sostenible. (Rerat y Lees, 2011). Dicha calidad de vida, tiene que ver con la captación de capital espacial, vinculado a equidad espacial, fundamentada por la percepción del espacio como un hilo conductor, que se despliega o deja de desplegar en barrios aburguesados que van transformando su identidad y temporalidad, movilidad cotidiana y reproducción de la vida social (Bourdieu, 1983; Blanco et al., 2015). Pero, esa temporalidad e identidad poco tienen relación con ser desplegadas por decisiones conscientes y planificadas en el territorio.

Por otro lado, tal como plantea Campos (2014), son políticas públicas las que definen en la actualidad como es el espacio a escala local, “la falta de congruencia espacial es el resultado de un problema escalar”, y lo observa desde otra arista de políticas de origen sectorial, que para la presente investigación se puede plasmar en las políticas de transporte que poco abarcan las problemáticas socio-espaciales en un barrio, ni socio-urbanas.

Por tanto, los problemas socio-espaciales en un barrio, a partir de la gentrificación, que podrían parecer subjetivos, ya que no se encuentran sistematizados, por el contrario, no lo son, pueden incorporarse en alguna

dimensión analítica a partir de revisar el espacio a escala local, y permiten: i) estudiar la geografía del transporte y sus posibilidades de ser políticas asociadas con mayor fuerza a lo territorial; ii) descifrar las problemáticas socio-espaciales por gentrificación y transporte; iii) como se ven afectadas las formas de capital que se ven intangibles – espacial, relacional - simbólico – a partir de la gentrificación por acceso diferencial al transporte público. Si se controlara esto, se podrían abordar de otra manera el desarrollo urbano, y también el desarrollo a escala local, pre gentrificación.

2.2. EL CONTEXTO DEL CAPITAL ESPACIAL Y SU RELACIÓN CON OTROS CAPITALES

Como complemento a lo expuesto, se hace necesario abordar con mayor profundidad el alcance de otros capitales que permiten explicar el capital espacial para los casos de estudio. Apaolaza y Blanco (2015) han hecho una revisión exhaustiva del estado del arte del concepto capital espacial, que aporta con definiciones mas concretas que se tornan útiles para la presente investigación, visualizando que este capital explica una situación de la vida urbana que es multiescalar.

2.2.1. Capital Espacial

Recogiendo lo más importante de lo planteado por Apaolaza y Blanco (2015) sobre el capital espacial y su temporalidad, se puede indicar que, comienza a ser discutido alrededor del año 2000, robusteciéndose entre los años 2010 y 2014 aproximadamente, y manifiesta en ese período, de acuerdo a la discusión teórica, su relación con la “movilidad, el acceso y/o el control de redes y escalas en la apropiación de la ciudad”, que caracteriza y condiciona a sujetos en el territorio, superando las variables de infraestructura y/o

económicas, que aportan a las experiencias de los sujetos en el territorio y al territorio.

Pero, también se visualiza que existe “la dimensión espacial de los problemas sociales” dentro del capital espacial, que es otra capa de análisis. La problemática del capital espacial expone “la articulación entre las condiciones materiales urbanas y las condiciones de los sujetos y grupos sociales en sus contextos específicos”. (López Morales, 2015, citado en Apaolaza y Blanco, 2015: 2)

A partir de Suárez et al., Levy, Rodríguez, Kaumann y otros, finalmente Apaolaza y Blanco (2015) definen tres aristas de análisis, “el capital espacial como atributo del territorio”, “el capital espacial como atributo de la aglomeración social” y “el capital espacial como atributo del sujeto” (p.4-9), lo que parece pertinente para avanzar.

Cuando se define el capital espacial a partir del territorio, corresponde a lo material, lo que queda en manifiesto en la ciudad, como la “dotación de infraestructura, la accesibilidad”, los bienes públicos, lo que puede ser llegar a ser un atributo o algo nocivo para el sujeto, el sujeto es quien lo recibe y es objetivo. En este tipo de capital incide la localización y se ve afectado por la movilidad cotidiana de los sujetos; mencionan el concepto de “capital territorial”, como una forma de reclamo al acceso a la movilidad, y se identifican con el capital cultural de Bourdieu. Señalan a tener en cuenta el papel de la inversión en infraestructura y servicios de transporte como mecanismos gentrificadores, las diferencias de accesibilidad en diferentes contextos y la movilidad de los grupos desplazados.

Pero resulta relevante también incorporar lo que indica además Apaolaza y Blanco (2015), basado en Marcus y otros, que añaden la coordenada del “valor de uso”, este valor, es transformado por el capital económico, el que genera un cambio urbano a partir de la densidad, la diversidad y la

accesibilidad, que lo denominan “valor de cambio”, y esto también entonces es parte relevante del capital espacial.

Para identificar el capital espacial como atributo de la aglomeración social, este tiene que ver con las organizaciones sociales, con una “comunidad territorializada”, forma parte de la forma de materializar el capital espacial, tanto territorial como del sujeto, pero es intangible, es un activo que materializa el capital espacial. (Apaolaza y Blanco, 2015).

Y el capital espacial como atributo del sujeto, encuentra parte de su base en el capital social de Pierre Bourdieu, tiene que ver además con sus atributos, con sus sentidos y con su movilidad, que puede ser “acumulada e intercambiada”, como se apropia de ello, y es más bien subjetivo.

Kaufmann et al. (2004), identifican tres factores claves para las posibilidades de movilidad, que conectan los desarrollos sociales, culturales, económicos y políticos en la ciudad, que son parte integrante del atributo que puede absorber el sujeto y forma parte integrante entonces del capital espacial, no de los bienes: i) el acceso, relacionado con las opciones y condiciones de movilidad posible según un determinado lugar y momento; ii) la apropiación, relacionada con estrategias, valores, representaciones y hábitos sobre las diferentes posibilidades de movilidad; iii) y las habilidades, relacionado con capacidades físicas, adquiridas y organizacionales para operativizar el acceso y la apropiación. (Kaufmann et al. ,2004, p.750)

Por tanto, el capital espacial depende del contexto material del espacio – transporte, infraestructura, bienes públicos, del entorno – que debe entenderse desde su articulación y ser considerado en el ordenamiento territorial; y de las capacidades inmateriales de apropiación de él, que pueda tener un sujeto o un grupo de sujetos – ingresos, habilidades para la movilidad, otros – que deben ser articuladas en las políticas públicas vinculantes; y con ello toma valor y se genera la disputa de capital espacial,

que algunas veces ocurre por resistencia u otras adaptaciones materiales, espaciales y sociales. (Apaolaza y Blanco, 2015); pero resulta claro que deben trabajar en conjunto.

2.2.2. Otros Capitales

Como ya se revisó, Kaufmann et al. (2004), plantea tres elementos para entender el capital espacial, el acceso, la competencia y la apropiación, que pueden ser reales o percibidas. Pero anterior a esto, siendo algo que podemos relacionar, Bourdieu (1983) definía tres formas de capital, uno de ellos, el “capital cultural”, que podría estar también dentro de la definición de capital espacial. Para poder comprender esto, es que necesitamos revisar las formas de capital de Bourdieu y como explica las formas de acumulación que tienen.

Las formas de capital de Bourdieu están vinculadas directamente con posibilidades de intercambio social, lo que también es parte estructurante de lo que podemos definir para el capital espacial. Los capitales son: “capital económico”, “capital cultural” y “capital social”. Y ellos pueden vincularse y transformarse en el otro a partir de sus relaciones. (Bourdieu, 1983): i) el capital económico está relacionado directamente con el dinero y derechos de propiedad; ii) el capital cultural, está vinculado a las clases sociales y las posibilidades de los individuos por ejemplo de acceder a la educación, lo que dependerá de sus posibilidades de acceso, y este capital tiene según Bourdieu tres estados, el incorporado, el objetivado y el institucionalizado; iii) y el capital social esta constituido por las relaciones y red de personas, por ejemplo, a través de la pertenencia a un grupo, que generan relaciones de intercambio material y simbólico, y no pueden desvincularse de una relación física, económica y social.

Luego, revisado esto, podemos decir que es mucho más explícita la definición de Kaufmann de capital, que se asocia de manera más directa a comprender y complementar la problemática urbana de pérdidas y ganancias de capital espacial a través de la movilidad, pero no se pueden dejar de lado las definiciones de Bourdieu, que aportan a la definición de capital espacial, al ser parte de la estructura de las personas, que ayuda a definir las, para luego desplazarse a través del capital territorial planteado por Kaufmann, por lo tanto, hay una relación progresiva y de capas con ambos.

2.3. EL CAPITAL ESPACIAL, LA MOVILIDAD, EL TRANSPORTE Y EL ACCESO

Hoy en día no se debe vincular la movilidad con las tensiones del transporte público, el privado y la tecnología, sino que hay que trabajar la movilidad desde los aspectos sociales, revisarla desde la inclusión social, la equidad y la desigualdad para el desarrollo de las actividades; vincularla con la evolución de la sociedad y sus técnicas (Gutiérrez, 2009). La investigación empírica actual no cubre la visión de tensión, más bien busca dar respuesta a las transformaciones espaciales y sociales producidas por el acceso al transporte. Para profundizar en ello Gutiérrez (2009), plantea una mirada que trae de Henry, E. de la “movilidad,... – evolución de la sociedad y sus técnicas –”; “hipermovilidad,... – disminución de las barreras espacio temporales, en un contexto de profunda redefinición de modos de vida, de disponibilidad y uso del tiempo que involucra formas de trabajo, de vivienda, de ocio, de educación, de relación familiar, etc –”; e “inmovilidad,... – bloqueo de la movilidad según el impacto desigual de esta redefinición de los modos de vida–”.

2.3.1. Temporalidad y práctica social en el capital espacial

Por otra parte, el uso de tiempo respecto a los actos cotidianos de los residentes de un barrio son fundamentales para transformar los modos de vida, por lo tanto, su capital espacial; y es variable importante a considerar al querer instalarse en un barrio pericentral y disputarlo por el acceso al transporte. Por tanto, la concepción del espacio también tiene que ver con la relación temporal que al mismo tiempo tiene relación con la frecuencia y es escalar, de lo barrial a lo urbano; y esto hoy, no es vinculante en los análisis de transporte, que dejan lo espacial fuera de medición (Gutierrez, 2009). Lo planteado es fundamental para proyectar ciudad acogiendo todas las variables de los sujetos en la ciudad. El transporte es decidor de lo temporal y uso del espacio que es la “práctica social”, y su acceso aparece disputado por los actores sociales.

En base a esto, en estudios en la última década, no se encuentra consenso sobre la naturaleza de la relación entre movilidad y exclusión social, tocan este tema de manera tangencial. Apaolaza (2012), señala que la movilidad es una expresión multidimensional de desigualdad social, y la exclusión social no existe producto de la falta de oportunidades, sino que por la falta de acceso a las oportunidades. La movilidad es un debate que está por sobre el transporte, existe una relación movilidad – exclusión social, que antes era transporte – pobreza.

La movilidad, atiende a todo tipo de desplazamiento, es capital social; no interesa sólo el medio de transporte, sino los motivos que llevan a moverse a los ciudadanos, y las facilidades y dificultades para hacerlo. Un recurso en si mismo de intercambio de bienes materiales o simbólicos (Apaolaza, 2012).

Como complemento, hoy se puede ver que aspectos sociales y culturales de los individuos, como ingreso, edad, género, etnia, ciclo de vida o discapacidad, están vinculados a la infraestructura de accesibilidad, con

provisión y disponibilidad de transporte público y privado y condiciones de la estructura urbana. (Jirón y Mansilla, 2013)

2.3.2. Acceso al transporte y desigualdades

Es por esto, que para algunos autores, el acceso al transporte aparece como un elemento gentrificador, que es parte del aumento de disputa de capital espacial en la ciudad (Rerat y Lees, 2011), que es entendida como un espacio social (Gutiérrez, 2009) en ciertos modelos urbanos que se ven activados al ser reconocidos como deteriorados, comprendiendo la relación de los actores que lo activan, con los proyectos, iniciativas sociales y vínculos intersectoriales. (Blanco, 2010).

Es importante destacar que Gutiérrez (2009) diferencia claramente la movilidad del transporte, uno no existe sin el otro, pero en ningún caso son sinónimos; el transporte, entrega una “oferta de equipamientos”, que permiten la acumulación de capital por localización de las actividades cotidianas y el desplazamiento de población, afectando la apropiación a través del viaje, por “desigualdad socioeconómica y espacial” y la movilidad.

Y por otro lado, indica que la movilidad tiene: i) matices para las personas en su contexto social: existe la “concebida: representaciones del individuo”, la “efectiva: opciones” y la “realizada: seleccionada y realizada”, que demuestra el nacimiento de una posible disputa terminando con una disputa realizada; ii) existen tipos: una movilidad “potencial”, “latente” y “vulnerable”; iii) existen medidas: la movilidad “insatisfecha”, “insatisfactoria”, “insuficiente” y “asociada”.

Lo dicho, debería ser parte de los indicadores de demanda, para ser detalladas en las políticas de transporte (Gutiérrez, 2009); iv) existen lineamientos: “la subjetividad”, “la potencialidad”, “la tensión entre actor y estructura” y “la tensión entre lo micro y lo macro”. Gutiérrez, (2009: 10) afirma:

La práctica social de viaje (y el acceso) es un terreno de disputas entre aspectos personales del transporte y de la actividad o servicio fin. Del cual resulta la realización de un viaje (y la no realización de otros). El estudio de la movilidad requiere de comprensión de prácticas de viaje considerando una perspectiva en red y también cronológica del mismo.

2.3.3. Movilidad y accesibilidad a redes

Jirón y Mansilla (2013), definen la movilidad, como la “capacidad que tienen las personas para acceder a bienes, servicios, actividades, relaciones y lugares”, enfrentando barreras de accesibilidad y apropiándose del espacio, tal como señala Guitérrez (2009), “la movilidad borra las fronteras tradicionales del transporte. Abarca lo que pasa antes, durante y después del viaje”, se deben comprender los hábitos, ritmos, rutinas de la vida diaria de las personas; limitaciones físico – espaciales que las personas deben enfrentar en la ciudad; la complejidad de la exclusión social asociada a la movilidad y con ello llegar a reconocer el capital espacial.

Como un ejemplo de lo planteado, Inzulza-Contardo (2012), detecta que en barrios con re-estructuración urbana en Santiago, producto de la movilidad y acceso “diferencial” al transporte público, aparecen “jóvenes profesionales urbanos” de clase media, como parte de un nuevo tejido social que sustituye a grupos de menores ingresos, esto se evidencia en esta investigación claramente en las comunas estudiadas, son familias jóvenes que llegan a estos barrios pericentrales por accesibilidad y proximidad para su movilidad cotidiana.

2.3.4. Movilidad, capital espacial y capital cultural

Blanco et al. (2014), exploran las relaciones entre gentrificación, transporte, accesibilidad y capital espacial, que permiten hoy definir nuevas coordenadas urbanas y llevan a comprender las necesidades de

desplazamiento de las personas dentro del territorio, donde interesan los fijos y los flujos. El capital espacial, resume coordenadas que pueden ser analizadas a partir de la movilidad, que inspeccionan términos conceptuales y analizan redes, sistemas, infraestructuras y servicios que facilitan el desplazamiento de bienes y personas mediante diferentes medios de transporte; pero, también resulta pertinente reforzar, que el capital cultural, también debe ser incorporado, ya que el desplazamiento rompe redes sociales que son fundamentales en las decisiones de permanecer localizados, para los gentificados.

Aportando a ello, Blanco et al. (2015) indagan en la movilidad, comprendiendo el proceso territorial, el capital espacial y los grupos que se desplazan, señalando modos con los que deberíamos indagar en la movilidad de manera cualitativa y contextualiza el tema con la gentrificación. Lo que se ve profundizado por Apaolaza et al. (2016) en un análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile, donde se puede revisar como ciertos grupos internalizan lo material objetivo y lo sociocultural subjetivo en un territorio, consituyendo la base que abre camino a “productores y consumidores inmobiliarios de alto estatus”, complementando a la presente investigación en la comprensión de la disputa por apropiación de bienes públicos y uso del espacio de un barrio.

2.3.5. Ejes de indagación para examinar el capital espacial

Aparecen ejes que organizan la manera de explorar la problemática capital espacial: i) primero, se debe revisar si las inversiones de infraestructura y servicios de transporte participan en el proceso de supuesta gentrificación; ii) segundo, se debe profundizar en la atracción diferencial de la accesibilidad; iii) y tercero, revisar los efectos de la movilidad cotidiana en

grupos desplazados (Blanco et al. 2014); lo que será ejemplificado en esta investigación a través de los casos de estudio.

Para explicar el capital espacial desde el acceso, se debe comprender también la definición de la sintaxis espacial (Lars, 2007), que explica como una variable de la forma urbana que se analiza dentro de la sintaxis del espacio, y esta variable es la accesibilidad, puede ser medida a través del movimiento, la densidad y la diversidad dentro de la forma urbana. Pero, al mismo tiempo, es primordial, analizar las motivaciones y estrategias de los individuos para utilizar diferentes modos de transporte. Rerat y Lees (2011), definen la movilidad como capital espacial, y contraponen ciertas posturas sobre el aburguesamiento; y definen capital espacial como disputa de clase, factor en la diferenciación social que puede ser acumulado, transformado en viajes e intercambiado con otras formas de capital. Al mismo tiempo, establecen que el capital espacial, depende del acceso, competencia, apropiación y de variables como la ubicación residencial, poder adquisitivo, y que la conectividad y accesibilidad generan ganancias y pérdidas de capital espacial (Rerat y Lees, 2011).

Dicho esto, es que se puede definir capital espacial como una agrupación y concentración de derechos ciudadanos, que incluyen valores sociales, materiales, simbólicos y culturales, que se ponen en disputa producto de la movilidad y el acceso al transporte, al momento de existir cambios de los residentes originales en un barrio.

Pero, ¿cuáles son esas clases en disputa, y quiénes disputan?, para Bourdieu (1983), las clases sociales se definen a partir de relaciones que derivan de su pertenencia, es decir, de su posición en el sistema completo de relaciones materiales. Y en esas relaciones materiales, a veces las mejoras de la calidad de vida de algunos, incide en la calidad de vida de los otros.

2.3.6. El viaje, el transporte y el capital espacial

Gutiérrez (2009), señala que la movilidad y el transporte tienen en común la misma unidad metodológica, el viaje; pero no analizan el mismo universo de viajes. Ahora, para comprender los aspectos sociales vinculados al transporte y movilidad, y llegar a comprender el capital espacial, debemos profundizar en los viajes. Hoy en día el transporte es el medio de desplazamiento usado para el viaje, y no es suficiente para estudiar la movilidad.

Cabe aclarar que cuando hablamos de transporte en esta investigación, se está hablando de “transporte público de pasajeros” masivo, el que contempla distintos niveles de accesibilidad de acuerdo a sus características, lo que afecta de manera específica la movilidad individual o colectiva de personas en un determinado espacio urbano; lo que incide fuertemente en el capital espacial por sus viajes.

Es por esto que los estudios de transporte no sirven para comprender esta nueva dimensión, se debe buscar comprender la mediación entre sociedad y territorio, por lo que no sirve analizar sólo el transporte. La movilidad sobrepasa las fronteras del transporte, revisa lo que pasa antes, durante y después de un viaje; viajes reales, viajes pensados y viajes posibles. Hace un cruce de variables entre tipo de viaje, tipo de grupo social y tipo de territorio (Gutiérrez y Minuto, 2007).

Dentro de las pérdidas o ganancias de capital espacial, producto de la movilidad y acceso al transporte, es importante identificar el viaje, porque esto puede ser determinante en que sea una buena o mala experiencia para el ciudadano que se moviliza. El viaje se divide en momentos, momento pre-viaje, momento viaje y momento pos viaje.

Las prácticas de viajes son multi-escalares y dependen de las opciones y elecciones de desplazamiento de grupos sociales, con un fin que los motive y también de las redes y modos disponibles. Por lo tanto, se podría pensar que

una elección de desplazamiento de una persona o un grupo de personas, que los motive a la movilidad, puede ser el desarrollo residencial de un barrio, el acceso a servicios o el acceso al transporte. Pero, también esto varía entre grupos sociales en el tiempo, dependiendo de diferentes motivos, como por ejemplo el trabajo, la salud, la educación y las compras, o para un mismo grupo que va a distintos lugares. (Gutiérrez, 2009)

Para estudiar las prácticas sociales de los viajes de las personas, debemos revisar los recorridos de origen y destino, y entonces a eso, se debe sumar la satisfacción de viajes a partir de la movilidad (Gutiérrez, 2009).

Siguiendo con lo que plantea Gutiérrez (2009), la movilidad intercambia aspectos personales, del transporte, y de la actividad que genera el viaje, el fin, resultando la realización de un viaje. Pero, la accesibilidad a un viaje, es fundamental en el estudio de movilidad territorial vinculada a inclusión social. Entonces, hay un vínculo importante entre movilidad y acceso. El acceso permite que la movilidad se remita a la satisfacción del fin perseguido por el viajero, y nos acerca a comprender el capital espacial.

La movilidad aparece íntimamente ligada con el derecho a la ciudad y con el capital social de las personas. El atributo espacial aparece definido a partir de un sistema de transporte.

2.4. ENFOQUE DESDE LA MOVILIDAD Y DESIGUALDAD

Generalmente los problemas de desigualdad social en la ciudad, se miden en términos del ingreso económico, nivel educacional, tenencia de bienes, etc., de las personas u hogares, haciendo un análisis de cómo se distribuyen estas características en el espacio (Arriagada, 2010); pero ya hace unos años esta desigualdad social ha sido comenzada a abordarse estudiando la forma en que las personas acceden a servicios en la ciudad, la accesibilidad de las personas en sus prácticas diarias de movilidad, lo que algunos autores

denominan “switch to motility”. Apaolaza (2012) por ejemplo, señala que la movilidad es una expresión multidimensional de desigualdad social, y la exclusión social no existe producto de la falta de oportunidades, sino que por la falta de acceso a las oportunidades.

En estudios en la última década, no se encuentra consenso sobre la naturaleza de la relación entre movilidad y exclusión social, tocan este tema de manera tangencial, tema que se aborda en la presente investigación. Vemos que hay una postura de algunos autores estos últimos años, como López-Morales (2015), Blanco et al. (2015), Apaolaza et al. (2016) y Blanco y Apaolaza (2016), en comprender estas relaciones urbanas socio-espaciales, las que han sido poco tocadas y profundizadas; ya que no sólo interesa vincular la movilidad al acceso de oportunidades de las personas, ahora se busca indagar en cual es el vínculo entre movilidad y acceso al transporte con la gentrificación.

2.5. EL DERECHO A LA CIUDAD, EL CAPITAL Y EL ESTADO

2.5.1. Derecho al espacio en la ciudad

Para lograr avanzar más aún en estas definiciones, podemos abordar como los procesos urbanos dirigidos, deterioran comunidades y su vida urbana, y no tocan a los derechos de espacio en la ciudad. Por ejemplo, la vida social en los centros y pericentros, se puede ver fraccionada en el espacio urbano producto del poder de las clases dominantes y las decisiones políticas del Estado, posición dominante muy actual ya postulada por Lefebvre (Lefebvre, 1972, en: A. de Mattos y Link, 2015: 19-33), lo llama “contradicción del espacio”, referida a que el poder económico evidenciado por las clases acomodadas y el Estado, dirigen la ciudad, que puede ser aplicada a la densificación de zonas céntricas, como a la dispersión de la ciudad a la

periferia. Esta dirección no atiende a los derechos a la ciudad que plantea Lefebvre, ni tampoco a la calidad de vida, dependiente totalmente de la calidad del espacio, que hoy se encuentra dominado por políticas neoliberales.

Aparecen en esos años, los setenta, de Lefebvre, una crítica a la burguesía, que ha construido una sociedad capitalista, que en conjunto han levantado una forma de producción del suelo que interviene el espacio y lo transforma en un instrumento, que organiza flujos de personas, sin duda produciendo el espacio y aportando al crecimiento de las ciudades, pero no atendiendo a sus capitales. Esta producción debe aportar al desarrollo social y debe ser abordado desde lo cualitativo. Llama la atención que se encuentren aún vigentes sus postulados, y que sean referentes para abordar la ciudad del siglo XXI.

2.5.2. Creación espacial y autores de la ciudad

Sobre la base de las ideas expuestas, es fundamental comprender que el “crecimiento no conlleva automáticamente desarrollo”, lo que hoy se sigue manteniendo vigente, y “no hay creación de formas sociales y de relaciones sociales sin creación de un espacio apropiado” (Lefebvre, 1972, en: A. de Mattos y Link, 2015: p.32). Y para esa creación espacial, se van identificando una variedad de agentes que producen el espacio, como planificadores, arquitectos, urbanistas, autoridades políticas, autoridades locales y regionales que administran el territorio, que deben colaborar y apuntar hacia ese desarrollo.

Es evidente que para construir el espacio, se debe trabajar desde lo multisectorial, independiente del valor del urbanista (Lefebvre, 1972, en: A. de Mattos y Link, 2015: 19-33). El espacio es social y manifiesta vínculos sociales en todas sus escalas, desde el ser habitante, hasta el ser que

proyecta esa habitabilidad, y se debe transformar a partir de los actores que impulsan estos procesos urbanos de construcción espacial, nacidos del Estado con sus asociatividades y políticas públicas. Por lo tanto, esta transformación dirigida y construcción dirigida desde el Estado, infiere en la espacialidad y en la vida social de las personas (A. de Mattos, 2015, en: A. de Mattos y Link, 2015: 39-56). Sandra Lencioni (2015: 72) afirma:

Para Lefebvre, el espacio está lejos de significar un reflejo de la sociedad y aunque el espacio no sea un sujeto, igualmente tiene acción. Si fuese un reflejo, el espacio sería sincrónico y no permitiría comprender las temporalidades diferentes entre sociedad y espacio y los descompases y disyunciones entre forma y estructura espacial

Se vincula la acción con el espacio, el espacio es activo, tiene dinámicas que son producidas por actores privados y públicos, y son tomadas por actores sociales, que tienen una acción cotidiana repetitiva que es parte de una sección o del todo de la vida de las personas (Lencioni, 2015, en: A. de Mattos y Link, 2015: 57-77).

Acá se enlaza lo dicho a la movilidad, políticas de transporte y más. Existe una acción del Estado, una “producción estatal”, que lidera economías urbanas con disputa de suelo central en la ciudad, haciéndose responsable de la “construcción del espacio” y “movilización del espacio y la ciudad”, es decir, el Estado va definiendo la ciudad con infraestructuras urbanas, políticas de transporte y otros (Daher, 2015, en: A. de Mattos y Link, 2015: 79-105), que transforman la movilidad de las familias. Esto, a partir de la comercialización que se le está dando en la actualidad al espacio, que tiene relaciones socioespaciales y una producción social profunda a partir de una producción del acceso al transporte público y un neoliberalismo dirigido que se evidencia en la ciudad; ejemplo de ello, los barrios de estudio.

2.5.3. Espacio cotidiano definido por el ser social

Si profundizamos sobre el espacio a partir de Lefebvre, podemos comprender que se vive, concibe y percibe el espacio, lo que nos da luces para mirar los barrios abordados en esta investigación, desde la percepción de residentes y su vida cotidiana, esto, determinado por la producción social, cultural, económica y política del espacio (Forray, 2015, en: A. de Mattos y Link, 2015: 129-155). Un espacio, que es cíclico por los actos cotidianos que realizan las personas; existe un grupo social que desarrolla su movilidad cotidiana dentro de un territorio específico que contiene un contexto histórico y cultural que los identifica, y este contexto sería parte de la apropiación que tienen los sujetos respecto a su espacio cotidiano. Un espacio cotidiano construido y asignado, y por otro lado, el espacio cotidiano determinado por la acción del ser social, que tiene identidad propia, elementos propios, que le dan sentido a la rutina cotidiana de ese actor social. (Pérez, 2015, en: A. de Mattos y Link, 2015: 195-205)

A partir de los postulados en La Producción del Espacio de Lefebvre se esclarece el vínculo con el habitar el espacio, Boano (2015: 214) afirma:

habitantes y usuarios pueden desafiar las relaciones sociales empotradas en la cotidianeidad, apropiándose de los espacios urbanos, participando en decisiones y determinando las transformaciones de la ciudad. En otras palabras, los modos en que los habitantes y usuarios producen, reproducen, transforman y mantienen los espacios urbanos les permiten controlar o alterar las relaciones sociales inscritas en su espacio habitable.

Por tanto, hay una apropiación del individuo de su espacio urbano habitable, del cual se siente partícipe, lo produce, lo reproduce y lo transforma; es quien lo activa y convierte.

2.5.4. Espacio cotidiano definido por la clase dominante

Actualmente, como ya se ha dejado ver en esta investigación, se evidencia segregación en el espacio cotidiano urbano. En concordancia con ello, se puede examinar a Alessandri (2015: 233) que plantea:

la segregación no es una expresión puramente formal; se efectúa concretamente en los accesos diferenciados de los individuos a la ciudad como lugar de la vida, fuertemente marcados por la apropiación privada, en un cotidiano normatizado y programado, donde todas las relaciones tienden a ser mediadas por la mercancía y por el poder del Estado.

Como ya se ha dicho, es fundamental considerar el espacio como un eje de evaluación y formulación estratégica para la ciudad, que debe ser absorbido, procesado y ejecutado como matriz de desarrollo desde el Estado, que direcciona a estas comprensiones urbanas, en respuesta a esta condición neoliberal de las ciudades de hoy, donde la acumulación del capital económico y del suelo, que se desarrolla en ciertos suelos en disputa – siendo centrales o no –, se ve sesgado de la producción del espacio, que también puede considerarse un capital, no dejando el destino y desarrollo de las ciudades a la apropiación privada y clase dominante. (Alessandri, 2015, en: A. de Mattos y Link, 2015: 233-252).

Brevemente, vale la pena indicar, que “la práctica socio-espacial, evidencia las formas de control realizadas a través y por la producción del espacio urbano”. (Alessandri, 2015, p.233)

Al otro extremo, se encuentra el actor social, propietario de ese espacio en disputa, quien tiene que ser el propulsor en el cumplimiento del derecho a la ciudad, en relación a ello Sugranyes (2015: 295) señala:

Cabe aclarar que el derecho a la ciudad no es un derecho más: es el derecho de hacer cumplir los derechos ya formalmente suscritos por los Estados en tratados internacionales e instrumentalizados en el marco legal y normativo de los países. Por eso el derecho a la ciudad se basa en una dinámica de procesos y de conquistas en las cuales los movimientos sociales son el motor garante de su cumplimiento.

En otras palabras, el Estado levanta a través de sus políticas, marcos de acción que deben ser ejecutados y garantizados de acuerdo a los lineamientos propuestos, para luego, ser el ciudadano el que avale su cumplimiento.

Si apelamos a un ejemplo, el Estado, más en específico el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el año 2014, se impone con una Política Nacional de Desarrollo Urbano, detallada Ciudades Sustentables y Calidad de Vida, la que plantea dentro de sus metas: “Lograr una mejor calidad de vida para las personas, abordando de manera integral los aspectos que rigen la conformación de nuestras ciudades, buscando que su desarrollo sea socialmente integrado, ambientalmente equilibrado y económicamente competitivo” (PNDU, MINVU, 2014). Falta la etapa de ejecución y garantía, últimas etapas al partir de las que el actor social puede y debe comenzar a velar por su cumplimiento.

Si nos vamos al caso específico llevado a la gentrificación de zonas centrales, donde no ocurre una segregación en la perifería, sino que se plantea un acceso nuevo al centro de la ciudad de manera integral, Casgrain y Janoschka (2013: 25) indican:

En todos estos procesos, el Estado no sólo organiza activamente la desposesión de las familias de menores ingresos, sino que también lleva a cabo una poderosa estrategia discursiva que legitime su propia acción

como parte de una ideología revanchista diseñada para que las clases medias vuelvan a tomar el centro de la ciudad.

Eso quiere decir que, existe una postura, una ideología con y para las clases menos acomodadas, de direccionar su regreso al centro de la ciudad, esto sí solo sí podría producirse, si se ejecutan los lineamientos pretendidos, que muchas veces son demandas ciudadanas. Basado en esto, el Estado, debería velar por su cumplimiento, regulando que no ocurra especulación de suelo en ese sector central de la ciudad y lleguen las inmobiliarias a inyectar residentes ajenos, que no son parte ni se harán parte del capital cultural.

2.5.5. Medición del espacio cotidiano

Tal como se ha venido enunciando en esta investigación, existe una comprensión de que no se pueden tratar todos los análisis urbanos desde similar posición. Ya el año 1974, Henri Lefebvre, en la “Producción del espacio”, señalaba que “el crecimiento cuantitativo respondía y daba solución a todos los problemas. Ahora se empiezan a dar cuenta de que el crecimiento indefinido es imposible y que hay una modificación cualitativa en las fuerzas productivas en sí mismas” (Lefebvre, 1974). Lefebvre identifica, que lo cualitativo no aporta finalmente a lo cuantitativo, es decir, el desarrollo social no se cruza con el desarrollo demográfico, económico o tecnológico que pueden ser medidos cuantitativamente (Lefebvre, 1972, en: A. de Mattos y Link, 2015: 19-33); “las fuerzas productivas no pueden definirse únicamente por la producción de bienes o de cosas en el espacio. Se definen hoy como la producción del espacio” (Lefebvre, 1974, 225).

Finalmente, las decisiones cuantitativas no aportan a definir ni se cruzan con las cualitativas, lo que se puede evidenciar en las metodologías utilizadas para proyectar las infraestructuras de transporte en nuestras ciudades en Chile, Esto lo evidencia hoy SECTRA del Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones MTT, que evalúa sus proyectos lejos de lo cualitativo, sino más bien, mediante Análisis de la oferta y demanda, y Distribución y localización de variables². Y también en las metodologías para evaluar proyectos de transporte urbano³, que están muy lejos de abordar la problemática a escala socio-espacial y atisbar algo de lo planteado por Lefebvre.

Y por último, cabe señalar, que la PNDU (MINVU, 2014), propone canalizar la segregación social urbana provocada por décadas en Chile, subrayando como relevante garantizar la “Calidad de Vida de las Personas”, resguardando la equidad, asegurando el acceso equitativo de los bienes públicos urbanos.

Entonces, hay un compromiso del Estado de Chile, en dar eficiencia en infraestructura, servicios y planificación, para maximizar atributos positivos e internalizar los efectos negativos de los procesos urbanos, procurando el acceso, integración espacial y conectividad, entre otros puntos; protegiendo el derecho a la ciudad de todos los habitantes del territorio. Tema que debe ser desarrollado a partir de dicha política.

² Esto a través de: i) Construcción de Matrices de Viajes para análisis de Planes y Proyectos de Transporte, ii) Revisión y Validación de simulaciones del Modelo ESTRAUS, iii) Codificación de Servicios de Transporte Público de Superficie, iv) Aplicación del Modelo de Transporte MAITE, v) Aplicación del Submodelo de Diseño Operacional (DO) del Modelo Transporte Público (DIRTP), vi) Elaboración de reporte detallado de resultados de aplicación de un modelo, vii) y Evaluación Social de Proyectos y Planes Estratégicos de Transporte. (MTT- SECTRA, 2015).

³ En el Sistema Nacional de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Social MDS, las Metodologías para evaluar socialmente los proyectos de transporte urbano, están muy lejos de abordar la problemática a escala socio-espacial, ellas son: i) MESPIVU: Proyectos de Vialidad Urbana Estructurante, ii) Vialidad Urbana Intermedia, iii) Herramientas de Cálculo Vialidad Intermedia, iv) Infraestructura para Ciclo-Rutas y Ciclovías, v) Requisitos de Información para Proyectos de Ciclovías y Vialidad Local Urbana. (Sistema Nacional de Inversiones, MDS, 2016).

2.6. CONCEPTOS PRINCIPALES

En resumen, según se muestra en Figura 2 y Recuadro 1, la problemática debe ser revisada comprendiendo las dimensiones Social, Material, Simbólica y Cultural, dimensiones que al ser desglosadas se transforman en variables que en conjunto algunas de ellas, son causantes de gentrificación (Anexo 5), siendo el foco la disputa de capital espacial, acceso diferencial de clase al transporte público y la movilidad.

Figura 2. Dimensiones del Capital Espacial



Fuente: Elaboración Propia

Recuadro 1. Factores de disputa producto de la gentrificación



Fuente: Elaboración Propia

3. METODOLOGÍA

3.1. ESTUDIO DE CASOS

El estudio de casos en la presente investigación es la metodología precisa para poder abordar las dimensiones, social, material, simbólica y cultural que pueden ayudar a caracterizar el capital espacial. Este permite comprender los fenómenos sociales y políticos, desde lo individual a lo organizacional (Yin, 2009).

Este tipo de estudio permite indagar en un conjunto de variables sobre las que no se tiene control y es parte fundamental del descubrimiento que se está llevando a cabo. Existe un fenómeno contemporáneo local, en un contexto real, del que no se tiene clara evidencia y este estudio permite poner en contexto y revelar.

El estudio propuesto es específico en las variables que se busca dimensionar, caracterizar, localizar y los resultados esperan reflejar hechos concretos. La metodología logra identificar situaciones específicas, las que se pueden validar internamente por el proyecto y externamente, ya que los resultados pueden ser generalizables más allá de este estudio a otras muestras barriales. Luego de realizadas las entrevistas y procesados los datos de esta, más los datos obtenidos de la encuesta panel, se genera un reporte individual de los casos, que luego son cruzados a modos de conclusiones.

Profundizando en la estructura de los estudios de casos, este estudio se debe demonimar múltiple, ya que a partir de la Encuesta Panel de Proyecto Fondecyt, se repite la encuesta a 4 barrios, y el en caso de las Entrevistas, se trabaja con 2 barrios. Esta multiplicidad barrial permite desarrollar la teoría que se está investigando a partir de la selección varias muestras. Lo que aporta además a la ya señalada validación externa.

La elección de las comunas pericentrales como estudio de caso, Estación Central, Independencia, San Miguel y Santiago, son parte de la propuesta de investigación definida con anticipación por Proyecto Fondecyt Regular 1151287, que patrocina esta tesis, por tanto, este proyecto obtuvo datos de la Encuesta Panel año 1.

La presente investigación indagó además a través de entrevistas semiestructuradas, en dos barrios de los encuestados, para abordar el capital espacial con mayor profundidad. La razón de la selección de la Comuna de Estación Central, Sector Alameda – Las Rejas y Comuna Santiago, Barrio Parque O`Higgins⁴, se lleva a cabo por las siguientes características:

- a) Ambas comunas son atravesadas por un eje importante de transporte público y acceso a la ciudad metropolitana, que es la Av. Libertador General Bernardo O`Higgins, la que estructura la Línea 1 del metro. Para el caso de Estación Central, con influencia directa y para el barrio de Santiago, de manera más indirecta.
- b) El metro es un factor importante para la llegada de nuevos residentes producto del desarrollo inmobiliario. La Línea 1 para Estación Central y Línea 2 para sector de Santiago, sumado para esta comuna la proximidad a la línea 1 desde el sector norte del barrio analizado.
- c) Ambas comunas son limítrofes; ambas serán perimetralmente tocadas por la nueva línea 6 del metro sin ser parte del barrio analizado.

⁴ Es pertinente explicar que el barrio estudiado en la comuna de Santiago, considera el Barrio Parque O`Higgins, Barrio República y sus alrededores hacia el poniente, pero que para la presente investigación, se nombrará cada vez como Barrio Parque O`Higgins, comprendiendo que hace referencia a todo el sector señalado. Y en Estación Central el sector analizado se denominará Barrio aunque no está clasificado formalmente como tal.

- d) En ambos barrios está impactando la llegada de residentes nuevos, diferentes al residente original y tradicional del barrio; también aparecen inmigrantes en ambos casos, familias en tránsito y universitarios.
- e) En ambos casos aparecen nuevos residentes de mejor condición socioeconómica producto del desarrollo inmobiliario.
- f) Pero la característica y morfología del barrio es muy diferente.

3.2. TIPO DE ESTUDIO Y TRABAJO DE CAMPO

La presente investigación se desarrolló metodológicamente a partir de estudio de caso múltiple a nivel descriptivo y exploratorio, que recopila y analiza evidencia empírica, tomando los eventos cotidianos en la ciudad, poniendo el foco en un contexto real de familias originales y nuevas residentes en barrios pericentrales. Los datos fueron tomados directamente en campo.

El diseño metodológico es cualitativo, independiente de que a partir de una Encuesta Panel año 1, se realiza un procesamiento de datos.

La fuente de los datos se desagrega en cuatro partes:

- a) Encuesta Panel año 1 (Proyecto Fondecyt 1151287); 4 barrios.
- b) Entrevistas semiestructuradas a 11 y 12 residentes, 2 barrios. (Estación Central: Proyecto Contested Cities (PIRSESGA-2012-318944));
- c) Discursogramas de 11 y 12 residentes de cada barrio; 2 barrios.
- d) Entrevistas a 18 actores clave de Estado.

3.2.1. Contexto y Selección de Muestra General:

Equipo de Proyecto Fondecyt a través de la normativa y observación en terreno, determinó los polígonos de estudio para cada barrio.

Como se detalla en Tabla 1, se seleccionaron en total 213 manzanas.

Tabla 1
Cantidad de manzanas seleccionadas por proyecto Fondecyt, en cada comuna

COMUNAS	Cuenta de ZONA
Estación Central	74
Independencia	55
San Miguel	41
Santiago	43
Total general	213

Fuente: Proyecto Fondecyt Regular 1151287

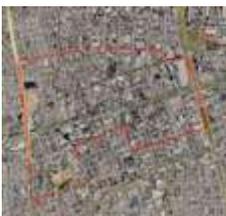
3.2.2. Selección Muestra de Estudio Específica:

La Tabla 2 que se muestra a continuación, detalla las unidades barriales seleccionadas para la investigación, características y consideraciones que se encuentran en los cuatro barrios seleccionados.

Para poder tener información para la selección estadística de encuestados, el equipo hizo un análisis de la cantidad de viviendas del censo 2002 en esas 213 manzanas, obteniendo como resultado a ese año, una suma de 8.473 viviendas, que aumentaron el 2008 a 11.605 viviendas, y aumentaron a 21.522 viviendas el 2015, total de viviendas encontradas este año, mediante conteo de nuevas viviendas en edificaciones de altura en terreno previa revisión de Google earth, comparando imágenes satelitales de año 2002-2015.

Teniendo clara la población de la muestra, para las 213 manzanas, se definió mediante método estadístico, un total de 588 hogares para ser encuestados, repartidos en las cuatro comunas.

Tabla 2
Unidades barriales

BARRIO	PARQUE O'HIGGINS	PLAZA CHACABUCO	BARROS LUCO	ALAMEDA – LAS REJAS
Comuna	Santiago	Independencia	San Miguel	Estación Central
Imagen				
Nº Manzanas por Barrio	43	55	41	74
Viviendas 2002	2.731	2.038	1.458	2.246
Viviendas 2015	7.138	3.293	5.111	5.980
Dif. Viviendas 2002-2015	4.407	1.255	3.653	3.734
Infraestructura vial cercana	2 estaciones de metro Línea 2. Corredor Transantiago al poniente. Ciclovías por el centro del sector seleccionado.	1 estación de metro proyectada al interior y 1 estación proyectada cercana. Corredor de Transantiago en Desarrollo.	1 estación de metro Línea 2. Corredor de Transantiago terminado al poniente.	3 estaciones de metro Línea 1
m2 construidos 2014 (SII – SECTRA)	177.512 m2	202.093 m2	242.974 m2	243.652 m2
Ordenanza General que norma al barrio	Densidades medias y zonas sin densidad por área verde metropolitana y equipamiento deportivo.	Densidades altas en todo el sector. y zonas sin densidad por área verde metropolitana y equipamiento deportivo.	Densidades medias frente a corredor Transantiago y metro. Densidad baja al interior.	Altas densidades y zonas donde no hay densidad máxima y otras normas son las que limitan el desarrollo.

Fuente: Proyecto Fondecyt Regular 1151287

3.2.3. Diseño de procesamiento de datos a partir de Encuesta Panel Año 1, Proyecto Fondecyt Regular 1151287, Barrios Parque O'Higgins, Plaza Chacabuco, Barros Luco y Alameda – Las Rejas

Se seleccionaron doce variables de la Encuesta Panel año 1, detalladas en Tabla 3, que permiten explorar el capital espacial en los 4 barrios de estudios del Proyecto Fondecyt Regular 1151287, a partir de acceso diferencial al transporte y la movilidad temporal y cotidiana de los entrevistados. La encuesta se realizó el año 2015.

A partir de los datos procesados de la encuesta, se generan mapas de desplazamientos. Esto permite visualizar el origen de las familias, es decir, según el caso, su ubicación actual, su residencia anterior, y la vivienda donde vivían sus padres cuando tenía 18 años; y por otro lado se mapea en qué comuna estable sus vínculos sociales (3 amigos), el alcance espacial de sus viajes cotidianos a partir de la vivienda actual o anterior y los lugares donde realizan sus actividades de Trabajo, Educación de su Hijo mayor, Salud, Abastecimiento y Recreación, diferenciado por tipo de transporte.

El total de hogares no puede ser llevado a mapas por falta de coordenadas entregadas en encuesta, se especifica en los resultados por cada variable la muestra específica con la que se hizo el análisis de movilidad.

En el caso de que no se encontraron con exactitud los lugares específicos señalados por los encuestados a escala barrial y sí se contó con el dato comunal, la localización en el mapa se hizo al centroide de esta. Dicha estrategia permite de todas maneras obtener datos certeros de los desplazamientos cotidianos de los residentes del barrio a escala comunal. En Tabla 3 adjunta se detallan las variables, el modo de medición de los datos y el método de representación de los resultados.

Tabla 3
Descripción variables seleccionadas Encuesta Panel

SELECCIÓN DE VARIABLES A PARTIR DE ENCUESTA PANEL AÑO 1 (4 BARRIOS)			
MOVILIDAD DE ORIGEN, DESCRIPCIÓN DE TENENCIA DE VIVIENDA Y CARACTERIZACIÓN SOCIAL DEL HOGAR			
	VARIABLES	Medición variable	Método de representación resultados
1	Ubicación entrevistado	Datos Encuesta panel año 1	mapas y datos
2	Lugar de su última vivienda	Datos Encuesta panel año 2	mapas y datos
3	Lugar de residencia de sus padres cuando tenía 18 años	Datos Encuesta panel año 3	mapas y datos
4	Estratificación social	Datos Encuesta panel año 1	datos y gráficos
MOTIVACIONES Y EVALUACIÓN DEL BARRIO			
	VARIABLES	Medición variable	Método de representación resultados
5	Motivaciones de permanencia en el barrio	Datos Encuesta panel año 1	datos y gráficos
6	Evaluación de su entorno	Datos Encuesta panel año 1	datos y gráficos
MOVILIDAD COTIDIANA ACTUAL Y MOVILIDAD FAMILIA EN EL TIEMPO			
	VARIABLES	Medición variable	Método de representación resultados
7	Movilidad a otras comunas por vínculos sociales (3 amigos)	Datos Encuesta panel año 1	mapas y datos
8	Movilidad cotidiana por Trabajo y modos de transporte utilizados	Datos Encuesta panel año 1	mapas y datos
9	Movilidad cotidiana por Escuela del mayor de sus hijos y modos de transporte utilizados	Datos Encuesta panel año 2	mapas y datos
10	Movilidad cotidiana trámites de salud y modos de transporte utilizados	Datos Encuesta panel año 3	mapas y datos
11	Movilidad cotidiana lugar de abastecimiento frecuente y modos de transporte utilizados	Datos Encuesta panel año 4	mapas y datos
12	Movilidad cotidiana a lugar principal de recreación y modos de transporte utilizados	Datos Encuesta panel año 1	mapas y datos

Fuente: Elaboración propia a partir de datos Encuesta Panel año 1, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

3.2.4. Diseño de Entrevistas y procesamiento de datos, Barrio Parque O'Higgins y Barrio Alameda – Las Rejas⁵

Para este capítulo se seleccionó una muestra para cada barrio a partir de tres perfiles de hogares, detallada en Tabla 4. La elección de las familias, se hizo de manera aleatoria en terreno. Se buscó tener la mayor variedad de

⁵ Las entrevistas de este capítulo se desarrollaron en base a Entrevista "Expansión del Metro, Capital Espacial y Gentrificación: Análisis Comparativo Buenos Aires – Santiago" Proyecto Contested Cities (PIRSEGA-2012-318944). Con dicho proyecto de trabajó la comuna Estación Central, Barrio Alameda – Las Rejas, no así el caso Santiago, Parque O'Higgins.

casos, es decir, entrevistar a residentes de todas las características, familias numerosas, familias pequeñas, de perfil socioeconómico más bajo y más alto (definido en observación en terreno por sus bienes), en casa para el caso de originales y en departamentos y casa para nuevos en Alameda – Las Rejas. En el caso de Parque O´Higgins, existe mucho residente nuevo en casa, así que se trató de hacerlo mixto en la medida de lo posible. Las entrevistas de Alameda – Las Rejas se realizaron entre Octubre y Noviembre del 2015 y las de Parque O`Higgins durante el año 2016.

Los perfiles de hogares se definieron en:

- i) Residentes nuevos: llegados al barrio durante los últimos años.
- ii) Residentes originales: familias que viven hace más de 15 años en su vivienda, pueden ser originarias o no de la comuna.
- iii) Residentes originales / nuevos: son residentes que han llegado a vivienda nueva, pero siempre han sido residentes de la comuna, incluso alrededor del barrio, el motivo de habitar la vivienda nueva es independizarse de sus padres, sin irse de la comuna ni barrio.

Tabla 4
Descripción Muestra Estudio Caso Parque O´Higgins y Alameda – Las Rejas

MUESTRA ALAMEDA - LAS REJAS				
Caso	Entrevistas semiestructuradas	Perfil de los hogares entrevistados	Casa	Departamento
			Estación Central, Barrio Alameda - Las Rejas	11
Residentes originales	5	0		
Residentes original / nuevo	1	0		

MUESTRA PARQUE O´HIGGINS				
Caso	Entrevistas semiestructuradas	Perfil de los hogares entrevistados	Casa	Departamento
			Santiago, Barrio Parque O´Higgins	12
Residentes originales	4	0		
Residentes original / nuevo	0	2		

Fuente: Elaboración propia a partir de Proyecto Contested Cities (PIRSESGA-2012-318944)

Para el caso de Alameda – Las Rejas, la muestra considera 11 familias, 4 residentes nuevos en departamento (edificación en altura) y 1 en casa, 5 residentes originales en casa y un residente nuevo / original, en casa. Para el caso de Parque O’Higgins, la muestra considera 3 residentes nuevos en casa, 3 residentes nuevos en departamento (edificación en altura), 4 residentes originales en casa y 2 residentes nuevos / original en departamento.

En Anexo 1 adjunto, se encuentra la pauta de entrevista semiestructurada a residentes, se realizó una por cada familia señalada en cada comuna, completando datos de cada integrante del grupo familiar en el cuadro de movilidad actual y pasada. La entrevista se hizo de manera extendida con varios de los residentes, lo que fue aporte a la investigación pudiéndose levantar mayor información de la presupuestada. En dicho Anexo adjunto se detalla la entrevista completa, con la guía de preguntas que habré la conversación, respecto al entrevistado, el hogar, la componente habitacional, movilidad efectiva e insatisfecha desde vivienda actual y desde vivienda actual, autoevaluación de las situaciones de movilidad actuales – pasadas, percepciones de transformaciones urbanas en el barrio, desde el ámbito residencial, comercial, espacio público y transporte, medidas de mitigación y percepciones. En Tabla 5 adjunta se detallan las variables, el modo de medición de los datos y el método de representación de los resultados. Las respuestas de movilidad fueron llevadas a mapas para poder visualizar los desplazamientos cotidianos de las familias. Al final de la entrevista se realizó un discursograma con el entrevistado, donde se revisa su movilidad cotidiana, sus percepciones del barrio y su accesibilidad a bienes públicos. Esta información también es procesada en cartografías.

Tabla 5
Descripción variables Entrevistas Casos Parque O'Higgins y Alameda – Las Rejas

SELECCIÓN DE VARIABLES A PARTIR DE ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS (2 BARRIOS)						
CARACTERIZACIÓN DEL ENTREVISTADO						
Variables		Medición variable		Método de representación resultados		
1	Entrevistado	Nombre	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Dirección	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos		
		Características	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Contacto	Datos Entrevista Semiestructurada	---		
		Ubicación	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
CARACTERIZACIÓN DEL HOGAR						
Variables		Medición variable		Método de representación resultados		
2	Miembros y características del hogar	Miembros	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Edad	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Sexo	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Parentesco con entrevistado	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Nivel educativo	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Ocupación principal	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Capacidades diferenciales	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
COMPONENTE HABITACIONAL						
Variables		Medición variable		Método de representación resultados		
3	Residencia actual	Tiempo de habitación	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Tiempo de vivienda	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Régimen de tenencia	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
4	Residencia previa	Tipo de vivienda	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Régimen de tenencia	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
5	Motivos del cambio de residencia	Localización	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
			Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
MOVILIDAD						
Variables		Medición variable		Método de representación resultados		
6	Activos de movilidad del hogar		Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
7	Movilidad actual por cada integrante de la familia	Movilidad efectiva	Actividad (Trabajo, Educación, Abastecimiento, Recreación, Salud y Otro)	Localización	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos
			Tiempo de viaje	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos	
			Medios utilizados	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos	
			Frecuencia	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos	
			Costos	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos	
Movilidad insatisfecha	Datos Entrevista Semiestructurada	datos				
Redes conocidas	Datos Entrevista Semiestructurada	datos				
8	Movilidad desde residencia pasada por cada integrante de la familia	Movilidad efectiva	Actividad (Trabajo, Educación, Abastecimiento, Recreación, Salud y Otro)	Localización	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos
			Tiempo de viaje	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos	
			Medios utilizados	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos	
			Frecuencia	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos	
			Costos	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos	
Movilidad insatisfecha	Datos Entrevista Semiestructurada	datos				
Redes conocidas	Datos Entrevista Semiestructurada	datos				
9	Autoevaluación de las situaciones de movilidad actuales - pasadas	Lugares accesibles	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Tiempos de viaje	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Oferta de transporte	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Frecuencia	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Costos	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Adaptaciones, estrategias	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
PERCEPCIÓN DE TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL BARRIO						
Variables		Medición variable		Método de representación resultados		
10	Generales (Residencial, comercial, espacio público)	Localización y antigüedad de estos cambios	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Factores que podrían explicar estos cambios	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Opiniones, inquietudes y expectativas sobre estos cambios	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Identificación de situaciones conflictivas	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
11	Infraestructura de transporte	Localización y antigüedad de estos cambios	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Efectos de las nuevas infraestructuras de transporte sobre el barrio	Datos Entrevista Semiestructurada	datos		
		Opiniones, inquietudes y expectativas sobre estos cambios	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos		
12	Medidas de mitigación y percepciones	Identificación de situaciones conflictivas	Datos Entrevista Semiestructurada	mapas y datos		
			Datos Entrevista Semiestructurada	datos		

OBJETIVO:
Explorar las motivaciones, aspiraciones y experiencia de localización de residentes nuevos y originales;

OBJETIVO:
Describir como se transforman los hechos cotidianos y movilidad producto del acceso al transporte público que genera externalidades;

OBJETIVO:
Describir como es la percepción de los residentes de las transformaciones del barrio.

Fuente: Elaboración propia, a partir de Proy. Contested Cities (PIRSEGA-2012-318944)

3.2.5. Diseño de Entrevistas a actores clave

Para complementar las visiones de los residentes, es que se realizaron entrevistas semiestructuradas a actores relevantes del Estado:

- i) Autoridades Gerenciales de Gobierno: SECTRA, MINVU–DDU, DTPM, MDS; ii) Empresa Público-Privada: METRO S.A.; iii) Autoridades Locales: SECPLA I. Municipalidad de Santiago, Dirección de Asesoría Urbana I. Municipalidad de Estación Central.

Tabla 6
Actores clave entrevistados

OBJETIVOS:			
- Verificar como a partir de las decisiones de infraestructura de transporte del Estado, se modifica el capital espacial de residentes de un barrio;			
- Explorar el capital espacial y su vínculo con la movilidad, como resultado de la accesibilidad al transporte público, posesionando este capital como una nueva medición y dimensión de la gentrificación a nivel barrial, profundizando en las transformaciones sociales, materiales, simbólicas, económicas, culturales y políticas.			
Institución	Entrevistado	Función	Fecha
Metro de Santiago S.A.	Cristóbal Pineda	Analista de Estudios	06-05-16
Metro de Santiago S.A.	Aníbal Mardones	Jefe de Unidad de Relaciones con la Comunidad	20-05-16
Metro de Santiago S.A.	Javier Pinto	Director de Cultura	20-05-16
DTPM	Carlos Melo	Secretario Técnico de Estrategia y Planificación en Directorio de Transporte Público Metropolitano	03-06-16
DTPM	Loreto Wahr	Gerente de Infraestructuras en Transantiago	03-06-16
Metro de Santiago S.A.	Daniel Schwarz	Subgerente de Estudios bei Metro de Santiago S.A.	03-06-16
Metro de Santiago S.A.	Eduardo Martínez	Proyect Manager Inmobiliario de la Gerencia de Negocios en Metro de Santiago S.A.	03-06-16 28-06-16
SECTRA	Rodrigo Henríquez	Estudios del Territorio y Movilidad	16-06-16
I. Municipalidad de Santiago	Luigi Brignardello	Subdirector de Planificación, Secretaría Comunal de Planificación	16-06-16 07-07-16
SECTRA	Alan Thomas	Coordinador Área Metodológica y datos	17-06-16
I. Municipalidad de Estación Central	Juan Carlos Mazzarelo	Asesor Urbano	17-06-16
MDS	Alejandro Rivas	Analista de Inversiones en Transportes, Departamento de Inversiones División de Evaluación Social de Inversiones	28-06-16
Metro de Santiago S.A.	Iván Zambelli	Gerente de Negocios	28-06-16
Metro de Santiago S.A.	Fernando Rivas	Subgerente de Asuntos Públicos y Medio Ambiente	01-07-16
CNDU, Gobierno de Chile	Luis Eduardo Bresciani	Presidente del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano	08-07-16
SECTRA	Gisèle Labarthe	Secretaria Ejecutiva	08-07-16
Gobierno Regional Metropolitano	Vladimir Glasinovic	Gerente de Proyecto Nueva Alameda Providencia	08-07-06
MINVU	Pablo Contrucci	DDU	04-08-16

Fuente: Elaboración propia

Tabla 7. Preguntas entrevista a actores clave Estado

1.	¿Qué proyectos están trabajando vinculados al transporte y desarrollo urbano en las comunas de Santiago, Estación Central e Independencia?
2.	¿Con qué sectores del gobierno trabaja para el desarrollo de esas comunas?
3.	¿Cómo se coordinan las instituciones para las tomas de decisiones respecto a la planificación urbana vinculada al transporte?
4.	¿Cómo evalúa la coordinación entre las instituciones?
5.	¿Cómo resuelven conflictos por mala coordinación entre sectores?
6.	¿Qué propuesta haría para vincular el desarrollo del transporte a la planificación urbana, asegurando la calidad de vida de los residentes originales de un barrio, a los que se les entregan nuevas infraestructuras?
7.	¿Cómo se podría asegurar la calidad de vida de los residentes de un barrio, sin que se sientan afectados por las decisiones del desarrollo del transporte?
8.	¿Quién gerencia los proyectos que son multisectoriales?
9.	¿Cómo se realizan los proyectos multisectoriales?
10.	¿Sería necesario trabajar en conjunto quienes planifican la ciudad con los sectores que toman las decisiones de transporte?
11.	¿Se vinculan los proyectos de transporte con el Urbanismo?
12.	¿En el diseño de transporte se preocupan de la movilidad de las personas? ¿Se deberían preocupar?
13.	¿Cómo se coordina la infraestructura, transporte y movilidad con los IPT?
14.	¿Quién coordina y asegura que los proyectos de inversión en transporte aseguren un beneficio en la movilidad de las personas?
15.	¿Trabajan con planes maestros para los proyectos de infraestructura, transporte y movilidad?
16.	¿Aseguran y visualizan realmente la calidad en la movilidad de las personas?
17.	¿Qué alianza debería existir que asegure una visión estratégica, que beneficie la calidad y no pérdida de espacio de los residentes de un barrio?
18.	¿Cómo se asegura que los beneficios de infraestructura no sean tomados sólo por nuevos residentes de un barrio?
19.	¿Hay pérdidas de espacio, producto de las decisiones de transporte?
20.	¿Cómo asegura que existan los profesionales idóneos para lograr las grandes transformaciones urbanas, producto de las decisiones del transporte, que no transformen la calidad de vida de los residentes de un barrio, tanto en su calidad de vida como pérdida espacial?
21.	¿Cómo se trabaja con la comunidad en la toma de decisiones de las nuevas infraestructuras del transporte?
22.	¿Hay participación con la comunidad? ¿Cómo?
23.	¿Cómo aseguran que exista equidad? Que no sean tomados por nuevos residentes los beneficios?
24.	¿Cómo se integra la movilidad a las decisiones de infraestructura de transporte?
25.	¿Hay regulación o se trabaja con la especulación de valor del suelo?
26.	¿Con qué modelos se trabaja en esta ciudad?
27.	¿Qué casos similares estudia para luego generar la toma de decisiones en la ciudad?
28.	¿Qué sucede cuando se trabaja de manera independiente en cada sector?
29.	¿Cómo se puede asegurar que exista un plan maestro en transporte que se integre con la planificación de la ciudad?
30.	¿Qué proyectos hay a futuro?
31.	¿Qué se necesita para realizar un modelo 100% efectivo, que sea en beneficio a los residentes de un barrio?

Fuente: Elaboración propia

Se entrevistó a 18 actores clave del Estado:

- Siete de ellos de Metro Santiago S.A., ya que se abarcaron todas las áreas técnicas de la Empresa Pública – Privada, como el Área de Estudios y Subgerencia, Unidad de Relaciones con la Comunidad, Director de Cultura, Gerencia de Negocios, Asuntos Públicos y Medio Ambiente. Con ello se revisaron todas las aristas y visiones de negocio de la Empresa.
- Por otro lado se entrevistó a SECTRA, a Coordinador de Estudios del Territorio y Movilidad, Coordinador del Área Metodológica y Datos y la Secretaría Ejecutiva. Evidencian la visión en sus estudios de transporte.
- De DTPM (Directorio de Transporte Público Metropolitano) se entrevistó al Secretario Técnico de Estrategia y Planificación y a la Gerente de Infraestructuras en Transantiago. Demuestra la visión en dar acceso al transporte en barrios de la región.
- De MINVU (Ministerio de Vivienda y Urbanismo) se entrevistó a Jefe de División de Desarrollo Urbano (DDU). Se revisa la problemática desde la planificación territorial.
- También al Gerente de Proyecto Nueva Alameda Providencia, del GORE (Gobierno Regional) Metropolitano. Se revisa el caso de un proyecto participativo e integrador.
- Al Presidente del CNDU (Consejo Nacional de Desarrollo Urbano) del Gobierno de Chile. Se revisa desde la especulación del valor de suelo central y otros.
- Al Analista de Inversiones en Transportes de Departamento de Inversiones División de Evaluación Social de Inversiones en el MDS (Ministerio de Desarrollo Social). Sobre las metodologías de evaluación de proyectos.
- Al Asesor Urbano de la I. Municipalidad de Estación Central. Historia de la comuna e Instrumentos de Planificación Territorial.

- Y al Subdirector de Planificación, Secretaria Comunal del Planificación de la I. Municipalidad de Santiago. Historia del barrio y comuna, e Instrumentos de Planificación Territorial.

3.3. RESUMEN METODOLÓGICO PARA LOS CASOS DE ESTUDIO

Mediante Figura 3 se resume el análisis de estudio de caso para cada barrio. y en Figura 4 se establece la estructura general con la que se trabajarán los resultados.

Figura 3. Metodología para el análisis de Estudios de caso

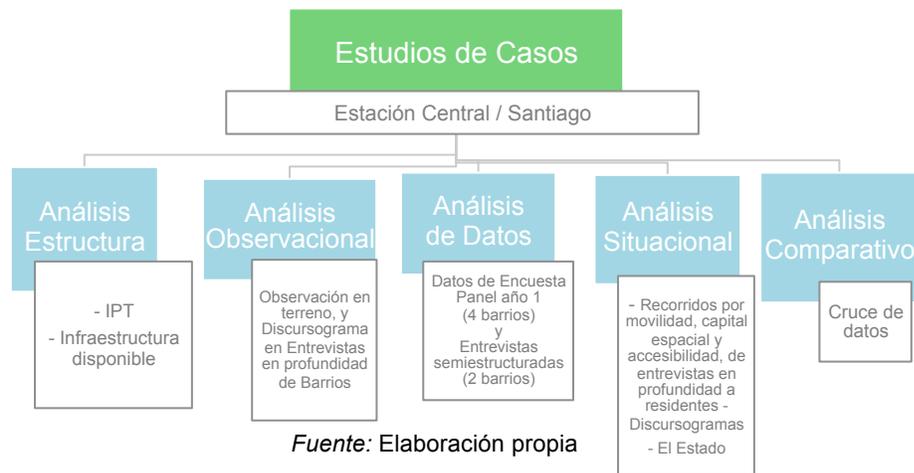


Figura 4. Resumen de postura para trabajar los resultados

Fuente: Elaboración propia



4. CONTEXTO DE ANÁLISIS

El espacio urbano en áreas centrales y pericentrales, se ve transformado dentro de las últimas décadas en su relación socio-espacial, dado por procesos políticos y económicos. Esto puede ser impulsado, en algunos casos, por una desregulación del suelo, como ya se ha dicho en la Región Metropolitana, en la comuna de Estación Central, o entrega de acceso a bienes públicos, permitido por la infraestructura de transporte, como por ejemplo, la accesibilidad que entrega Metro, Transantiago o Carreteras, en muchas comunas de Santiago.

Lo dicho, crea una brecha de renta en suelo urbano central, ya no solo dada por “el diferencial entre la renta actual capitalizada y una renta futura potencial de carácter monopólico, maximizada por las ventajas ofrecidas de infraestructura y servicios, y las regulaciones públicas de construcción” (López Morales, 2013, p.36), llegando a desplazar a residentes originales de un barrio de menor poder económico, y en consecuencia incentivando la gentrificación y segregación socio-espacial (Alexandri et al., 2016); sino que por la “producción y disputa de capital espacial”, “a través del incremento de la inversión en infraestructura orientada al aumento de la movilidad hacia y desde los barrios centrales y pericentrales” (López Morales, 2015, p.2). Los barrios de estudio en base a lo dicho, muestran un proceso de “estratificación micro-barrial”.

En Santiago de Chile, el antes de seguir con la perspectiva aquí adoptada, es relevante traer al lugar, como es que el centro y pericentro pudo ser investido por el masivo desarrollo inmobiliario. Existió en la década de los noventa un aumento de hogares unipersonales o sin hijos en áreas de renovación con excelente localización. “El subsidio parece haber creado “nichos” de consumidores que eran marginados del mercado habitacional en

el pasado”, ejemplo es la cantidad de Subsidios de Renovación Urbana – SRU – entregados en la Región Metropolitana, 55 unidades el año 1991, llegando a 1.642 el año 2005, con un total en ese período de 19.398 SRU, siendo en todo Chile en ese período 24.418 SRU (Arriagada, 2007). Casgrain y Janoschka (2013: 30) señalan:

Un primer instrumento fue el Plan de Repoblamiento de la comuna de Santiago iniciado en 1992. A continuación, la desregulación de los planes reguladores, en casi todas las comunas del centro y del peri centro, dejaron el paso libre a la construcción en altura (López et al., 2012). Además, el gobierno central creó un subsidio a la renovación urbana (SRU, desde 1991) con el objetivo de propulsar el desarrollo de las áreas centrales de las ciudades chilenas. A través del sistema de subsidios habitacionales, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo otorga un financiamiento adicional si la vivienda comprada por el beneficiario se ubica en determinadas “zonas de renovación urbana.

Este nicho de consumidores de barrios de ciudad, llegan a estos barrios pericentrales que están siendo “nicho de deseo”.

Ahora, se indagará en los siguientes capítulos en los motivos. Pero para poder examinar el capital espacial a partir de la utilización del espacio y el acceso al transporte, e indagar más adelante en las motivaciones de los residentes por localización, es substancial saber el contexto en las comunas anterior a las encuestas y entrevistas de la presente investigación, es por esto que resulta relevante revisar ciertos datos precisos que caracterizan las problemáticas en estas áreas urbanas.

4.1. PERCEPCION DE LA CALIDAD DE VIDA EN COMUNAS Y BARRIOS

El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) ha desarrollado la última década tres Encuestas de Calidad de Vida Urbana (ECVU) en la Región Metropolitana, la primera fue desarrollada el año 2007, cuando no se evidenciaba aún la fuerte llegada de nuevos residentes, la segunda el 2010 y la tercera el 2015. Las primeras encuestas lo que nos da es un punto de partida para comprender la percepción de las comunas a partir de los residentes originales, lo que se podrá revisar luego con datos de entrevistas.

4.1.1. Percepciones y satisfacciones a nivel comunal

A partir de datos de Tabla 8 y Gráficos 1 al 4, se evidencian ciertas preocupaciones de los residentes a nivel comunal, siendo Santiago la comuna con mejor percepción de calidad de vida con un 54,22% promedio, que resulta bajo de todos modos, cercano al 50%; luego, las otras comunas están bajo el 50% de satisfacción, San Miguel con un 48,18%, Independencia con un 47,95% y Estación Central con un 43,97%; esto a partir del siguiente detalle:

a) Independencia percibe un 74% de calles en mal estado, caso contrario San Miguel con 31,3%.

b) Los residentes de Independencia con 70,4%, San Miguel con 67,4% y Santiago con 70,7%, evidencian carencia de áreas verdes, pero tienen la confianza de que la comuna será más agradable para vivir, principalmente San Miguel con 74,7%, seguido Santiago con 67,9%, lo que disminuye el 2010 al igual que en las otras comunas.

c) Los residentes Santiago, con 64,5% son los que perciben mayor congestión vehicular en su comuna, caso extremo en Independencia que lo percibe el 20,3%, lo que pareciera ser que no es relevante en el año 2010, que disminuye el porcentaje de preocupación, sí aumentando considerablemente para la comuna de Independencia.

d) Los residentes de San Miguel perciben fuertemente la importancia de la destrucción del patrimonio con 71,9% y en término medio los residentes de Santiago con 53%, siendo Independencia el menor porcentaje con 26,6%.

Tabla 8
Percepción de la Calidad de Vida en la Comuna

	ESTACIÓN CENTRAL	INDEPENDENCIA	SAN MIGUEL	SANTIAGO
Percepción del nivel de importancia Calles en mal estado	49,8%	74,0%	31,3%	53,0%
Percepción del nivel de importancia Carencia de áreas verdes	50,5%	70,4%	67,4%	70,7%
Confianza en que la comuna será más agradable para vivir	40,3%	74,7%	64,2%	67,9%
Percepción del nivel de importancia Congestión vehicular	41,0%	20,3%	53,7%	64,5%
Percepción del nivel de importancia Destrucción del patrimonio	34,5%	26,6%	71,9%	53,0%
Satisfacción con su calidad espacio público	49,7%	53,2%	50,7%	56,6%
Porcentaje de personas que no usan espacios para el deporte	78,2%	79,0%	57,8%	75,9%
Grado comprensión temas relativos al mejoramiento urbano comunal	14,0%	15,0%	22,6%	23,8%
Grado de interés en temas relativos al mejoramiento urbano comunal	14,0%	15,0%	22,6%	23,8%
Porcentaje de personas que no usan parques y plazas	67,7%	51,3%	39,6%	53,0%

Fuente: Elaboración propia basada en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana (2007)

e) Los residentes de las cuatro comunas se sienten medianamente satisfechos con la calidad del espacio público en su comuna, Santiago con un 59,6% hasta Estación Central con 49,7%.

f) Los residentes de Estación Central con 78,2%, Independencia con 79% y Santiago con 75,9%, perciben no usar espacios para el deporte.

g) Los residentes de las cuatro comunas no tienen suficiente grado de comprensión y de interés sobre el mejoramiento urbano comunal. Máximo porcentaje en Santiago con 23,8% y mínimo Estación Central con 14%.

h) Los residentes de Estación Central con 67,7% señalan con mayor fuerza no usar parques y plazas de la comuna, siendo los residentes de San Miguel los que más los utilizan, con 39,6%.

i) Aparece Estación Central como la comuna que utiliza con mayor fuerza el transporte público, sumando el año 2010 la comuna de Santiago.

j) Las comunas de Santiago, Independencia y San Miguel se encuentran satisfechos con la comuna, lo que disminuye el 2010.

Gráficos 1 al 4. Percepción de la Calidad de Vida de la Comuna

Gráfico 1: Estación Central

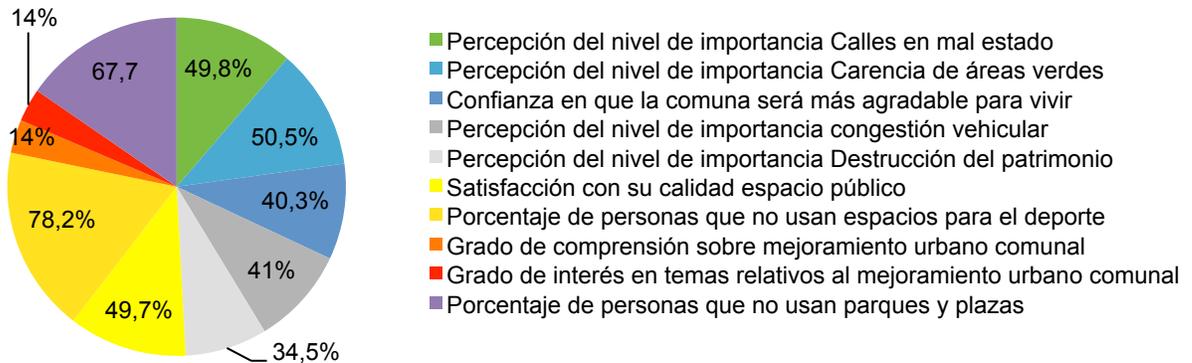


Gráfico 2: Independencia

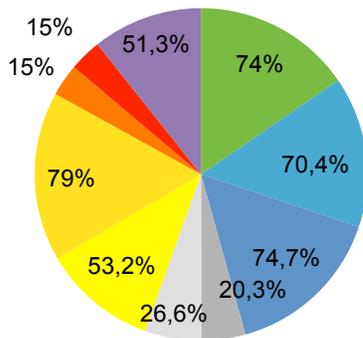


Gráfico 3: San Miguel

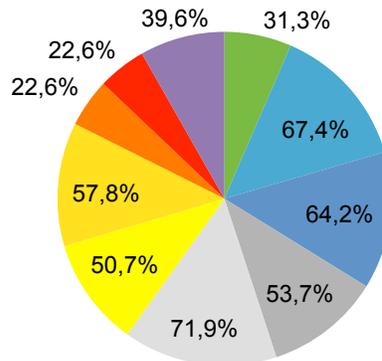
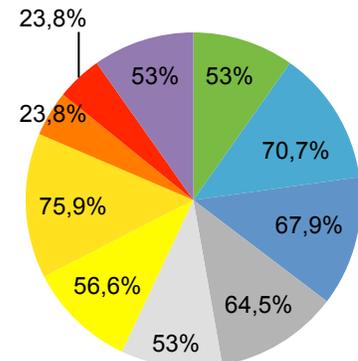


Gráfico 4: Santiago



Fuente Gráficos 1 al 4: Elaboración propia basado en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana (2007)

4.1.2. Percepciones y satisfacciones a nivel barrial:

A partir de datos de Tabla 9, Gráficos 5 al 8 y Anexo 8, se traslucen ciertas preocupaciones de los residentes a nivel barrial, pero la percepción general de calidad de vida promedio es bastante pareja en los barrios, lidera Independencia con un 52% promedio, Estación Central e Independencia con un 51%, y Santiago con un 49%, todos en promedio cercanos al 50%, lo que es medianamente satisfactorio, pero cabe señalar que al consultar

directamente y solo por la satisfacción del barrio, el resultado es bastante más positivo; todo esto según el siguiente detalle:

a) Todas los residentes se sienten satisfechos con el servicio de comercio menor, desde Estación Central con un 96,4% a San Miguel con un 65,2%.

b) Los residentes de Estación Central son los que tienen menor confianza de que su comuna será mejor para vivir con 43,2% y los residentes de Independencia con 81,2% son los que tienen mayores expectativas, aunque en año 2010, las tres comunas mas satisfechas bajan su porcentaje de confianza, principalmente Santiago y San Miguel.

c) Los residentes de las cuatro comunas no se sienten regularmente satisfechos con la calidad del espacio público, desde San Miguel con un 42,5% a Independencia con un 41,3%.

Tabla 9
Percepción de la Calidad de Vida en el Barrio

	ESTACION CENTRAL	INDEPENDENCIA	SAN MIGUEL	SANTIAGO
Comercio menor. Satisfacción con el servicio	96,4%	80,5%	65,2%	81,2%
Confianza en que el barrio será más agradable para vivir	43,2%	81,2%	64,7%	62,7%
Espacio público en el barrio. Satisfacción con su calidad	42,2%	41,3%	42,5%	42,2%
Espacios para el deporte en barrio. Porcentaje de personas que no usan	64,5%	74,0%	54,0%	56,5%
Espacios para el deporte en el barrio. Porcentaje de respuestas no existe	31,1%	28,6%	16,6%	22,1%
Espacios para el deporte en el barrio. Satisfacción con el equipamiento	25,5%	17,8%	28,0%	43,6%
Parques y plazas del barrio. Porcentaje de personas que no usan	56,1%	56,0%	32,2%	42,8%
Recolección de basura. Satisfacción con el servicio	86,9%	71,5%	72,7%	61,3%
Satisfacción con el barrio	67,5%	76,7%	86,2%	70,5%
Satisfacción con la belleza del barrio	37,5%	37,7%	66,7%	36,0%
Satisfacción con la limpieza del barrio	26,1%	37,7%	66,7%	40,7%
Satisfacción con la seguridad del barrio	32,8%	26,3%	21,0%	28,8%

Fuente: Elaboración propia basado en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana (2007)

d) En Independencia con 74% indican que no usan espacios para el deporte, el resto de comunas en término medio, llegando al 54% en San Miguel. Bajo

porcentaje indica que no tienen espacios para el deporte y se sienten satisfechos con los que hay, respuesta que se ve transformada rotundamente en el año 2010. No así con el equipamiento disponible que se encuentran en general bastante acorde a las expectativas.

e) Los residentes de Estación Central con 56,1% e Independencia con 56,0%, no ocupan en mayor medida los parques y plazas, en mayor medida los utilizan los residentes de San Miguel.

Gráficos 5 al 8. Percepción de la Calidad de Vida en el Barrio

Gráfico 5: Estación Central

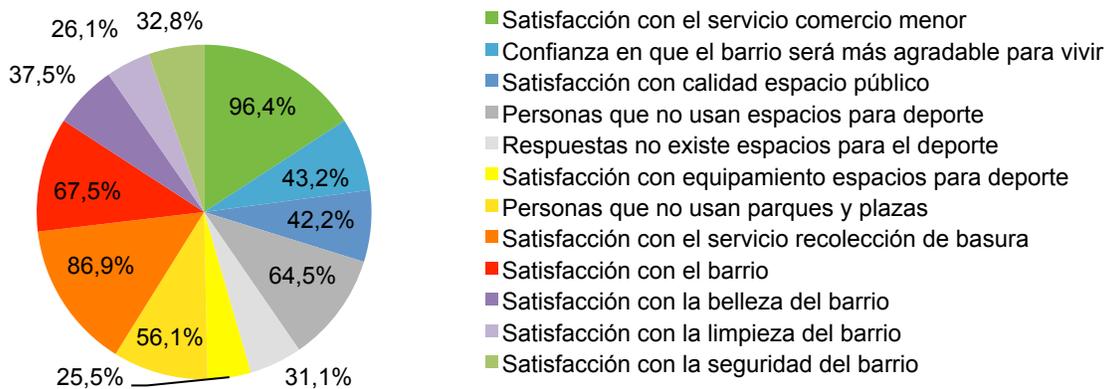


Gráfico 6: Independencia

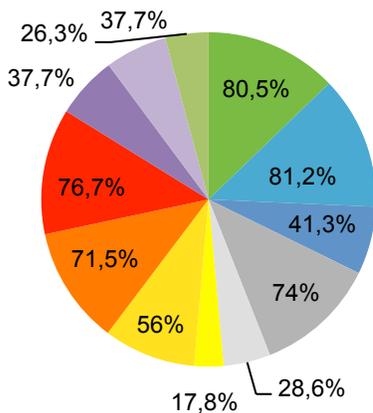


Gráfico 7: San Miguel

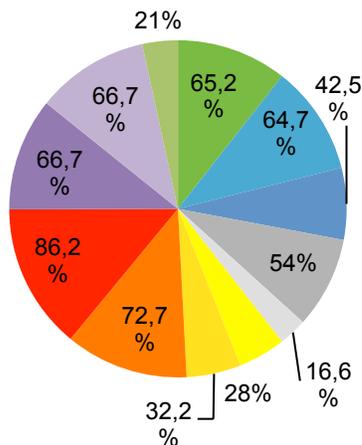
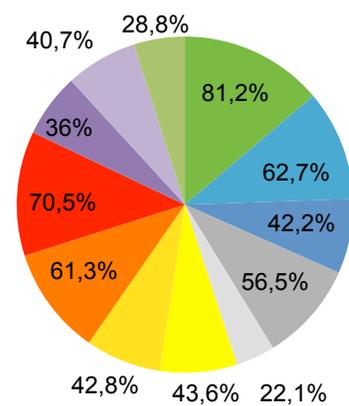


Gráfico 8: Santiago



Fuente Gráficos 5 al 8: Elaboración propia basado en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana (2007)

- f) Todos los residentes de sienten muy satisfechos con el barrio, el orden desde los más satisfechos es: San Miguel, Independencia, Santiago y Estación Central.
- g) San Miguel se siente satisfecho con el barrio; y ya el 2010, Estación Central, Independencia y Santiago, superan la satisfacción del barrio y disminuye en San Miguel.
- h) Los únicos residentes que se sienten más satisfechos con la belleza y limpieza del barrio son los de San Miguel ambos con 66,7%, lo que desaparece el 2010.
- i) Los residentes de Estación Central e Independencia se sienten satisfechos con los vecinos del barrio, quedando solo Estación Central en el año 2010.
- j) Todos los residentes se sienten insatisfechos con la seguridad del barrio, no están satisfechos con la tranquilidad del barrio.

Los datos resultantes en este subcapítulo, demuestran que los residentes de estas cuatro comunas, están medianamente satisfechos con la calidad de vida de su comuna. Se demuestra a través de datos que resultan relevantes para dimensionar el capital espacial de la comuna y del barrio, sus capacidades materiales, físicas y espaciales; como calles en mal estado, áreas verdes disponibles, congestión vehicular, percepción del patrimonio, calidad del espacio público y espacios para el deporte, satisfacción con la comuna y el barrio, comercio de barrio, confianza de estar en una buena comuna para vivir, belleza, limpieza, satisfacción de vecinos y seguridad; lo que se conjuga para lograr una experiencia en el espacio barrio y en el viaje y movilidad dentro de este. Estas dimensiones transforman los hechos cotidianos de residentes e inciden en la decisión de quedarse o querer irse de un barrio, y también radican en la decisión de querer acceder a él; esto se suma al acceso al transporte que se verá más adelante.

4.1.3. Distancias y Desplazamientos

A partir de datos de Tabla 10 y 11, y Gráficos 9 al 16, se ven reflejadas las percepciones de localización, movilidad a pie a sus actividades cotidianas.

En el año 2007 la comuna de Independencia reflejaba estar más cercana a sus actividades cotidianas, con un 69,26% promedio, luego Santiago con un 66,69%, San Miguel con un 61,29% y Estación Central con un 57,51%. Este último promedio que es bastante bajo se mantiene para Estación Central el año 2010 con un 58%, disminuye para el caso de Independencia a un 59%, es decir, los residentes comienzan a sentir que tienen menor acceso a sus actividades, y aumenta notablemente para Santiago llegando el 2010 a un 72,73% y San Miguel a un 76,97%. Habría que hacer el cruce si esta accesibilidad que aumenta tiene que ver con el aumento de uso del transporte público. Por lo tanto, Santiago y San Miguel, serían dos comunas de accesibilidad a actividades cotidianas, que podrían ser disputadas por nuevos residentes, pero no son percibidas con calidad de vida preponderante según se detalló anteriormente durante esos años.

Respecto a las distancias y desplazamientos se detalla a continuación:

- a) De Independencia con un 83,4% son los residentes que sienten mayor cercanía a consultorios y clínicas el año 2007, aunque disminuye a un 68,2% el año 2010.
- b) Todas las comunas se sienten muy cercanas a establecimientos educacionales, y no varía mayormente en el tiempo.
- c) Todas las comunas se sienten muy cercanas a la locomoción colectiva, lo que no varía mayormente durante los años.
- d) El año 2007 comunas de Independencia con 88,7%, San Miguel con 79,5% y luego Santiago con 67%, son las que se sienten más cercanas a plazas y parques. Alterado el año 2010, donde San Miguel es la comuna que se siente

más cercana a estos espacios con 92,5%, luego Santiago con 83,4%, Estación Central con 61,8%, bajando Independencia a un 49%.

e) El año 2007 ninguna comuna se siente muy cercana a lugares para la práctica de deportes, la comuna más positiva es Santiago con 41,2%, lo que cambia en el año 2010, mejora la percepción de Estación Central a un 42,7%, San Miguel con 69,7% y Santiago con 68,9%.

Tabla 10
Distancias y Desplazamientos 2007

	ESTACION CENTRAL	INDEPENDENCIA	SAN MIGUEL	SANTIAGO
Cercanía a consultorios y clínicas. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	47,3%	83,4%	59,3%	57,5%
Cercanía a establecimientos educacionales. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	57,5%	89,7%	80,9%	78,2%
Cercanía a la locomoción colectiva. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	86,4%	71,5%	83,7%	86,7%
Cercanía a las plazas y parques. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	48,1%	88,7%	79,5%	67,0%
Cercanía a lugares para la práctica de deportes. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	18,1%	22,3%	26,8%	41,2%
Cercanía a sedes sociales y otros lugares para el encuentro comunitario. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	63,7%	57,5%	25,8%	51,0%
Cercanía al comercio. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	81,5%	71,7%	73,0%	85,2%

Fuente: Elaboración propia basado en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana (2007)

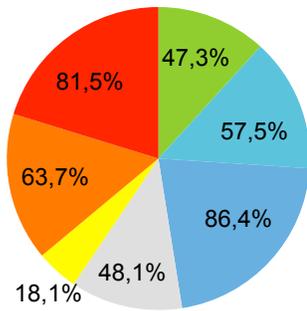
Tabla 11
Distancias y Desplazamientos 2010

	ESTACION CENTRAL	INDEPENDENCIA	SAN MIGUEL	SANTIAGO
Cercanía a consultorios y clínicas. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	44,7%	68,2%	53,6%	48,2%
Cercanía a establecimientos educacionales. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	75,2%	76,5%	84,2%	77,4%
Cercanía a la locomoción colectiva. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	76,7%	77,5%	90,5%	91,5%
Cercanía a las plazas y parques. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	61,8%	49,0%	92,5%	83,4%
Cercanía a lugares para la práctica de deportes. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	42,7%	25,5%	69,7%	68,9%
Cercanía a sedes sociales y otros lugares para el encuentro comunitario. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	43,1%	34,3%	57,7%	63,5%
Cercanía al comercio. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda	61,8%	82,0%	90,7%	76,2%

Fuente: Elaboración propia basado en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana (2007)

Gráficos 9 al 16. Distancias y Desplazamientos 2007 y 2010

Gráfico 9: Estación Central 2007



- Cercanía a consultorios y clínicas. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda
- Cercanía a establecimientos educacionales. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda
- Cercanía a la locomoción colectiva. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda
- Cercanía a las plazas y parques. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda
- Cercanía a lugares para la práctica de deportes. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda
- Cercanía a sedes sociales y otros lugares para el encuentro comunitario. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda
- Cercanía al comercio. percepción de la proximidad a pie desde la vivienda

Gráfico 10: Independencia 2007

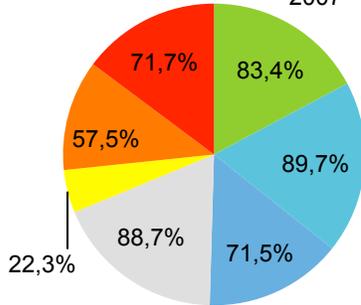


Gráfico 11: San Miguel 2007

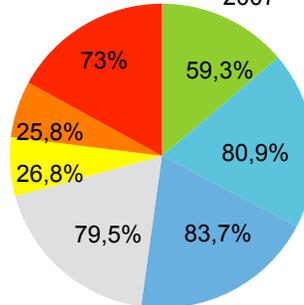


Gráfico 12: Santiago 2007

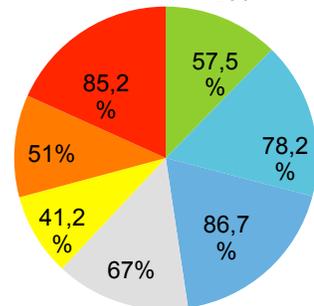


Gráfico 13: Estación Central 2010

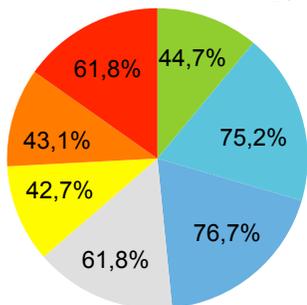


Gráfico 14: Independencia 2010

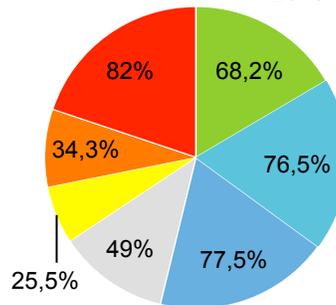


Gráfico 15: San Miguel 2010

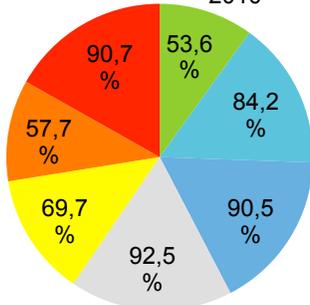
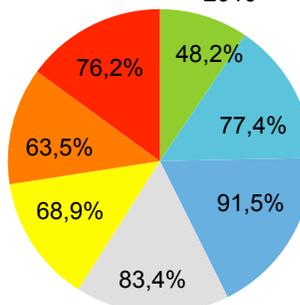


Gráfico 16: Santiago 2010



Fuente:
Elaboración propia basado en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana. (2007 y 2010)

f) Estación Central con 63,7%, luego Independencia y Santiago, son comunas que se sienten el año 2007 medianamente cercanas a sedes sociales u otros lugares de encuentro comunitario.

Disminuyendo el año 2010 en Estación Central e Independencia, pero aumentando en San Miguel y Santiago.

g) Todas las comunas se sienten cercanas al comercio, mejor percepción tienen los residentes de Estación Central con 81,5% y Santiago con 85,2%, lo que disminuye en ambos casos el año 2010, llegando San Miguel a 90,7%.

Todos los datos obtenidos se complementan con Anexo 8 adjunto.

Las percepciones y resultados, son relevantes más aún cuando se comparen con los desplazamientos caracterizados de encuestas y de las entrevistas semiestructuradas, que toman datos de la movilidad y percepciones de residentes, y se demuestra que han ido cambiando este último tiempo producto de las transformaciones en los barrios estudiados, tiempo que coincide con la evidencia de llegada de residentes nuevos a los barrios.

Tabla 12
Permisos
Aprobados de vivienda

	ESTACION CENTRAL	INDEPENDENCIA	SAN MIGUEL	SANTIAGO
1990	253	0	131	840
1991	226	0	243	682
1992	9	45	365	1.037
1993	43	29	638	957
1994	836	51	640	1.217
1995	138	252	1.523	5.093
1996	109	109	465	2.616
1997	206	38	170	5.122
1998	93	33	427	4.451
1999	179	6	65	1.081
2000	107	2	267	2.572
2001	443	213	367	4.159
2002	24	252	452	3.282
2003	182	747	1.119	5.009
2004	216	449	1.818	8.901
2005	160	799	1.242	11.956
2006	678	1.040	603	15.427
2007	460	985	1.505	11.785
2008	2.821	544	2.664	17.449
2009	1.226	28	813	15.920
2010	344	819	972	1.982
2011	1.281	726	581	6.242
2012	2.610	2.905	1.080	2.747
2013	2.182	2.728	1.435	7.171
2014	7.765	4.258	3.958	11.208
2015	8.510	3.412	1.877	2.427

Fuente: Elaboración propia basado en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE) y Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu) - Dato Comunal

4.2. OBRAS NUEVAS DE VIVIENDA

Con el objeto de seguir comprendiendo el contexto de territorio de estudio, resulta pertinente examinar la evolución en las últimas décadas del mercado de vivienda en esas comunas.

4.2.1. Obras Nuevas Aprobadas de Vivienda

Al revisar los datos expuestos en Gráfico 17 y Tablas 12-13, desde el año 1990 al 2015, se aprecia que ha existido un paulatino aumento de obras nuevas de vivienda, sobresaliendo Estación Central en los últimos años, obviando Santiago en la primera década del 2000, donde hay una diferencia de permisos importante, producto del repoblamiento del centro de Santiago. Decaen el año 2015 levemente los permisos aprobados de vivienda en Independencia, luego en San Miguel y en gran cantidad en Santiago.

Gráfico 17. Obras Nuevas Aprobadas desde 1990 a 2015

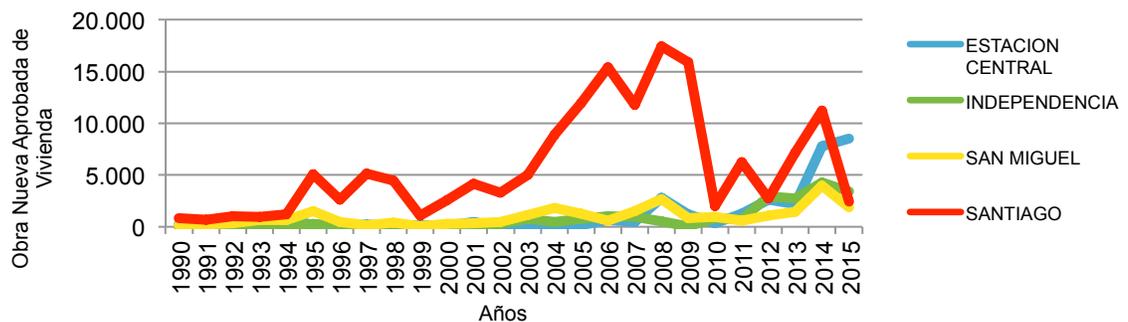


Tabla 13
Tasas de crecimiento - obras nuevas aprobadas

	2002-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2012-2015
ESTACION CENTRAL	10.775 %	-16 %	256 %	10 %	226 %
INDEPENDENCIA	1.053 %	-6 %	56 %	-20 %	17 %
SAN MIGUEL	139 %	33 %	176 %	-53 %	74 %
SANTIAGO	-16 %	161 %	56 %	-78 %	-12 %

Fuente Gráfico 17 y Tabla 13: Elaboración propia basado en datos INE y MINVU - Dato Comunal

Revisar las superficies de permisos aprobados durante similar período, evidencia el crecimiento comunal producto del desarrollo inmobiliario. Se aprecia un relevante aumento de superficies aprobadas el año 2014, lo que incide en los barrios de estudio; se puede visualizar claramente la llegada de nuevos residentes de modo intenso a las comunas en fechas precisas.

Tabla 14
Superficies Obras nuevas
aprobadas de vivienda

Hay correlación casi perfecto entre los permisos de vivienda aprobados y las superficies aprobadas de vivienda, por tanto, estos nos permite constatar y tener evidencia de fechas precisas de posibles llegadas de nuevos residentes a los barrios y saber desde cuándo se ven afectados. Esto se complementa con lo graficado en Anexo 3, donde se detalla esa correlación perfecta entre permisos y superficies. Y se puede visualizar el aumento residencial que tienen las comunas el año 2014 y 2015.

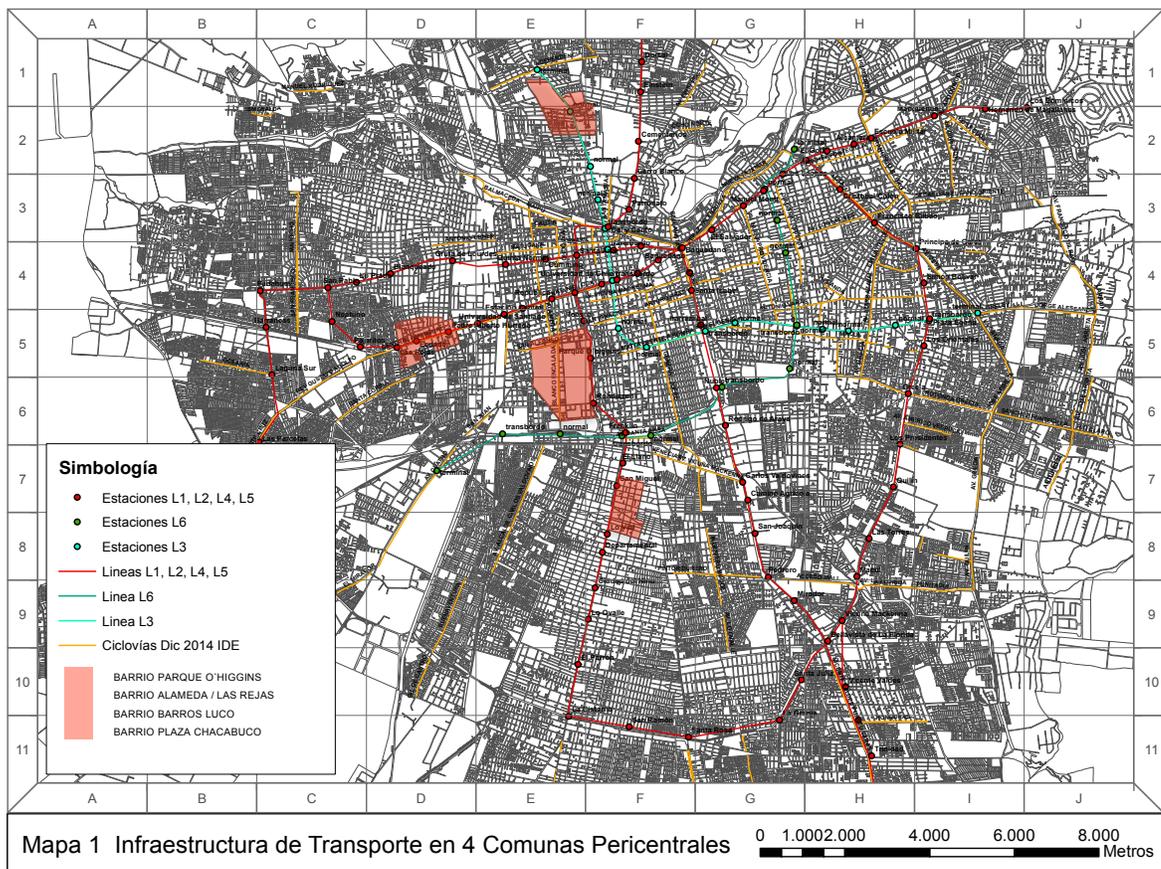
	(m ²) SUPERFICIES APROBADAS ESTACION CENTRAL	(m ²) SUPERFICIES APROBADAS INDEPENDENCIA	(m ²) SUPERFICIES APROBADAS SAN MIGUEL	(m ²) SUPERFICIES APROBADAS SANTIAGO
1990	15.377	0	9.343	40.422
1991	10.847	0	21.117	36.560
1992	707	4.342	29.086	69.543
1993	2.640	1.760	54.422	73.686
1994	65.962	5.082	55.512	95.628
1995	5.553	18.786	110.045	370.212
1996	8.002	6.736	42.248	205.025
1997	15.143	4.474	12.834	413.401
1998	5.986	3.060	43.373	365.057
1999	15.019	735	6.413	90.311
2000	9.195	118	26.284	195.697
2001	29.097	13.080	26.720	218.440
2002	1.375	13.279	28.414	176.090
2003	9.827	32.041	76.785	261.735
2004	11.553	29.542	130.076	462.049
2005	11.355	44.583	101.478	606.289
2006	52.518	60.342	51.517	871.335
2007	27.960	52.940	114.321	610.672
2008	154.332	40.387	167.457	901.279
2009	70.667	2.982	55.202	762.233
2010	19.077	37.422	65.827	94.043
2011	68.806	32.391	40.386	319.264
2012	118.114	132.124	67.466	132.893
2013	102.763	111.821	122.957	396.612
2014	369.437	217.670	331.150	734.382
2015	434.283	196.342	157.599	161.205

Fuente Tabla 14: Elaboración propia basado en datos INE Y MINVU – dato comunal

4.3. EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS BARRIOS

Para poder examinar el capital espacial a partir de la utilización del espacio y el acceso al transporte público es preciso ahondar en la disponibilidad de transporte. La ciudad tiene un sistema de transporte integrado, en que el eje estructurante es el metro y todas sus líneas, como se grafica en Figura 5, donde se aprecia la relación del metro con los barrios, y en los mapas de infraestructura de transporte de Anexo 9, donde además se ven las comunas completas y como el transporte Metro, Transantiago y Ciclovías se vinculan a ellas.

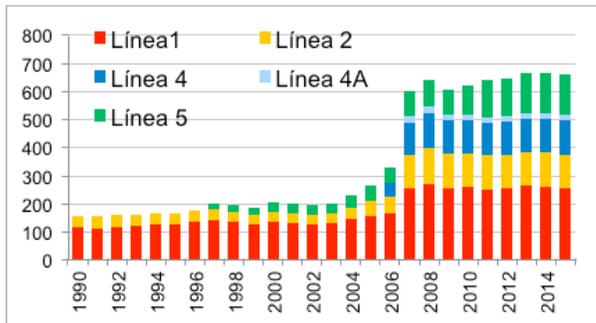
Figura 5. Barrios y Sistema de Transporte Público



Fuente: Elaboración propia, con datos SECTRA 2015

Tabla 15
Afluencia de pasajeros en Metro, por
línea (millones de viajes por año) | 1990 - 2015

Gráfico 18. Afluencia de pasajeros metro



Fuente Tabla 15 y Gráfico 18: DTPM Informe Gestión 2015 / Metro S.A.

(millones de viajes por año)					
Año	Línea 1	Línea 2	Línea 4	Línea 4A	Línea 5
1990	115,37	39,67			
1991	113,06	42,46			
1992	117,24	43,33			
1993	124,57	39,63			
1994	127,57	39,48			
1995	126,53	39,99			
1996	136,79	41,76			
1997	141,09	39,93			18,71
1998	136,14	37,10			21,14
1999	129,40	33,33			22,03
2000	138,61	35,22			34,00
2001	132,15	33,93			36,41
2002	128,99	33,45			36,43
2003	130,75	34,31			38,22
2004	145,19	39,51			47,06
2005	158,25	51,84	2,69		54,32
2006	167,19	58,89	48,42	3,29	53,21
2007	256,04	120,47	114,01	20,87	89,39
2008	272,10	128,83	123,92	20,94	95,89
2009	258,17	121,84	117,51	19,66	90,74
2010	259,50	122,30	115,67	19,03	104,22
2011	252,69	120,24	115,60	18,25	133,16
2012	257,51	118,65	117,20	18,93	136,44
2013	263,63	121,85	120,10	19,63	141,65
2014	261,95	121,91	119,42	20,29	144,08
2015	257,42	118,76	119,79	20,63	144,57

Se puede señalar, que las comunas de estudio, están muy cerca del centro metropolitano y tienen un fuerte huella histórica obrera y popular, que da cuenta de su origen, por lo tanto, las comunas albergan a parte de esa población original que hoy está siendo acompañada por nuevos residentes que llegan por acceso, dado para muchos por el metro. Lo que transforma la movilidad cotidiana de esos residentes. La afluencia que se muestra de pasajeros en Tabla 8, demuestra la llegada de nuevos residentes que a ciertos sectores de la ciudad que demanda transporte público, es decir, al densificarse ciertos barrios, demandan transporte, la problemática está en como estas alteraciones en el espacio cotidiano afectan al capital espacial de las personas. En el caso de Independencia, las alteraciones espaciales producto del desarrollo inmobiliario se están dando previo a la llegada del metro y corredor, pero con fecha exacta de llegada.

4.4. CONTEXTO PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE

4.4.1. Planificación del Transporte y el espacio en Chile

En Chile, existe El Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA, de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones – MTT –, este es un organismo técnico del Estado especializado en planificación de transporte. (SECTRA, MTT, 2016)

Las principales funciones que tiene este Programa son: i) “Proponer Planes de desarrollo de los sistemas de transporte urbano”; ii) “Evaluar socialmente iniciativas de inversión en infraestructura y gestión de los sistemas de transporte”, y iii) “Desarrollar Metodologías y modelos necesarios para el análisis en transporte”. Al mismo tiempo, su misión es “planificar y evaluar socialmente las iniciativas de inversión en infraestructura y gestión de los sistemas de transporte nivel nacional, regional y local”. (SECTRA, MTT, 2016)

La SECTRA Centro, es la entidad que propone el desarrollo de la ciudad en relación al transporte, cuelga de un área que es Planificación y Desarrollo, que depende de la Subsecretaría de Transportes, y trabaja en conjunto con la UOCT, UCI, UGCP y UGPI. Todos ellos en ningún caso visualizan el espacio. Por otro lado, desde el Gobierno hay una inquietud por los problemas de movilidad urbana, tomado y visualizado por la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, que en busca de una futura política nacional pro movilidad, entrega siete ejes de acción a trabajar indicado en Informe entregado a la presidenta Michelle Bachelet el año 2015, en el que no se hace el cruce con los capitales, tanto del espacio como culturales, que son fundamentales para dar solución a comunidades dentro de la ciudad. (Informe Pro Movilidad, 2014)

Simultáneamente el Gobierno Regional Metropolitana de Santiago, como se ve en imagen 6, trabaja en completar una estructura de ciclovías a nivel

metropolitano, que aporta evidentemente a la calidad de vida de residentes de los barrios, transformando su movilidad, pero nuevamente se ve como una estrategia aislada, que no se evidencia aún en los barrios estudiados.

Figura 6. Trazado Preliminar Plan Estratégico. Asesoría MTT “Conectividad de Ciclovías de la RM”



Fuente: Plan Maestro de Ciclovías 2012

Se debe visualizar la estructura del espacio y en el espacio, vinculándose con la planificación del suelo urbano y la planificación del transporte, y ser capaz de incorporar las variables que se exponen del capital espacial. Como aproximación a ello es que se realizaron las entrevistas en profundidad a actores claves que trabajan multisectorialmente para la planificación urbana, pero sin comprender que atender el espacio, no sólo flujo de personas, costos y tiempos, es fundamental para diseñar la ciudad sin deteriorar sus capitales de origen; entendiendo que los barrios son tocados y estructurados por el transporte. Esto se detalla en profundidad en la metodología de esta investigación.

5. DESARROLLO, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

5.1. DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA Y RESULTADOS ENCUESTA

5.1.1. Muestra

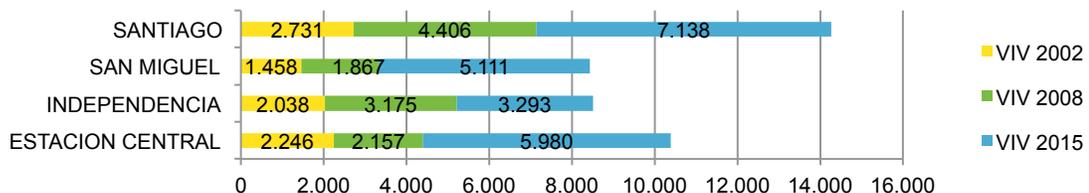
Si se analiza el crecimiento poblacional detectado por el equipo de proyecto (Tabla 16), se puede ver como los datos obtenidos evidencian un importante crecimiento habitacional en estos barrios (Gráfico 19, 20 y 21), con una tasa de crecimiento de vivienda importante en Santiago de un 161%, San Miguel sector Barros Luco un 251% y Estación Central de 166%. Los datos dan cuenta que en Independencia sector Plaza Chacabuco al año 2015, con una tasa de 62%, aún no se muestra el desregulado desarrollo inmobiliario, las que sí se visualizan en terreno hoy a la fecha, que está cambiando con la llegada de Metro y Corredor Independencia.

Tabla 16
Cantidad de manzanas seleccionadas por proyecto Fondecyt, en cada comuna y aumento de cantidad de viviendas en el tiempo en cada comuna

COMUNAS	Cuenta de ZONA	Suma de VIV_2002	Suma de VIV_2008	Suma de VIV_2015
Estación Central	74	2.246	2.157	5.980
Independencia	55	2.038	3.175	3.293
San Miguel	41	1.458	1.867	5.111
Santiago	43	2.731	4.406	7.138
Total general	213	8.473	11.605	21.522

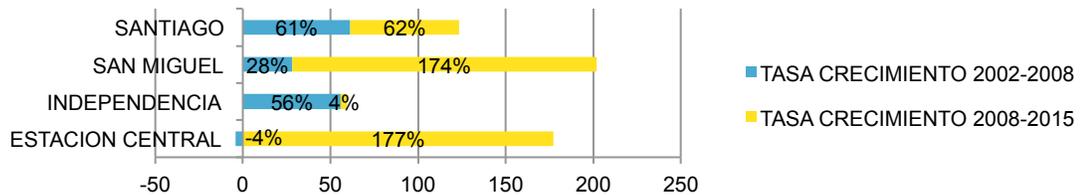
Fuente: Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Gráfico 19. Viviendas 2002 a 2015 en Barrios de Estudio



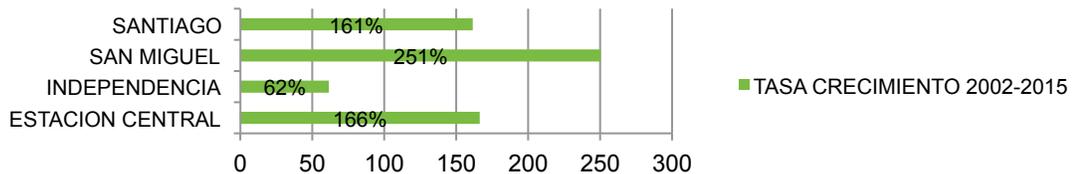
Fuente: Elaboración propia, datos Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Gráfico 20. Tasa de crecimiento VIV 2002-2008 y 2008-2015 en Barrios de Estudio



Fuente: Elaboración propia, datos Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Gráfico 21. Tasa de crecimiento VIV 2002 - 2015



Fuente: Elaboración propa, datos Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.1.2. Estratificación socioeconómica

A partir de los datos obtenidos en encuesta panel 1 (detallado en Tabla 17), se pueden conocer la estratificación social de los barrios, en Estación Central es preponderante una estratificación C3 con un 38,3%, bajando a E con un 24,7%, luego pasa la la clase D, ABC1 y E, de mayor porcentaje a menor. En la comuna de Independencia, la situación es similar, un 38,1% es clase C3, el valor más alto, luego un 28,8% clase C2, luego pasa a la clase ABC1, D y E. En la comuna de San Miguel, existe el mismo porcentaje de clase C3 y C2, un 32,7%, pasando después a la clase ABC1 con un 18,6%, luego D y E. Esta es la comuna que tiene más alto el valor ABC1 pero no es representativo. En la comuna de Santiago, tiene un grupo similar de clase C3, con un 34,7%, pasando a C2 con un 31,2 %, ABC1 con un 17,3% y D, pero esta comuna no tiene grupo clasificado como E.

Tabla 17
Estratificación socioeconómica (en tramos)

% dentro de Año de ocupación de vivienda (en tramos) * Estratificación Socioeconómica A (Educación / Categoría Ocupacional)

	Estratificación Socioeconómica A (Educación / Categoría Ocupacional)					Total
	E	D	C3	C2	ABC1	
Total ESTACION CENTRAL	3,2%	21,0%	38,2%	24,7%	12,9%	100,0%
Total INDEPENDENCIA	1,7%	15,3%	38,1%	28,8%	16,1%	100,0%
Total SAN MIGUEL	1,3%	14,7%	32,7%	32,7%	18,6%	100,0%
Total SANTIAGO		16,8%	34,7%	31,2%	17,3%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 18
Población Estimada en Situación de Pobreza

Comuna	Población estimada en situación de pobreza por ingresos				Población estimada en situación de pobreza multidimensional			
	Población en situación de pobreza por ingresos	Población no pobre por ingresos	Total población	Porcentaje de población en situación de pobreza por ingresos	Población en situación de pobreza multidimensional	Población no pobre multidimensional	Total población (*)	Porcentaje de población en situación de pobreza multidimensional
Santiago	7.996	126.824	134.820	5,9	15.410	116.929	132.339	11,6
Estación Central	5.959	90.753	96.712	6,2	13.736	81.064	94.800	14,5
San Miguel	2.186	60.915	63.101	3,5	7.137	54.254	61.391	11,6

Fuente: Casen 2015

Tabla 19
Pobreza por Ingresos

Comuna	Pobreza por Ingresos		Pobreza Multidimensional (*)	
	Porcentaje	Error estándar	Porcentaje	Error estándar
Santiago	5,9	2,41	11,6	2,91
Estación Central	6,2	1,34	14,5	1,83
San Miguel	3,5	1,22	11,6	2,36

Fuente: Casen 2015

Según datos CASEN 2015, Santiago tiene una gran diferencia de población no pobre por ingresos y multidimensional, respecto a Estación Central y San Miguel, sigue luego Estación Central y finalmente San Miguel, pero San Miguel al mismo tiempo es la comuna que tiene menor porcentaje de pobreza por ingresos, lo que podría acercarse a los resultados de encuesta panel. Datos de Independencia no fueron encontrados, detalle en Tablas 18 y 19.

5.1.3. Movilidad Vivienda Anterior

A partir de los datos obtenidos de Encuesta Panel, se generó levantamiento de todos los puntos de vivienda, quedando varios de ellos sin poder ubicar, por lo que aparece la muestra actual con la que se catastraron los residentes desde vivienda anterior, se trabajó con 152 residentes en Estación Central, 76 residentes en Independencia, 127 en San Miguel y 71 en Santiago.

Los cuatro barrios estudiados en el proyecto evidencian claramente que parte importante del residente que llega a vivir en el barrio es de la misma comuna, siendo con mayor fuerza en los barrios de Santiago (69,01%) y San Miguel (59,21%), detalle en Tabla 20 y Figura 7.

En figuras 7 a 10, se observa como gran parte de los otros puntos

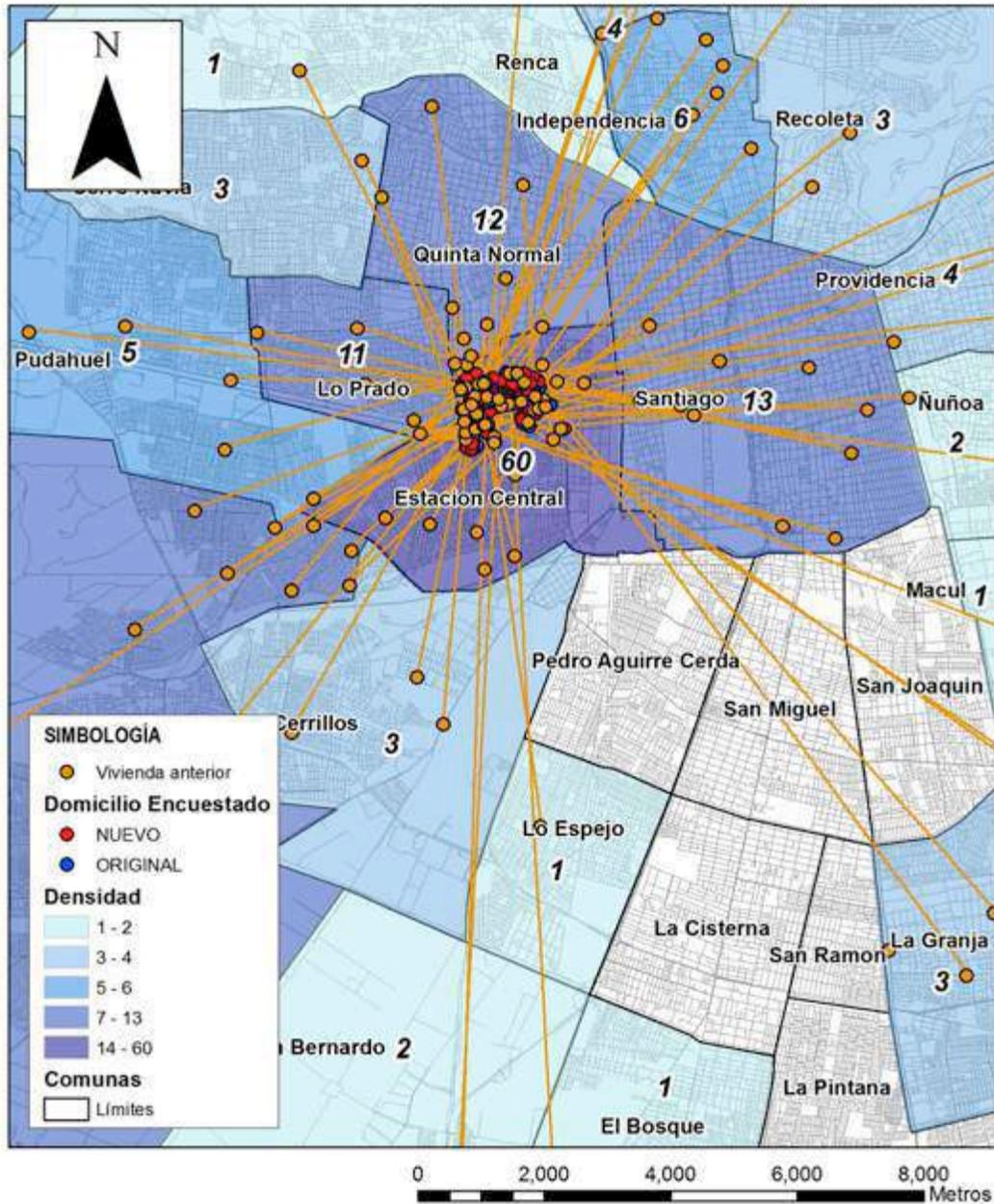
de localización anterior, vienen de comunas vecinas. En Figura 7 se grafica que parte de los residentes del barrio de Estación Central, venían de Santiago, Lo Prado y Quinta Normal. En Figura 8 se observa como residentes a Santiago llegaron de Lo Prado. En Figura 9 se observa como residentes a Independencia llegaron de Recoleta, Conchalí y Santiago. En Figura 10 se observa como residentes a San Miguel llegaron de Santiago y La Cisterna.

Tabla 20
Ubicación residencia anterior

VIVIENDA ANTERIOR	ESTACION CENTRAL (152 Residentes)	INDEPENDENCIA (76 Residentes)	SAN MIGUEL (127 Residentes)	SANTIAGO (71 Residentes)
CERRILLOS	1,97%	1,32%	0,00%	0,00%
CERRO NAVIA	1,97%	0,00%	0,79%	1,41%
COLINA	0,66%	0,00%	0,00%	0,00%
CONCHALI	2,63%	6,58%	0,79%	0,00%
EL BOSQUE	0,66%	0,00%	2,36%	0,00%
ESTACION CENTRAL	39,47%	0,00%	1,57%	2,82%
HUECHURABA	0,00%	0,00%	0,79%	0,00%
INDEPENDENCIA	3,95%	59,21%	0,00%	1,41%
LA CISTERNA	0,00%	0,00%	6,30%	1,41%
LA FLORIDA	1,32%	1,32%	3,94%	1,41%
LA GRANJA	1,97%	0,00%	4,72%	0,00%
LAMPA	0,00%	0,00%	0,79%	0,00%
LA PINTANA	0,00%	0,00%	0,79%	0,00%
LA REINA	0,00%	0,00%	0,00%	1,41%
LAS CONDES	0,66%	0,00%	0,79%	0,00%
LO ESPEJO	0,66%	0,00%	0,00%	0,00%
LO PRADO	7,24%	0,00%	0,00%	4,23%
MACUL	0,66%	0,00%	3,94%	0,00%
MAIPU	7,24%	0,00%	0,00%	0,00%
ÑUÑO A	1,32%	1,32%	3,15%	2,82%
PEDRO AGUIRRE CERDA	0,00%	1,32%	3,15%	1,41%
PEÑALOEN	0,66%	1,32%	2,36%	0,00%
PROVIDENCIA	2,63%	0,00%	2,36%	2,82%
PUDAHUEL	3,29%	1,32%	0,00%	0,00%
PUENTE ALTO	0,66%	0,00%	2,36%	2,82%
QUILICURA	0,00%	0,00%	0,79%	1,41%
QUINTA NORMAL	7,89%	0,00%	0,79%	1,41%
RECOLETA	1,97%	15,79%	3,15%	1,41%
RENCA	0,66%	1,32%	0,79%	0,00%
SAN BERNARDO	1,32%	2,63%	2,36%	1,41%
SAN JOAQUIN	0,00%	0,00%	4,72%	1,41%
SAN MIGUEL	0,00%	1,32%	37,80%	0,00%
SANTIAGO	8,55%	5,26%	8,66%	69,01%
VITACURA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 7. Vivienda actual y Vivienda anterior, residentes Barrio Alameda –Las Rejas

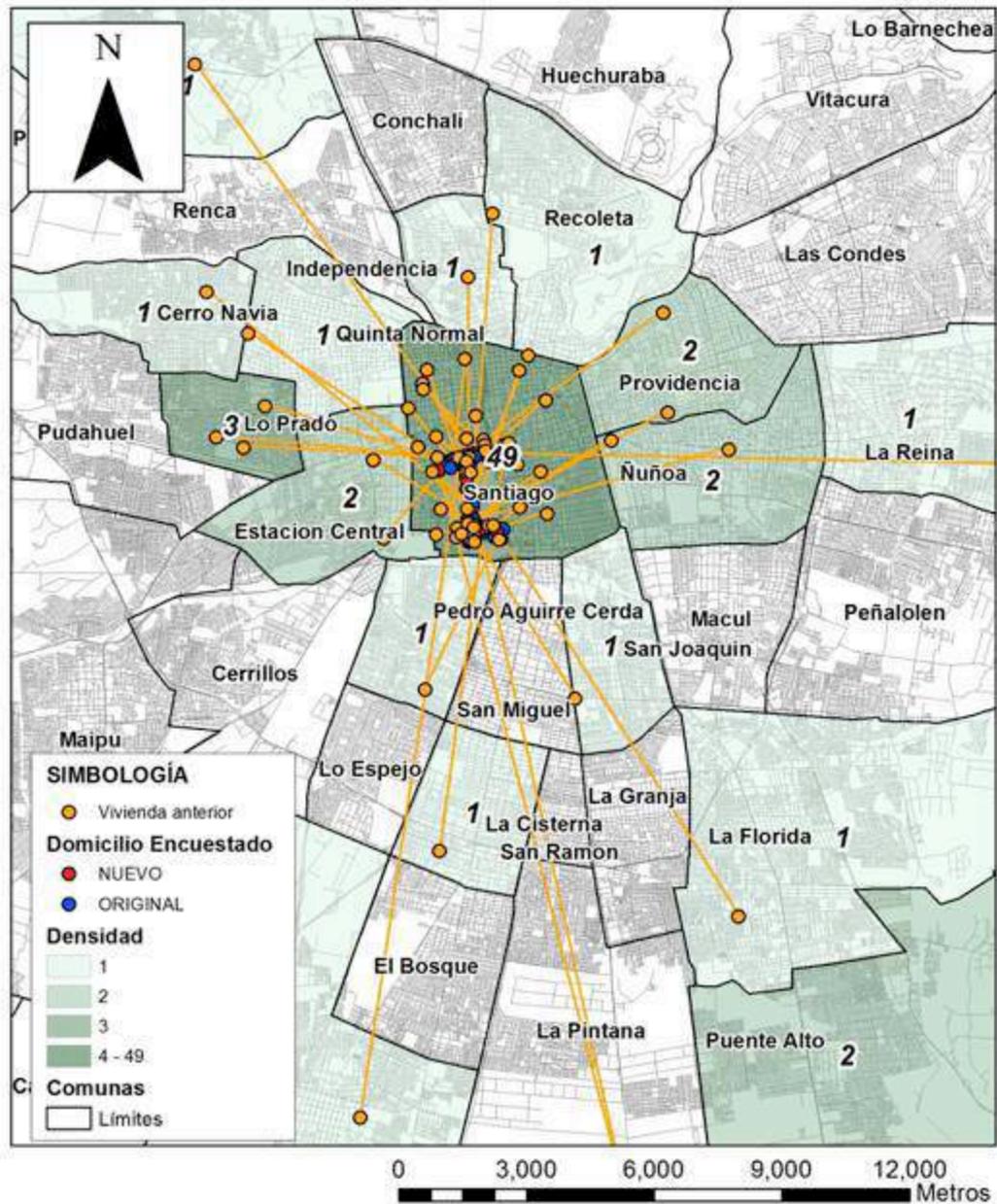


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

**Lugar de residencia actual y Lugar de su última residencia
Residentes Encuestados Estación Central**

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 8. Vivienda actual y Vivienda anterior, residentes Barrio Parque O'Higgins

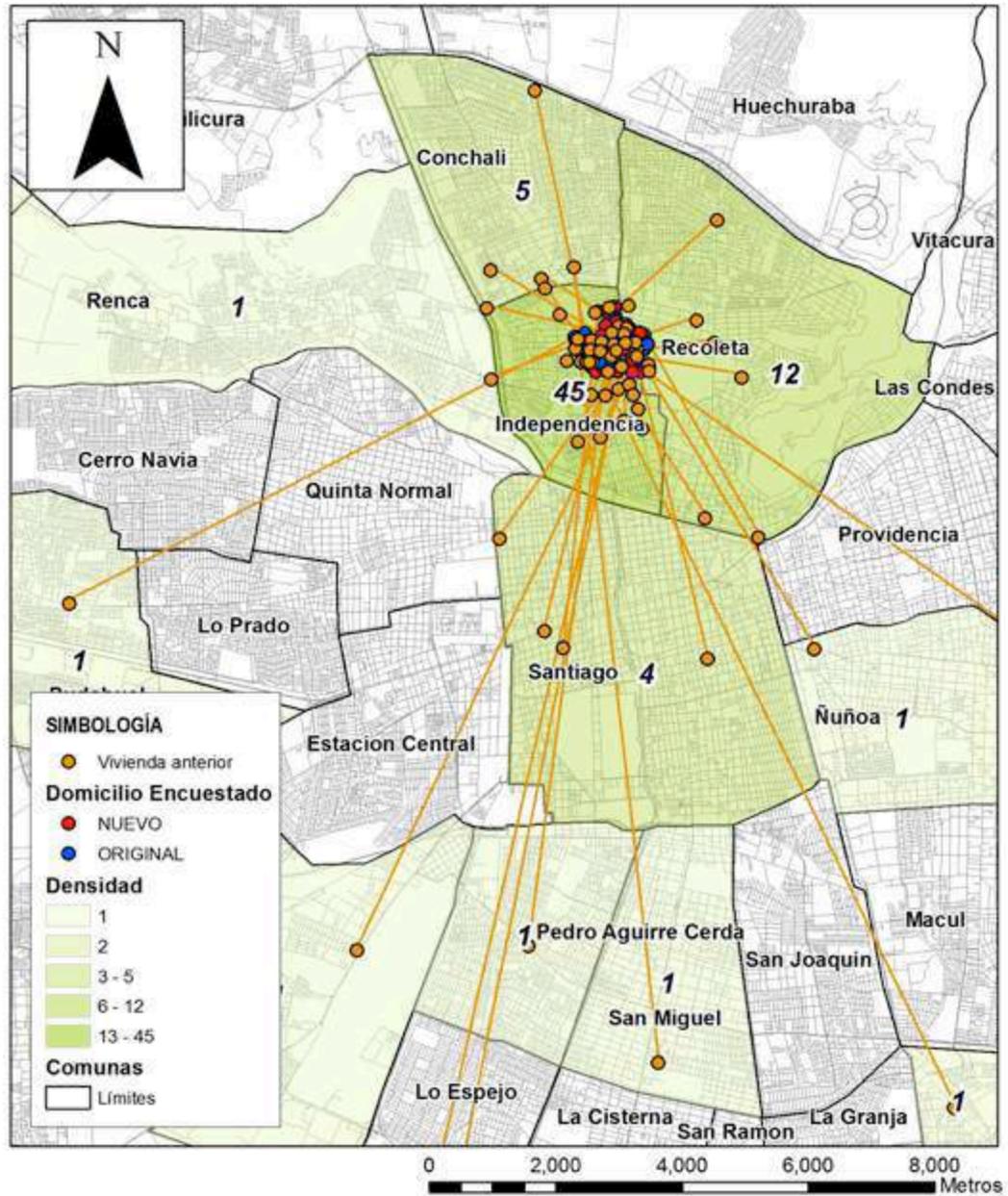


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

Lugar de residencia actual y Lugar de su última residencia - Residentes Encuestados Santiago

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 9. Vivienda actual y Vivienda anterior, residentes Barrio Plaza Chacabuco

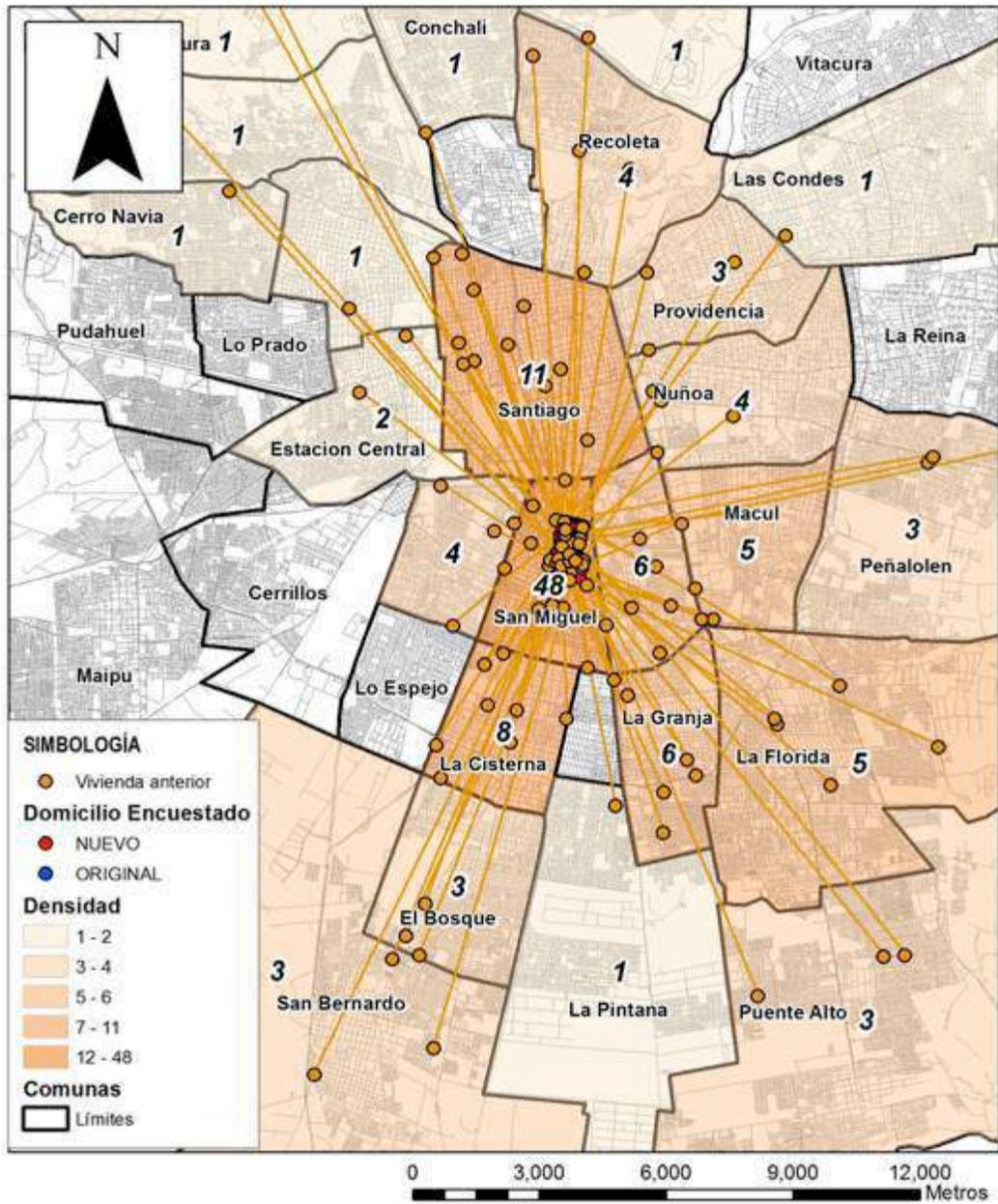


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

**Lugar de residencia actual y Lugar de su última residencia
Residentes Encuestados Independencia**

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 10. Vivienda actual y Vivienda anterior, residentes Barrio Plaza Chacabuco



Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

**Lugar de residencia actual y Lugar de su última residencia
Residentes Encuestados San Miguel**

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.1.4. Movilidad Vivienda de los padres cuando entrevistado tenía 18 años

Basados en los puntos que pudieron ser catastrados para este capítulo de la Encuesta Panel, se trabaja con una muestra acotada. Para Estación Central se consideran 114 residentes, Independencia 80 residentes, San Miguel 109 residentes y Santiago 69 residentes. Se puede identificar que gran parte de las residencias de los padres se encontraban en la comuna, muchas son familias originales, según se detalla en Tabla 21.

En Estación Central, sino, venían residentes desde Santiago y Quinta Normal, en Santiago de Conchalí y Providencia (única situación que tiene comuna no vecina con bastante movilidad de residentes), en Independencia desde Recoleta, Conchalí y

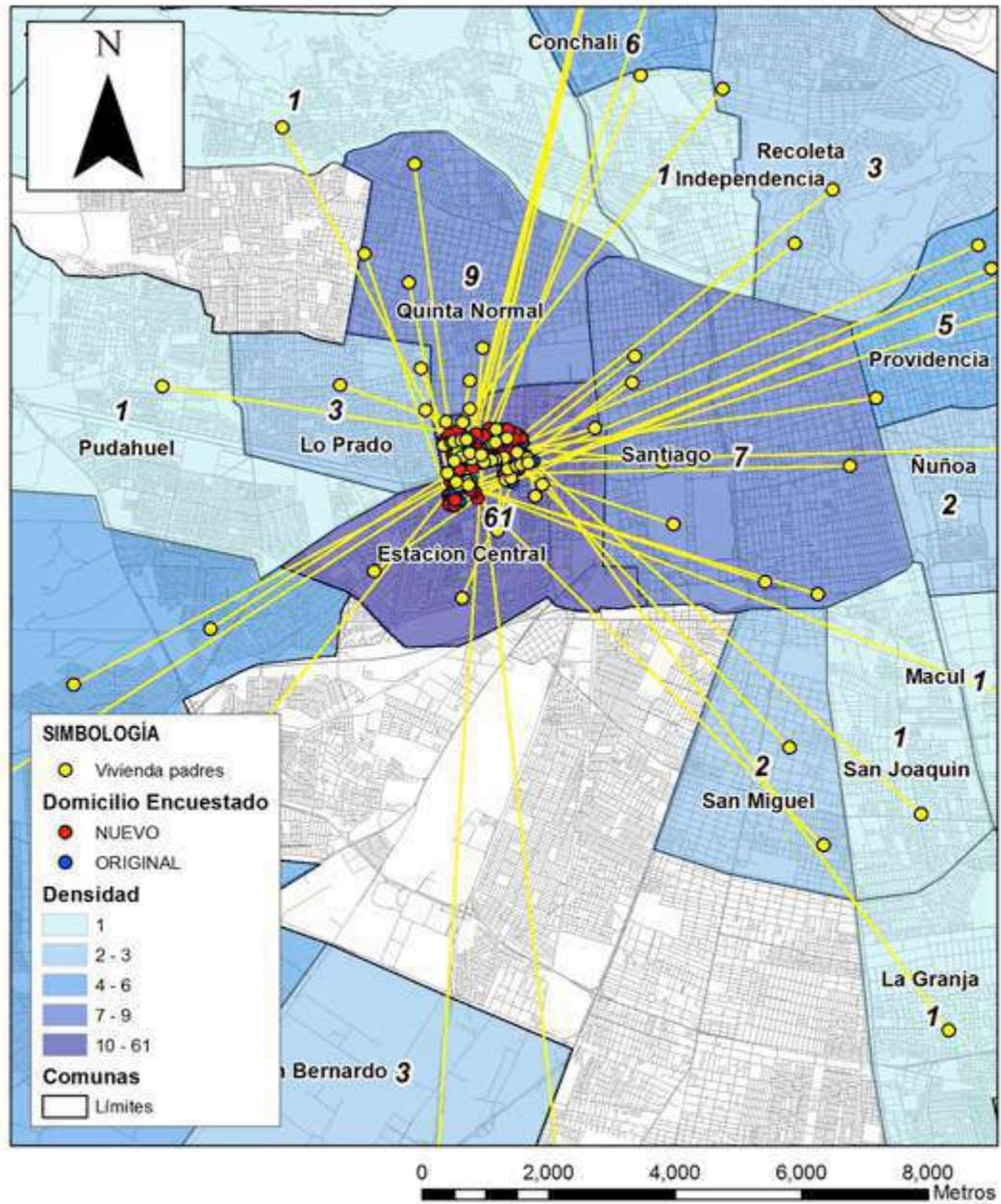
Santiago, y en San Miguel vienen de Santiago, Pedro Aguirre Cerda. Los barrios que tuvieron menor movilidad residencial fueron Santiago (62,32%) e Independencia (63,75%), se detalla en Figuras 11 a 14. Lo que no necesariamente tiene que ver tan conformes de vivir en la comuna.

Tabla 21
Ubicación residencia de sus padres cuando tenía 18 años

VIVIENDA DE LOS PADRES	ESTACION CENTRAL (114 Residentes)	INDEPENDENCIA (80 Residentes)	SAN MIGUEL (109 Residentes)	SANTIAGO (69 Residentes)
CERRILLOS	0,00%	1,25%	1,83%	0,00%
CERRO NAVIA	0,00%	0,00%	0,92%	2,90%
CONCHALI	5,26%	5,00%	1,83%	4,35%
EL BOSQUE	0,00%	0,00%	1,83%	0,00%
ESTACION CENTRAL	53,51%	1,25%	1,83%	2,90%
INDEPENDENCIA	0,88%	63,75%	0,00%	0,00%
LA CISTERNA	0,00%	1,25%	1,83%	1,45%
LA FLORIDA	0,00%	0,00%	5,50%	0,00%
LA GRANJA	0,88%	0,00%	2,75%	0,00%
LA PINTANA	0,00%	0,00%	0,92%	0,00%
LA REINA	0,00%	0,00%	0,00%	1,45%
LAS CONDES	0,88%	0,00%	0,92%	2,90%
LO ESPEJO	0,00%	0,00%	0,92%	1,45%
LO PRADO	2,63%	1,25%	0,00%	1,45%
MACUL	0,88%	0,00%	2,75%	0,00%
MAIPU	4,39%	0,00%	0,00%	2,90%
ÑUÑO A	1,75%	1,25%	0,00%	2,90%
PEDRO AGUIRRE CERDA	0,00%	1,25%	4,59%	1,45%
PEÑALOLEN	0,00%	1,25%	0,00%	1,45%
PROVIDENCIA	4,39%	0,00%	1,83%	4,35%
PUDAHUEL	0,88%	1,25%	0,00%	0,00%
PUENTE ALTO	0,88%	0,00%	0,92%	1,45%
QUILICURA	0,00%	0,00%	0,92%	0,00%
QUINTA NORMAL	7,89%	1,25%	0,92%	1,45%
RECOLETA	2,63%	12,50%	1,83%	0,00%
RENCA	0,88%	0,00%	0,92%	0,00%
SAN BERNARDO	2,63%	1,25%	2,75%	2,90%
SAN JOAQUIN	0,88%	1,25%	7,34%	0,00%
SAN MIGUEL	1,75%	0,00%	46,79%	0,00%
SAN RAMON	0,00%	0,00%	0,92%	0,00%
SANTIAGO	6,14%	5,00%	6,42%	62,32%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 11. Vivienda actual y Vivienda anterior padres, residentes Barrio Alameda – Las Reja

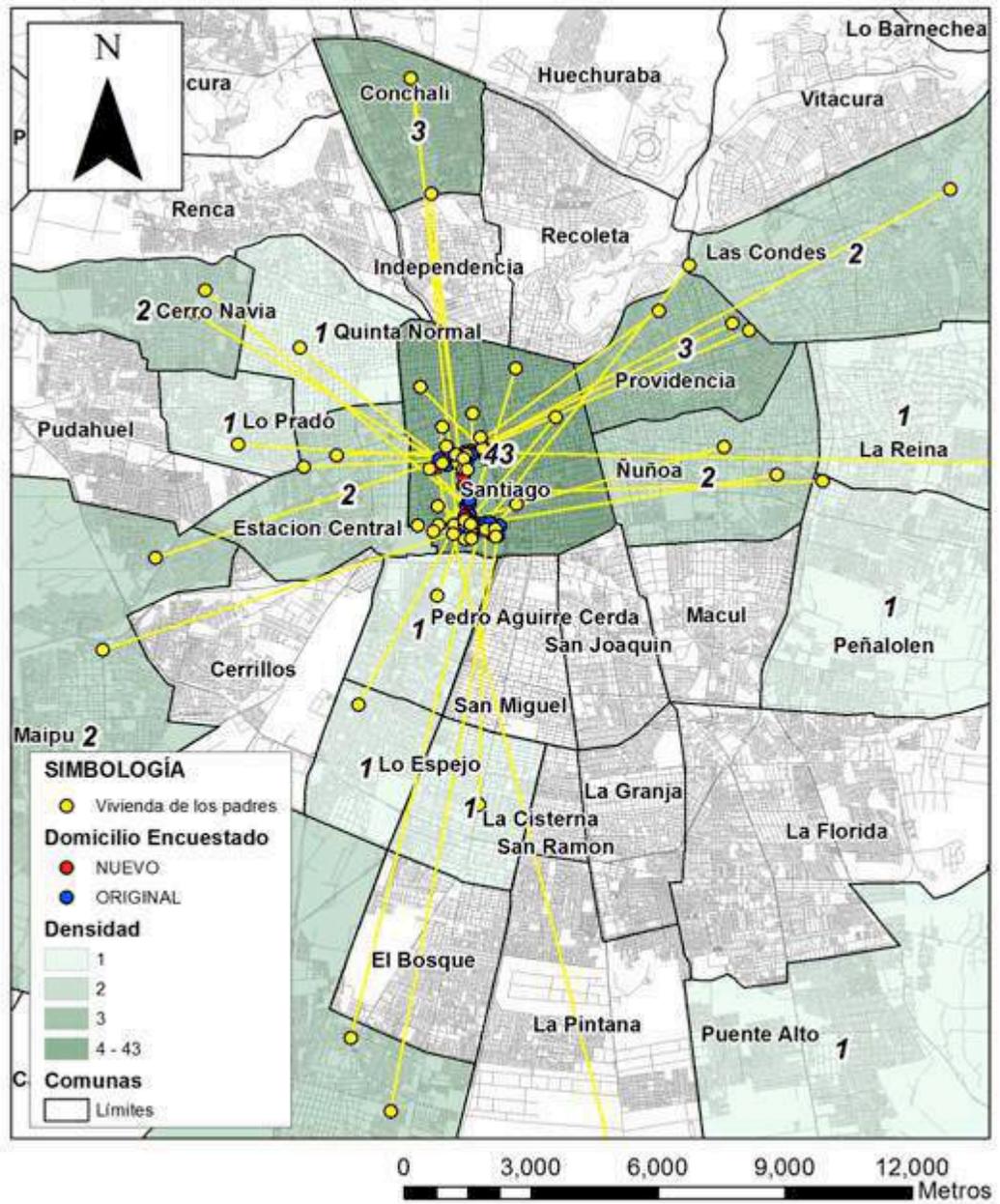


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

Lugar de residencia actual y Lugar de residencia de sus padres a sus 18 años
Residentes Encuestados Estación Central

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 12. Vivienda actual y Vivienda anterior padres, residentes Barrio Parque O'Higgins

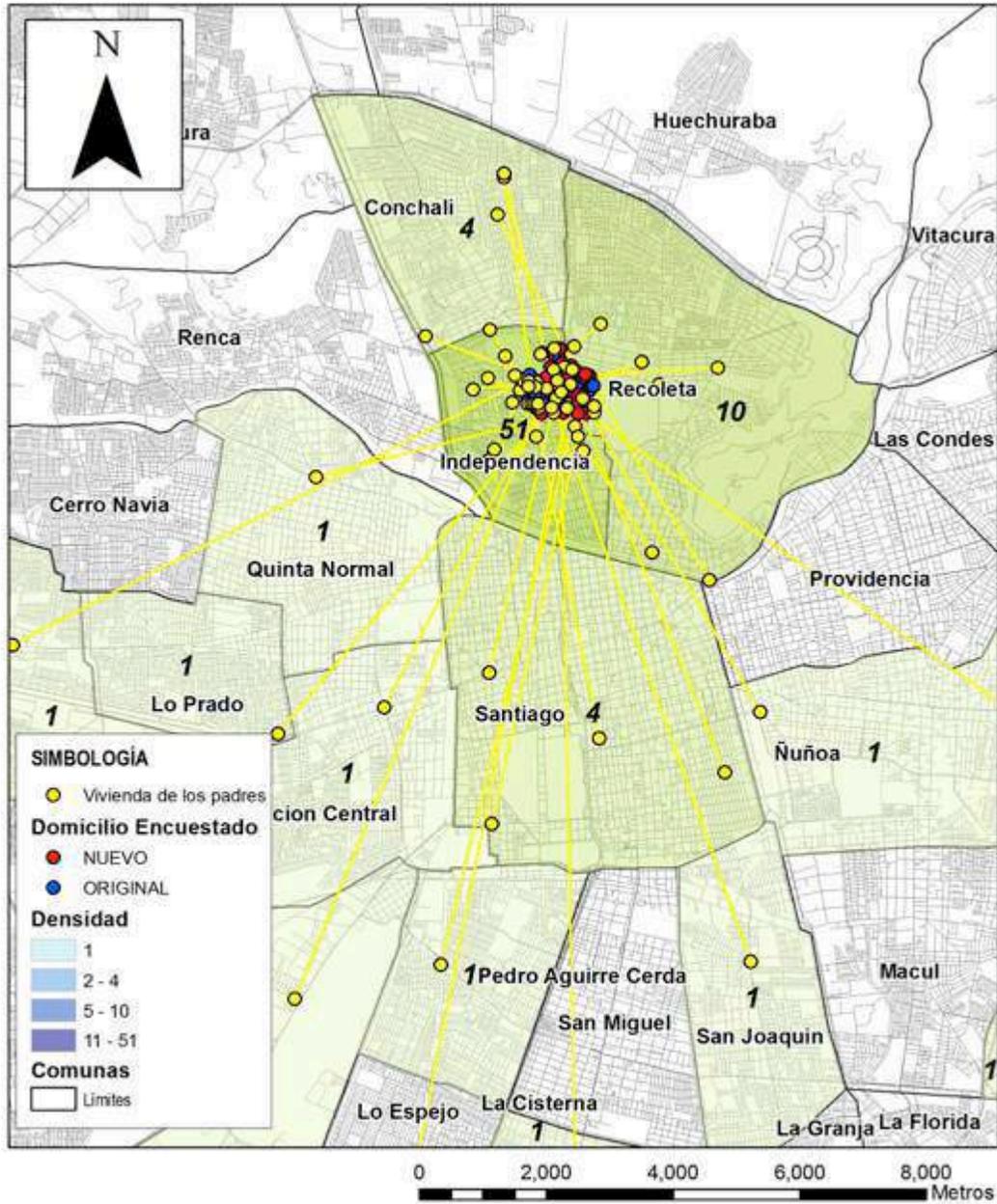


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

Lugar de residencia actual y Lugar de residencia de sus padres a sus 18 años
Residentes Encuestados Santiago

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 13. Vivienda actual y Vivienda anterior padres, residentes Barrio Plaza Chacabuco

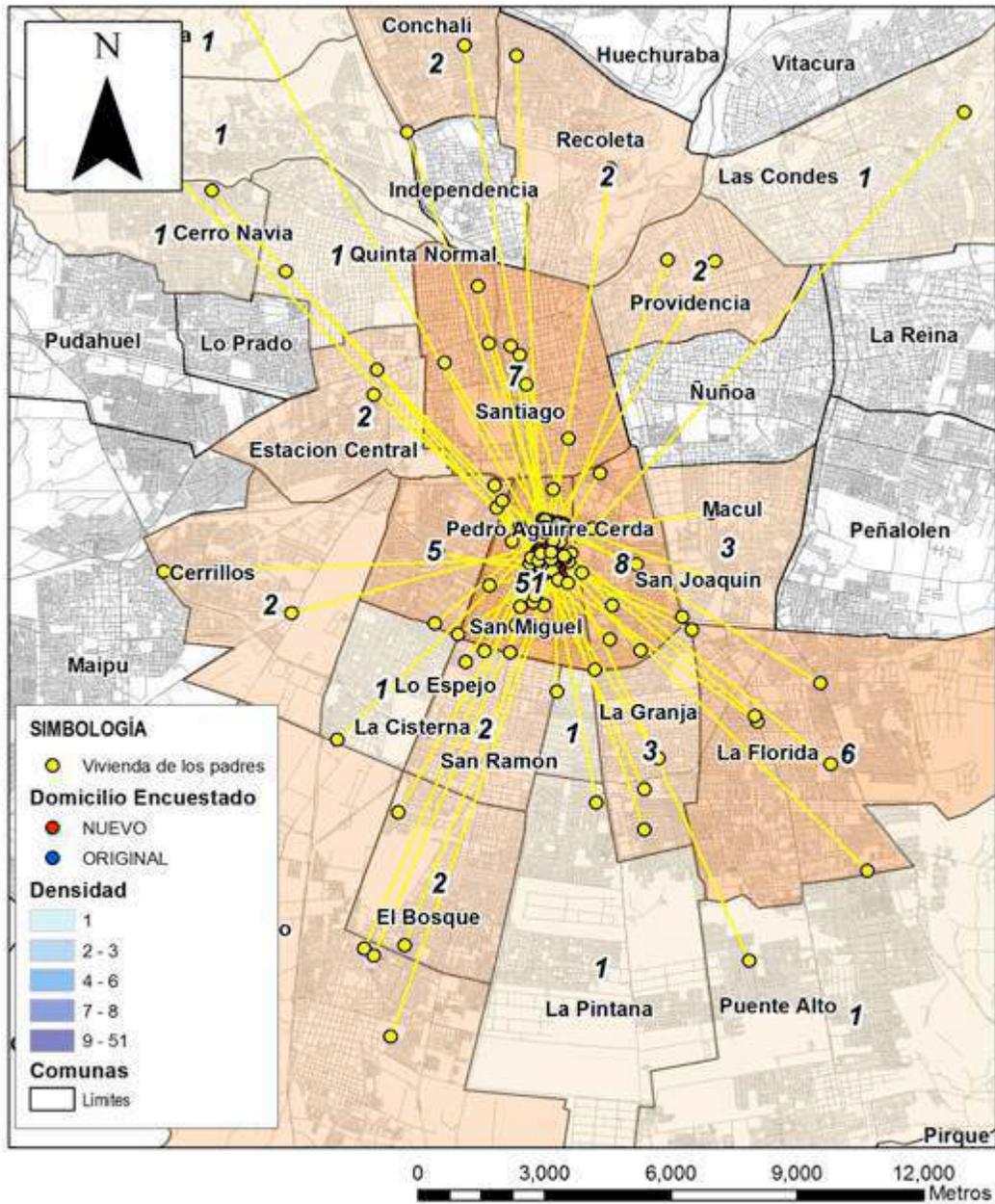


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

**Lugar de residencia actual y Lugar de residencia de sus padres a sus 18 años
Residentes Encuestados Independencia**

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 14. Vivienda actual y Vivienda anterior padres, residentes Barrio Barros Luco



Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

Lugar de residencia actual y Lugar de residencia de sus padres a sus 18 años
Residentes Encuestados San Miguel

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.1.5. Movilidad por Trabajo

Se trabajó con una muestra de 186 residentes para Estación Central, 118 para Independencia, 168 para San Miguel y 106 para Santiago.

Desde Barrio Alameda – Las Rejas, la gente se mueve al trabajo principalmente dentro de la comuna (30,15%), luego a Santiago (19,12%) y utilizan principalmente el metro para desplazarse, sino a pie o automóvil. Desde Barrio Plaza Chacabuco, sucede lo mismo, se mueven dentro de la comuna (24,24%) y sino el mayor desplazamiento por trabajo es a Santiago (21,21%) y utilizan MicroBus sino automóvil para desplazarse. En Barrio Barros Luco, los residentes se quedan mayormente trabajando en la comuna (40,35%), en mayor medida que en Estación Central, y sino se desplazan a Santiago (21,93%) y utilizan primero el metro, sino automóvil. En el caso Barrio Parque O'Higgins, se quedan en la comuna mayormente (65%), y no hay desplazamiento relevante a ninguna otra comuna, se diferencia de los otros barrios por esto y se desplazan a Pie principalmente. Detalles en Tabla 22 y 23, y Figuras 15 a 18.

Fuente Tabla 22 y Tabla 23:
Elaboración propia, Proyecto
Fondecyt Regular 1151287

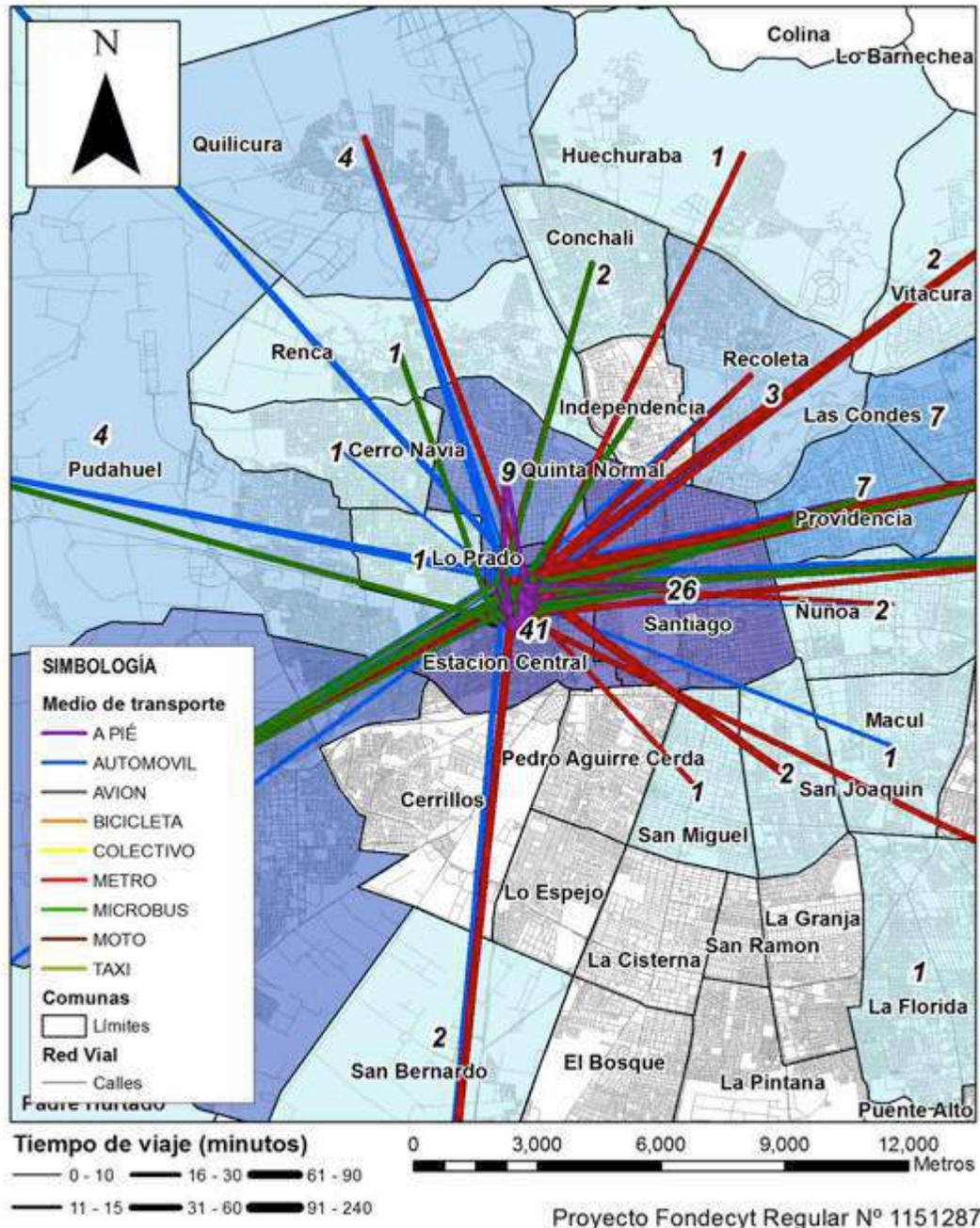
Tabla 22
Movilidad a comunas por trabajo

	ESTACION CENTRAL (186 Residentes)	INDEPENDENCIA (118 Residentes)	SAN MIGUEL (168 Residentes)	SANTIAGO (106 Residentes)
CERRILLOS	0,00%	0,00%	0,88%	0,00%
CERRO NAVIA	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%
COLINA	0,00%	1,52%	0,88%	0,00%
CONCHALI	1,47%	4,55%	0,00%	0,00%
EL BOSQUE	0,00%	1,52%	0,88%	0,00%
ESTACION CENTRAL	30,15%	0,00%	2,63%	5,00%
HUECHURABA	0,74%	1,52%	2,63%	1,67%
INDEPENDENCIA	0,00%	24,24%	1,75%	0,00%
LA CISTERNA	0,00%	0,00%	1,75%	1,67%
LA FLORIDA	0,74%	1,52%	0,00%	0,00%
LA GRANJA	0,00%	0,00%	0,88%	1,67%
LA REINA	2,94%	0,00%	0,88%	1,67%
LAMPA	1,47%	0,00%	0,00%	0,00%
LAS CONDES	5,15%	3,03%	4,39%	3,33%
LO BARNECHEA	0,00%	0,00%	0,00%	3,33%
LO PRADO	0,74%	1,52%	0,00%	0,00%
MACUL	0,74%	3,03%	0,00%	0,00%
MAIPU	8,09%	1,52%	0,88%	0,00%
ÑUÑO A	1,47%	1,52%	2,63%	5,00%
PADRE HURTADO	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%
PROVIDENCIA	5,15%	12,12%	2,63%	6,67%
PUDAHUEL	2,94%	6,06%	0,88%	0,00%
PUENTE ALTO	0,00%	1,52%	1,75%	0,00%
QUILICURA	2,94%	3,03%	0,88%	0,00%
QUINTA NORMAL	6,62%	1,52%	0,88%	0,00%
RECOLETA	2,21%	3,03%	0,88%	1,67%
RENCA	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%
SAN BERNARDO	1,47%	1,52%	2,63%	1,67%
SAN JOAQUIN	1,47%	0,00%	1,75%	0,00%
SAN MIGUEL	0,74%	1,52%	40,35%	0,00%
SANTIAGO	19,12%	21,21%	21,93%	65,00%
VITACURA	1,47%	3,03%	1,75%	0,00%
FUERA DE SANTIAGO	0,00%	0,00%	2,63%	1,67%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabla 23
Transporte al trabajo

	ESTACION CENTRAL (140 Residentes)	INDEPENDENCIA (68 Residentes)	SAN MIGUEL (115 Residentes)	SANTIAGO (60 Residentes)
A PIE	25,00%	13,24%	33,04%	40,00%
AUTOMOVIL	25,00%	33,82%	20,00%	16,67%
AVION	0,00%	0,00%	0,87%	0,00%
BICICLETA	2,14%	0,00%	1,74%	5,00%
COLECTIVO	0,00%	1,47%	0,87%	1,67%
METRO	30,71%	5,88%	29,57%	23,33%
MICROBUS	17,14%	44,12%	13,04%	11,67%
TAXI	0,00%	0,00%	0,00%	1,67%
MOTO	0,00%	1,47%	0,87%	0,00%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

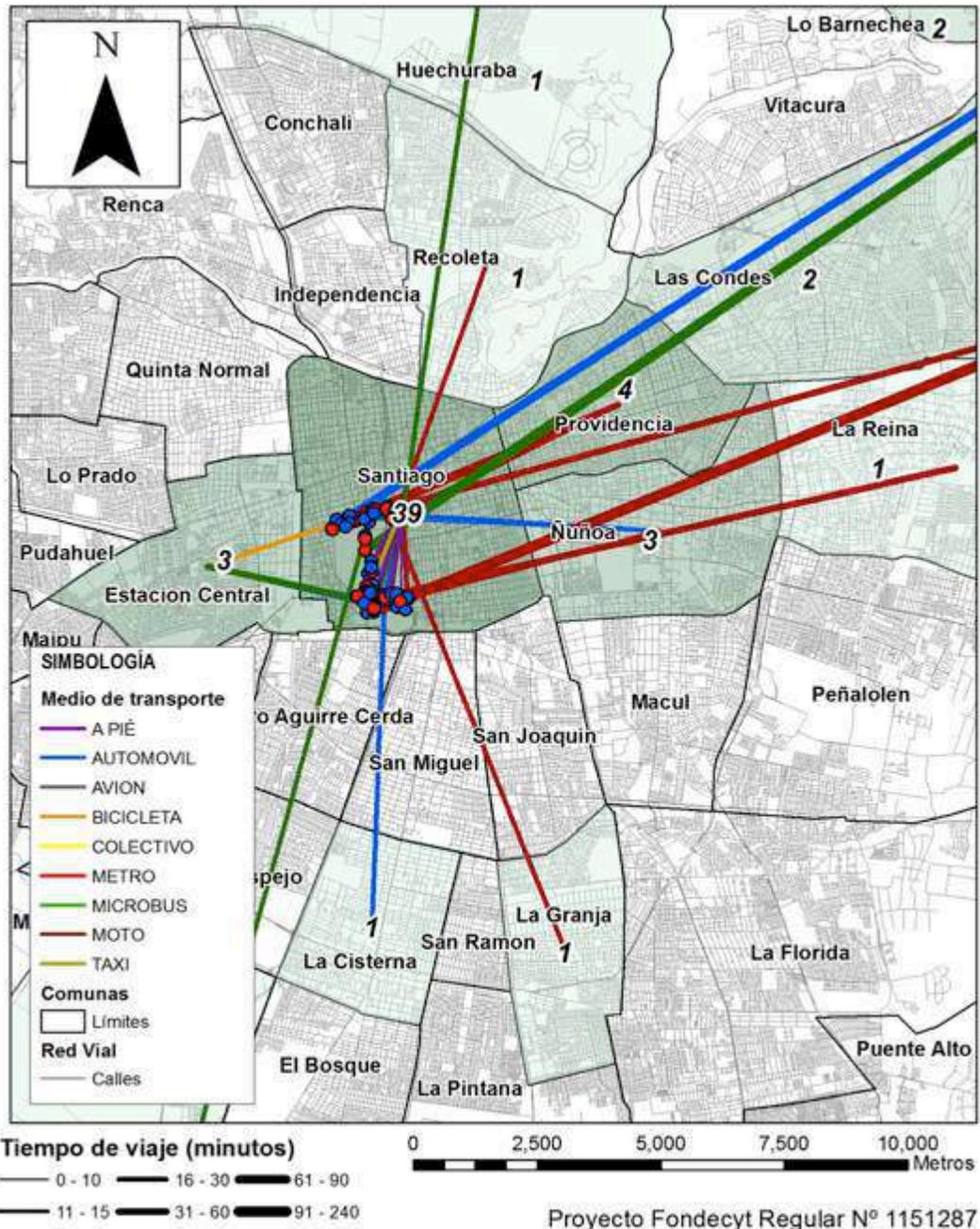
Figura 15. Vivienda actual a lugar de Trabajo, residentes Barrio Alameda – Las Rejas



Lugares de su vida cotidiana - Trabajo (Comuna, Tiempo y Medio de transporte)
Residentes Encuestados Estación Central

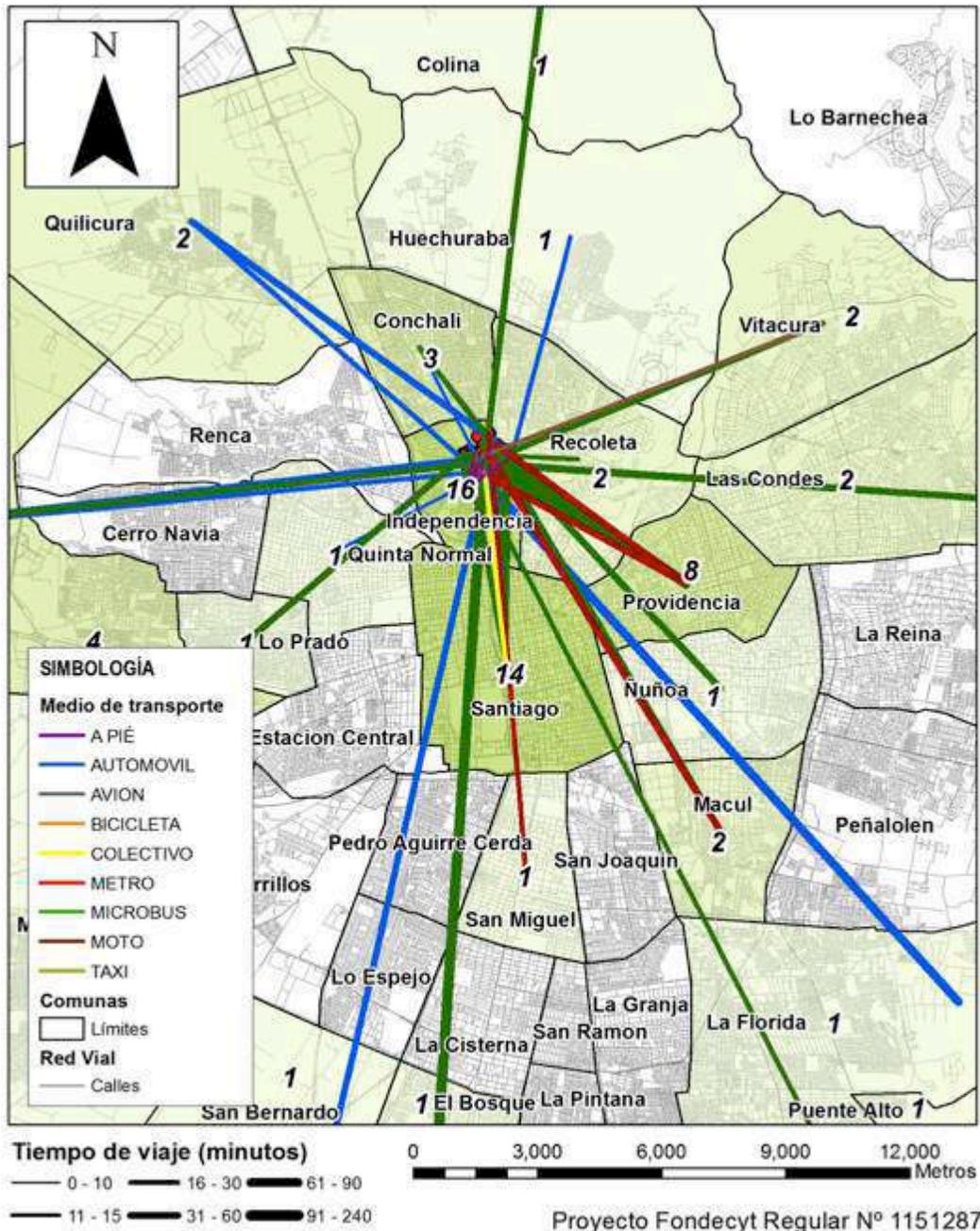
Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 16. Vivienda actual a lugar de Trabajo, residentes Barrio Parque O'Higgins



Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

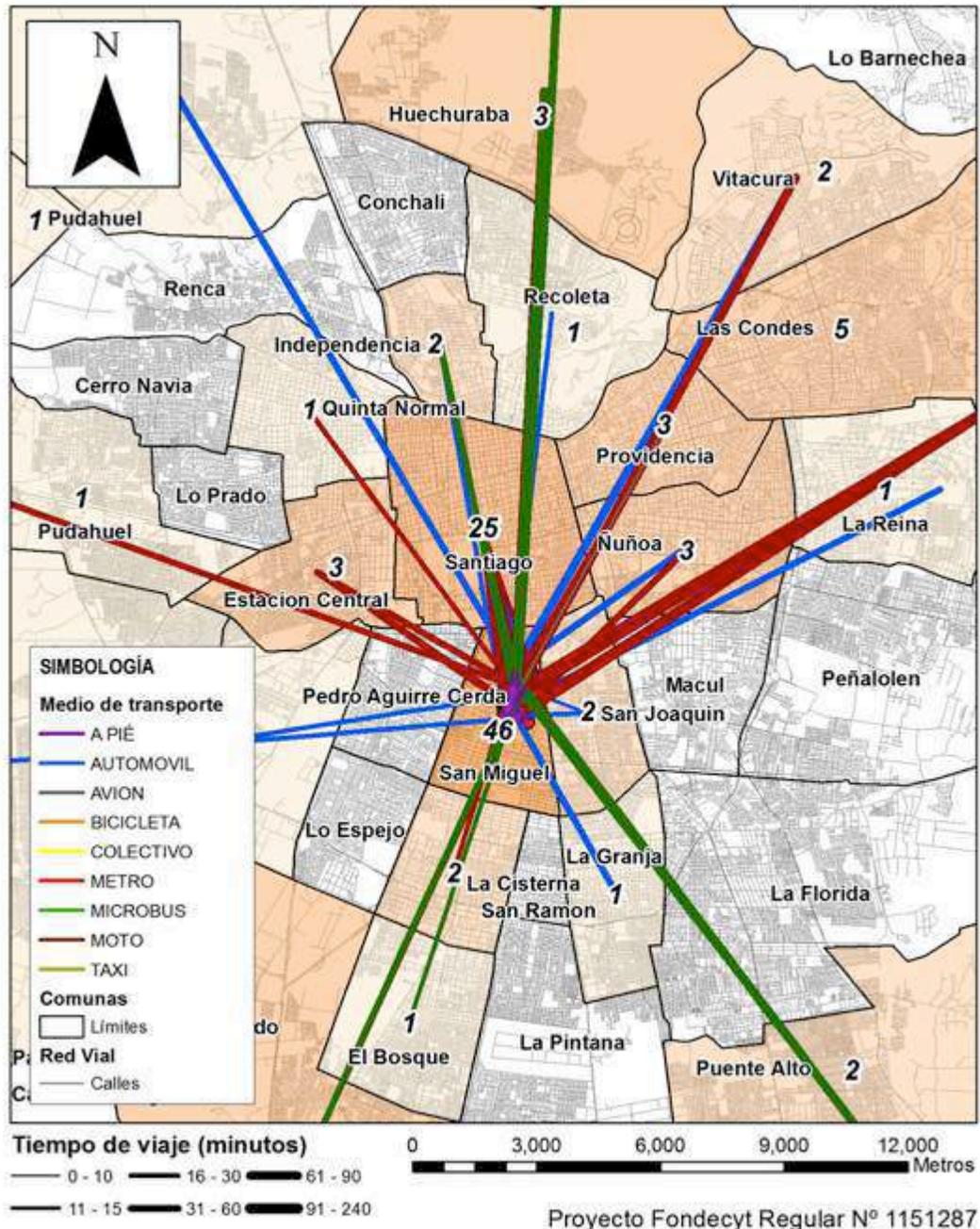
Figura 17. Vivienda actual a lugar de Trabajo, residentes Barrio Plaza Chacabuco



Lugares de su vida cotidiana - Trabajo (Comuna, Tiempo y Medio de transporte)
Residentes Encuestados Independencia

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 18: Vivienda actual a lugar de Trabajo, residentes Barrio Barros Luco



Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.1.6. Movilidad por Escuela del Mayor de sus hijos

Se trabajó en este caso con una muestra de 72 residentes para Estación Central, 43 para Independencia, 12 para San Miguel y 87 para Santiago.

En este caso, a diferencia de los anteriores no hacen la actividad necesariamente en la comuna. En Barrio Plaza Chacabuco, se quedan en la comuna un 32,56%, sino van a colegio Santiago un 25,58% y utilizan Micro Bus.

En Barrio Alameda – Las Rejas se queda un grupo en colegios de la comuna un 34,72%, sino un 31,94% se traslada a Santiago y utilizan metro principalmente, sino se mueven a pie o automóvil. Los estudiantes de Barrio Barros Luco se desplazan a estudiar a Providencia principalmente, es un 41,67% y utilizan principalmente metro. Y los estudiantes de Barrio Parque O’Higgins, un 49,43% se desplaza a San Miguel, sino a Santiago un 41,38%, y van a pie o automóvil y en tercer lugar metro. Se detalla en Tablas 24 y 25 y Figuras 19 a 22.

Tabla 24
Movilidad a Escuela de hijo mayor

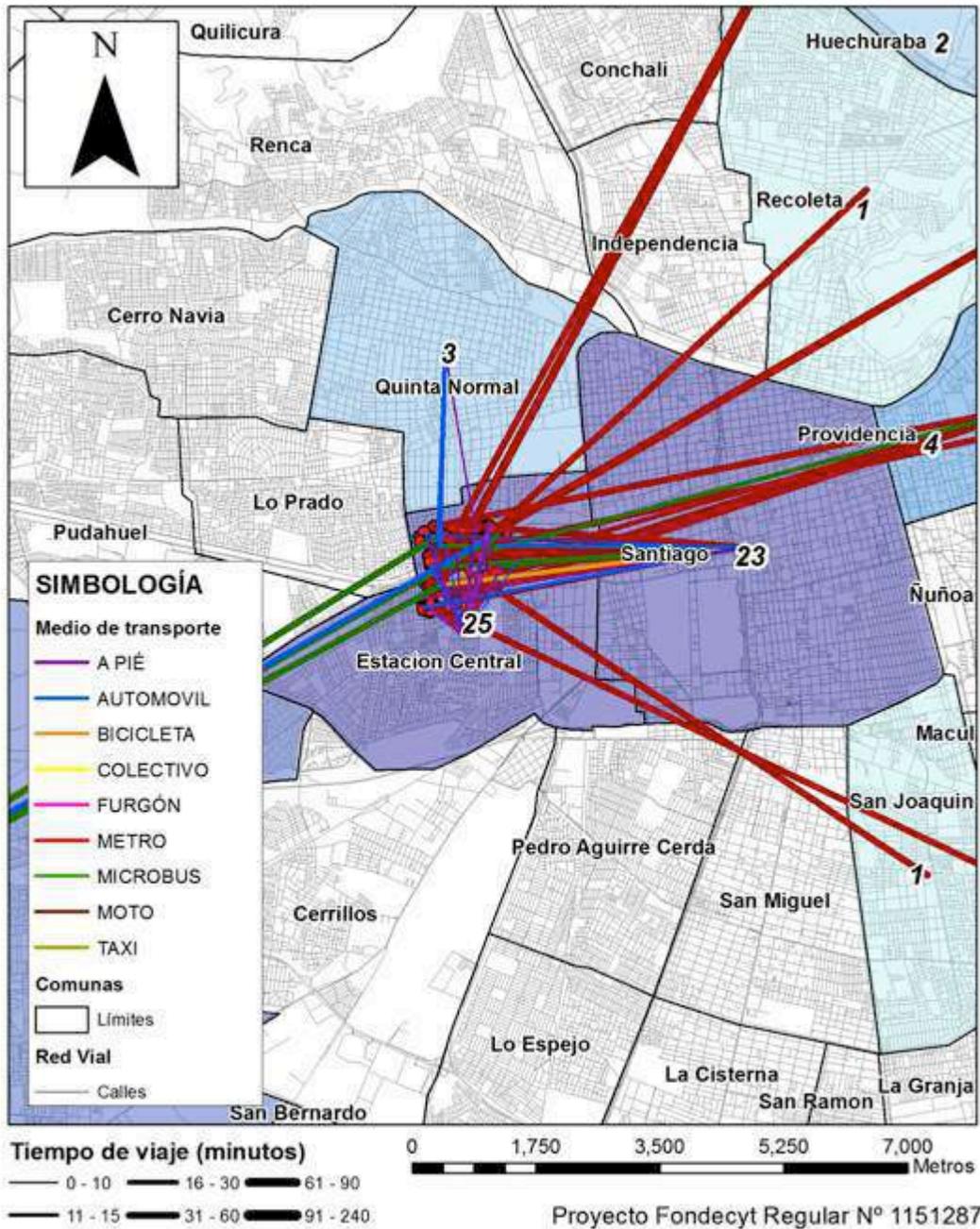
	ESTACION CENTRAL (72 Residentes)	INDEPENDENCIA (43 Residentes)	SAN MIGUEL (12 Residentes)	SANTIAGO (87 Residentes)
EL BOSQUE	0,00%	0,00%	8,33%	0,00%
ESTACION CENTRAL	34,72%	0,00%	8,33%	0,00%
HUECHURABA	2,78%	2,33%	0,00%	1,15%
INDEPENDENCIA	0,00%	32,56%	8,33%	0,00%
LA FLORIDA	6,94%	2,33%	0,00%	0,00%
LAS CONDES	1,39%	0,00%	8,33%	1,15%
LO BARNECHEA	1,39%	0,00%	0,00%	0,00%
MACUL	0,00%	4,65%	8,33%	0,00%
MAIPU	8,33%	0,00%	0,00%	0,00%
ÑUÑO A	0,00%	2,33%	0,00%	2,30%
PROVIDENCIA	5,56%	18,60%	41,67%	4,60%
QUINTA NORMAL	4,17%	0,00%	0,00%	0,00%
RECOLETA	1,39%	6,98%	0,00%	0,00%
RENCA	0,00%	2,33%	0,00%	0,00%
SAN JOAQUIN	1,39%	2,33%	16,67%	0,00%
SAN MIGUEL	0,00%	0,00%	0,00%	49,43%
SANTIAGO	31,94%	25,58%	0,00%	41,38%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabla 25
Transporte a Escuela de hijo mayor

	ESTACION CENTRAL (71 Residentes)	INDEPENDENCIA (71 Residentes)	SAN MIGUEL (62 Residentes)	SANTIAGO (44 Residentes)
A PIE	21,13%	11,27%	50,00%	36,36%
AUTOMOVIL	19,72%	14,08%	14,52%	22,73%
BICICLETA	1,41%	0,00%	1,61%	4,55%
COLECTIVO	0,00%	0,00%	1,61%	0,00%
FURGON ESCOLAR	0,00%	0,00%	0,00%	4,55%
METRO	45,07%	4,23%	22,58%	20,45%
MICROBUS	11,27%	30,99%	9,68%	11,36%
TAXI	1,41%	0,00%	0,00%	0,00%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente Tabla 24 y Tabla 25:
Elaboración propia, Proyecto
Fondecyt Regular 1151287

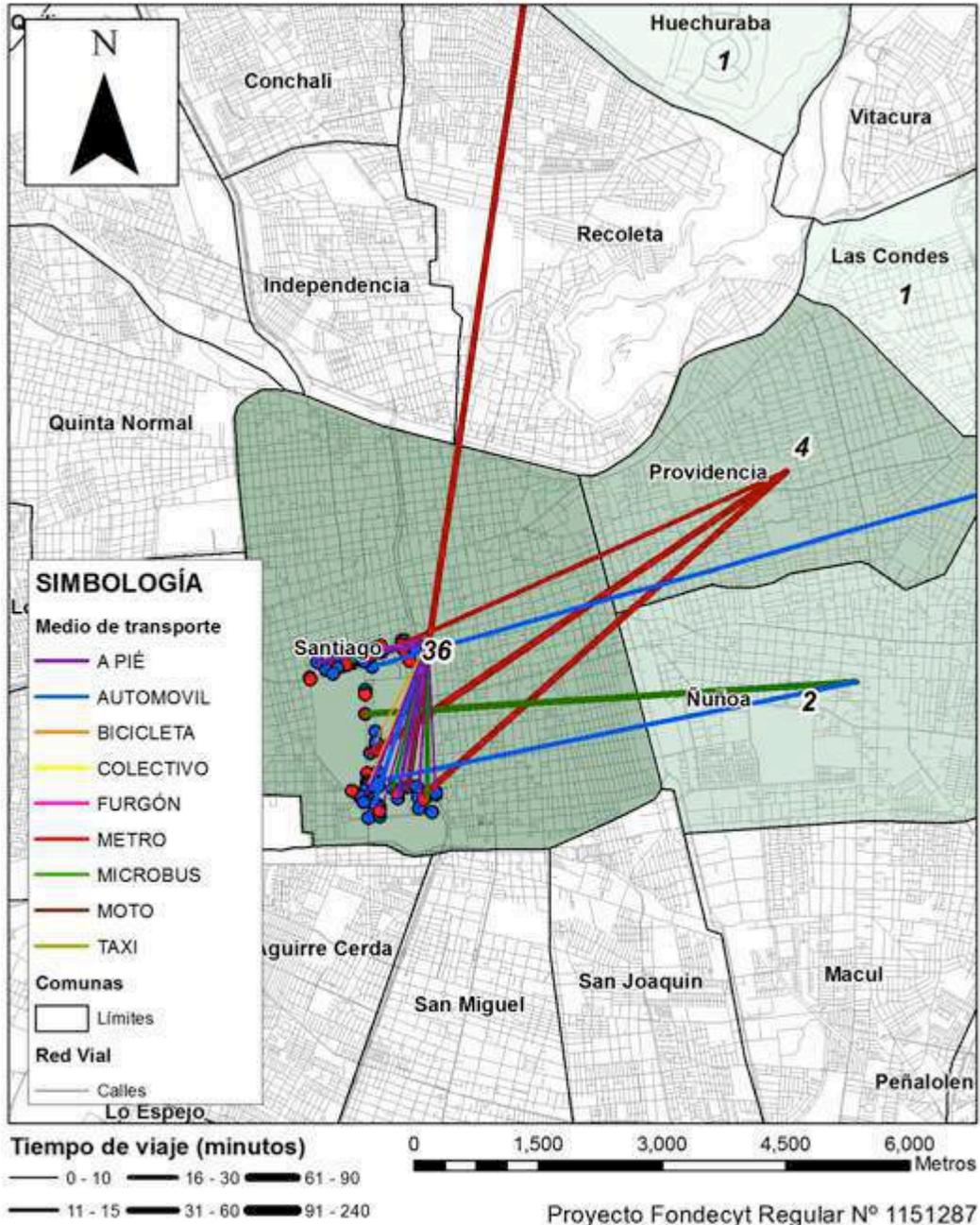
Figura 19. Vivienda actual a Escuela del Mayor de sus hijos, residentes Barrio Alameda – Las Rejas



**Lugares de su vida cotidiana - Escuela del mayor de sus hijos
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Estación Central**

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

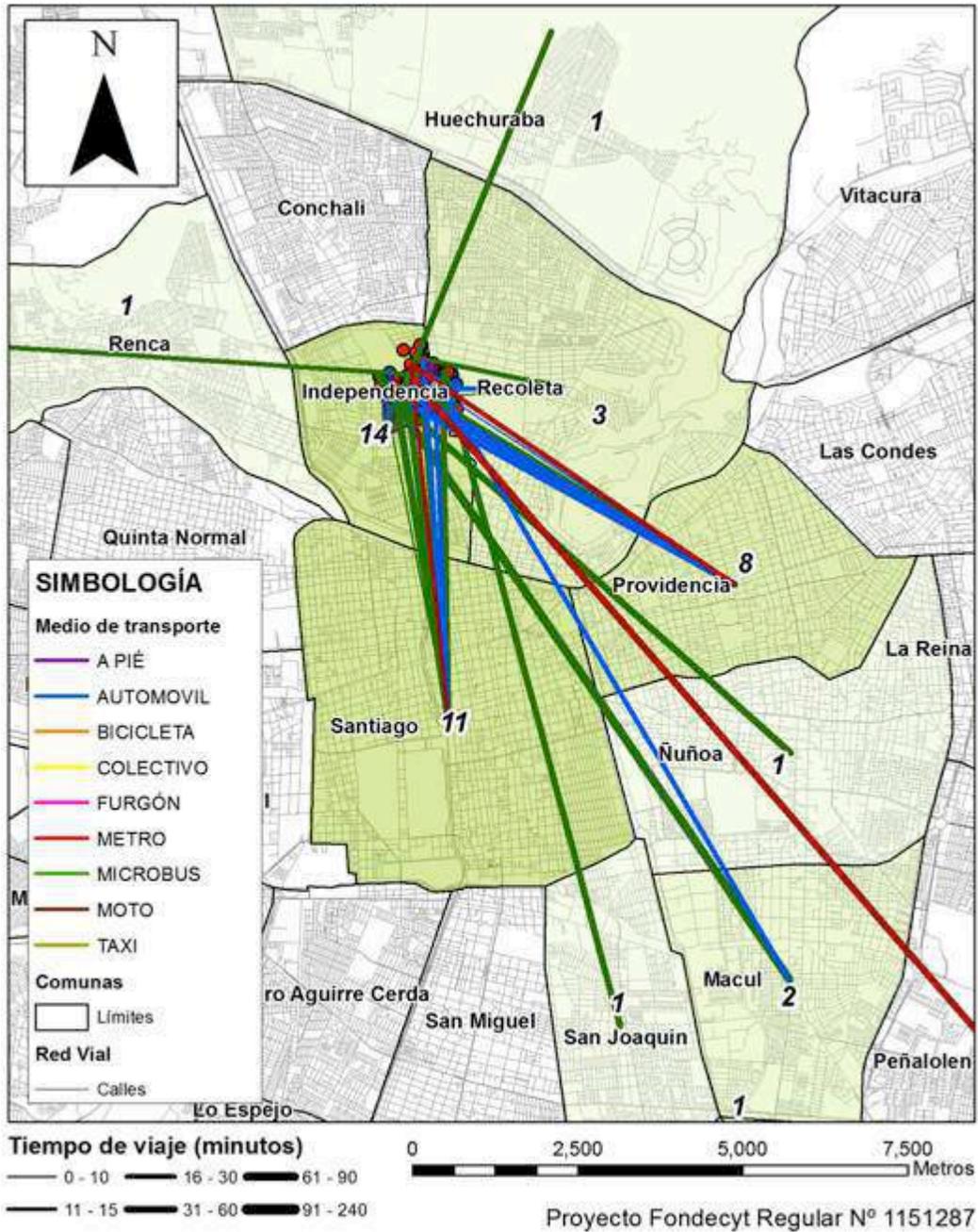
Figura 20. Vivienda actual a Escuela del Mayor de sus hijos, residentes Barrio Parque O'Higgins



Lugares de su vida cotidiana - Escuela del mayor de sus hijos
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Santiago

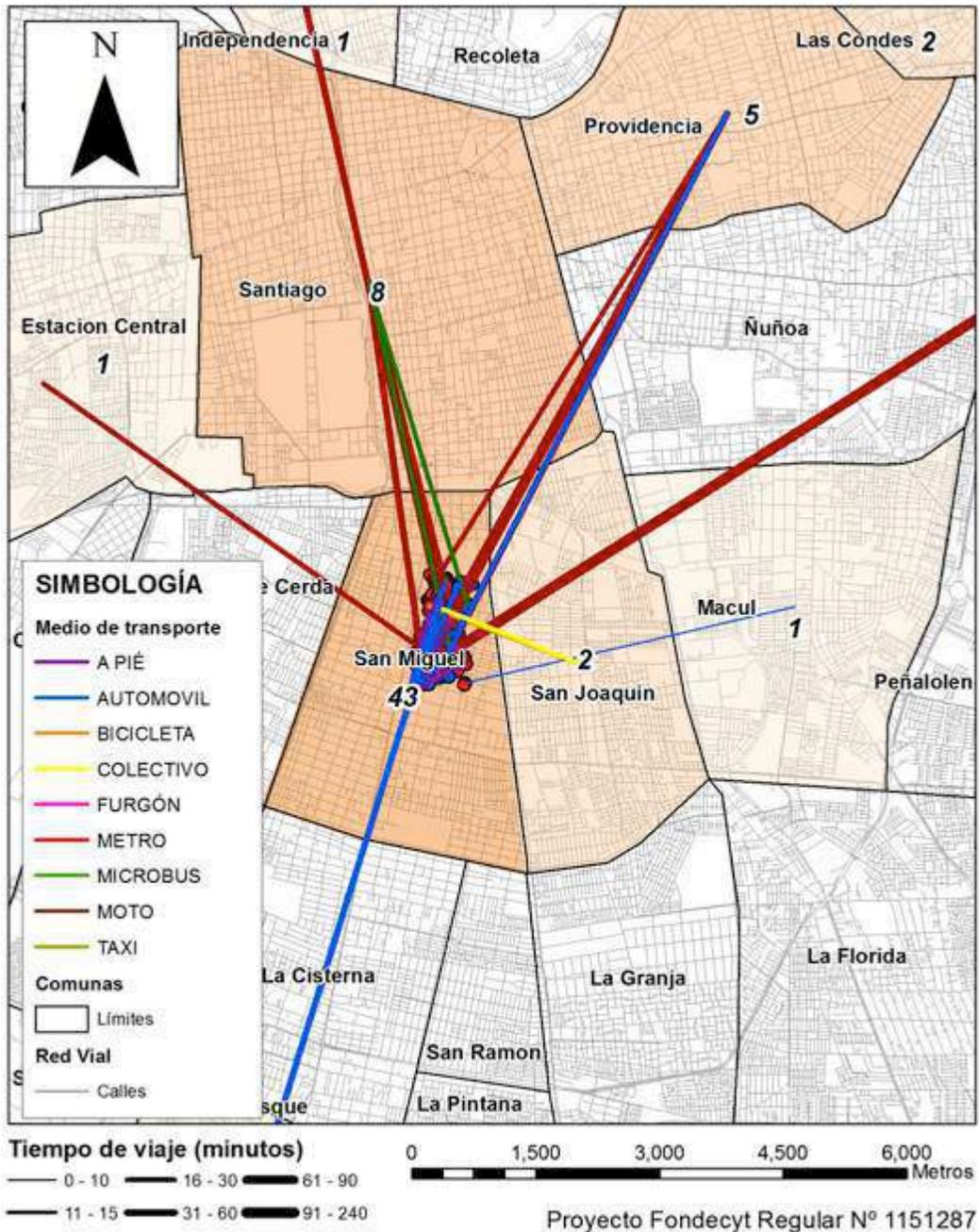
Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 21. Vivienda actual a Escuela del Mayor de sus hijos, residentes Barrio Plaza Chacabuco



**Lugares de su vida cotidiana - Escuela del mayor de sus hijos
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Independencia**

Figura 22. Vivienda actual a Escuela del Mayor de sus hijos, residentes Barrio Barros Luco



Lugares de su vida cotidiana - Escuela del mayor de sus hijos
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados San Miguel

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.1.7. Movilidad por Trámites de Salud

Se trabaja con una muestra de 178 residentes para Estación Central, 113 para Independencia, 164 para San Miguel y 97 para Santiago. En este caso nuevamente aparece que hacen los residentes la actividad en la comuna, incluso con mayor porcentaje que las otras actividades.

En Barrio Alameda – Las Rejas un 55,06% hacen los trámites de salud en la comuna, luego sino van a Santiago, un 27,53%, principalmente van a pie o en metro, los centros de salud quedan cercanos a estaciones de línea 1 del metro. Los residentes de Plaza Chacabuco, son un 69,03% los que se quedan haciendo los trámites en la comuna, y van a pie o en microbus. En Barrio Barros Luco, en un 70,12% los que hacen los trámites de salud en la comuna y van caminando. Y los residentes de Santiago son un 71,13% los que se quedan también y también realizan la actividad a pie. Detallado en Tablas 26 y 27, y Figuras 23 a 26.

Tabla 26
Movilidad a trámites de Salud

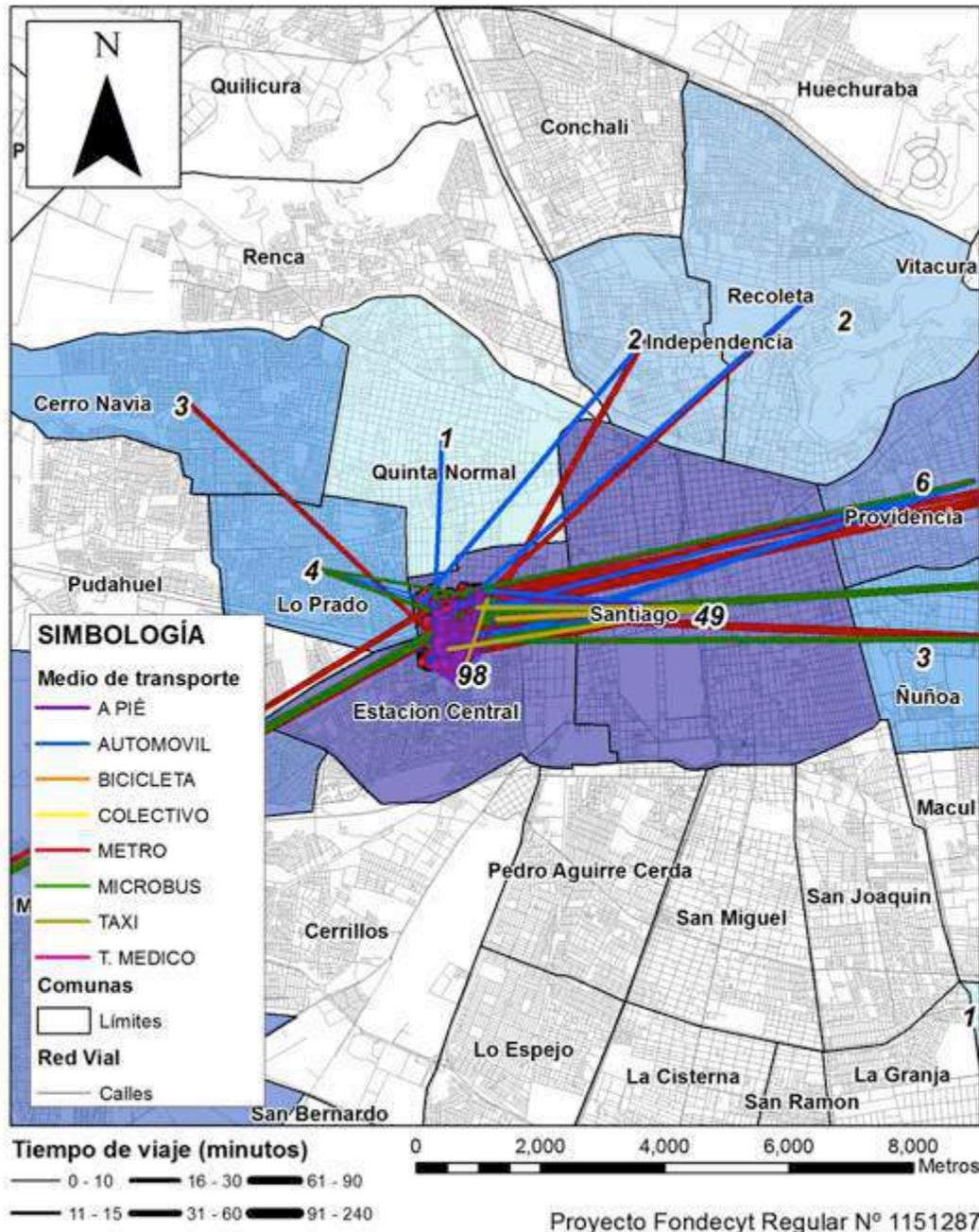
	ESTACION CENTRAL (178 Residentes)	INDEPENDENCIA (113 Residentes)	SAN MIGUEL (164 Residentes)	SANTIAGO (97 Residentes)
CERRO NAVIA	1,69%	0,00%	0,00%	0,00%
CONCHALI	0,00%	0,88%	0,00%	0,00%
EL BOSQUE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
ESTACION CENTRAL	55,06%	0,00%	0,00%	1,03%
FUERA DE SANTIAGO	0,00%	0,00%	0,61%	0,00%
HUECHURABA	0,00%	1,77%	0,00%	0,00%
INDEPENDENCIA	1,12%	69,03%	1,22%	1,03%
LA CISTERNA	0,00%	0,00%	0,61%	0,00%
LA FLORIDA	0,56%	0,00%	1,83%	0,00%
LA GRANJA	0,00%	0,00%	0,61%	0,00%
LA REINA	0,56%	0,00%	0,00%	2,06%
LAS CONDES	1,69%	0,88%	1,83%	0,00%
LO BARNECHEA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LO PRADO	2,25%	0,00%	0,00%	0,00%
MACUL	0,00%	0,88%	0,00%	0,00%
MAIPU	2,81%	0,00%	0,00%	0,00%
ÑUÑO A	1,69%	2,65%	2,44%	0,00%
PEÑALOLEN	0,00%	0,88%	0,00%	0,00%
PROVIDENCIA	3,37%	6,19%	6,71%	18,56%
PUDAHUEL	0,00%	0,00%	0,00%	1,03%
QUINTA NORMAL	0,56%	0,00%	0,00%	0,00%
RECOLETA	1,12%	4,42%	1,83%	3,09%
RENCA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
SAN JOAQUIN	0,00%	0,00%	2,44%	0,00%
SAN MIGUEL	0,00%	0,00%	70,12%	0,00%
SANTIAGO	27,53%	12,39%	9,15%	71,13%
VITACURA	0,00%	0,00%	0,61%	2,06%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabla 27
Transporte a trámites de Salud

	ESTACION CENTRAL (179 Residentes)	INDEPENDENCIA (113 Residentes)	SAN MIGUEL (165 Residentes)	SANTIAGO (98 Residentes)
A PIE	36,31%	36,28%	43,64%	36,73%
AUTOMOVIL	13,97%	27,43%	27,88%	20,41%
BICICLETA	0,56%	0,88%	0,61%	2,04%
COLECTIVO	0,00%	6,19%	4,85%	3,06%
METRO	36,87%	5,31%	10,91%	19,39%
MICROBUS	10,61%	22,12%	6,67%	10,20%
TAXI	1,68%	1,77%	5,45%	7,14%
TRANSPORTE	0,00%	0,00%	0,00%	1,02%
	100,00%	100,00%	100,00%	98,98%

Fuente Tabla 26 y Tabla 27:
Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

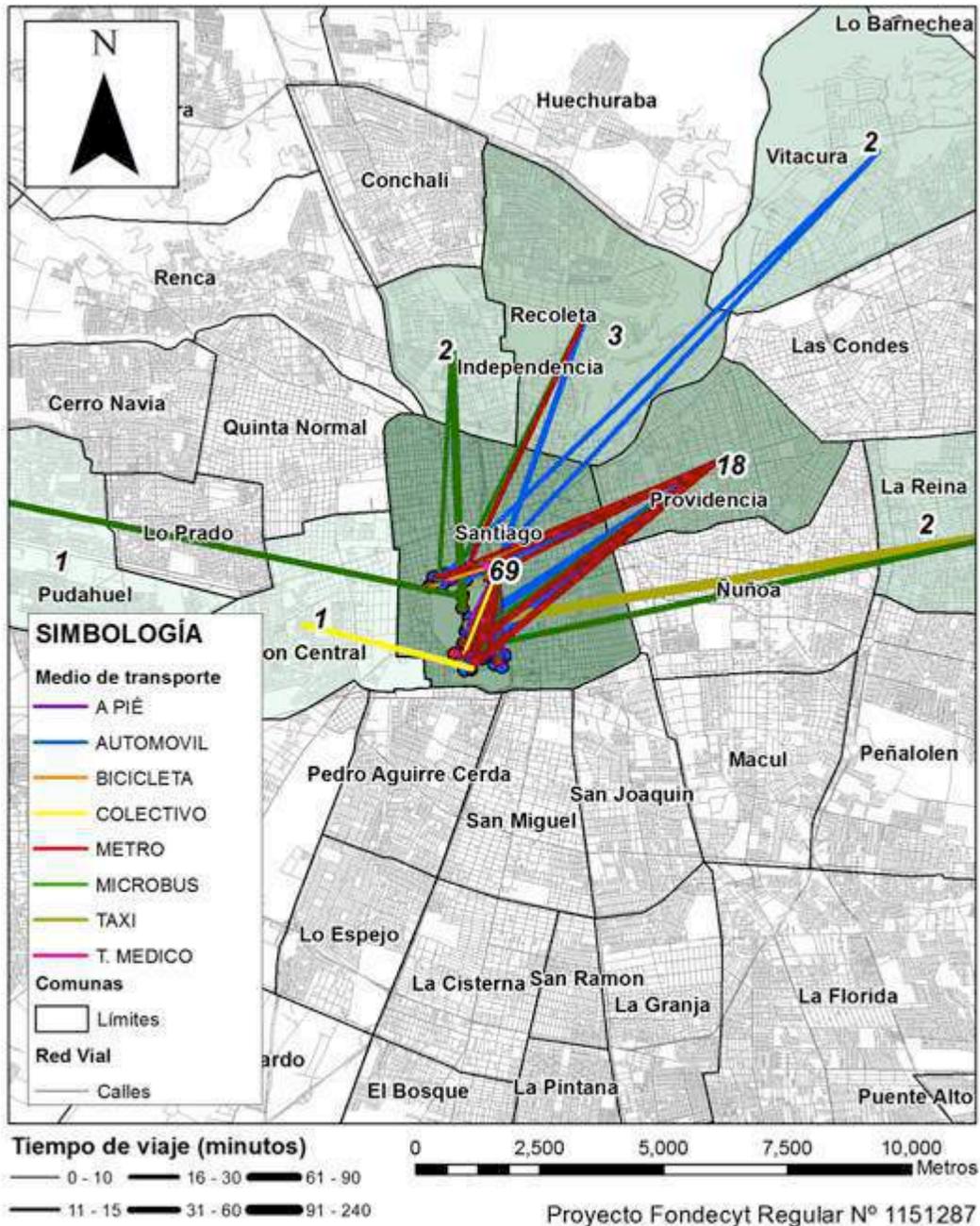
Figura 23. Vivienda actual a Trámites de Salud, residentes Barrio Alameda – Las Rejas



Lugares de su vida cotidiana - Trámites de Salud
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Estación Central

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

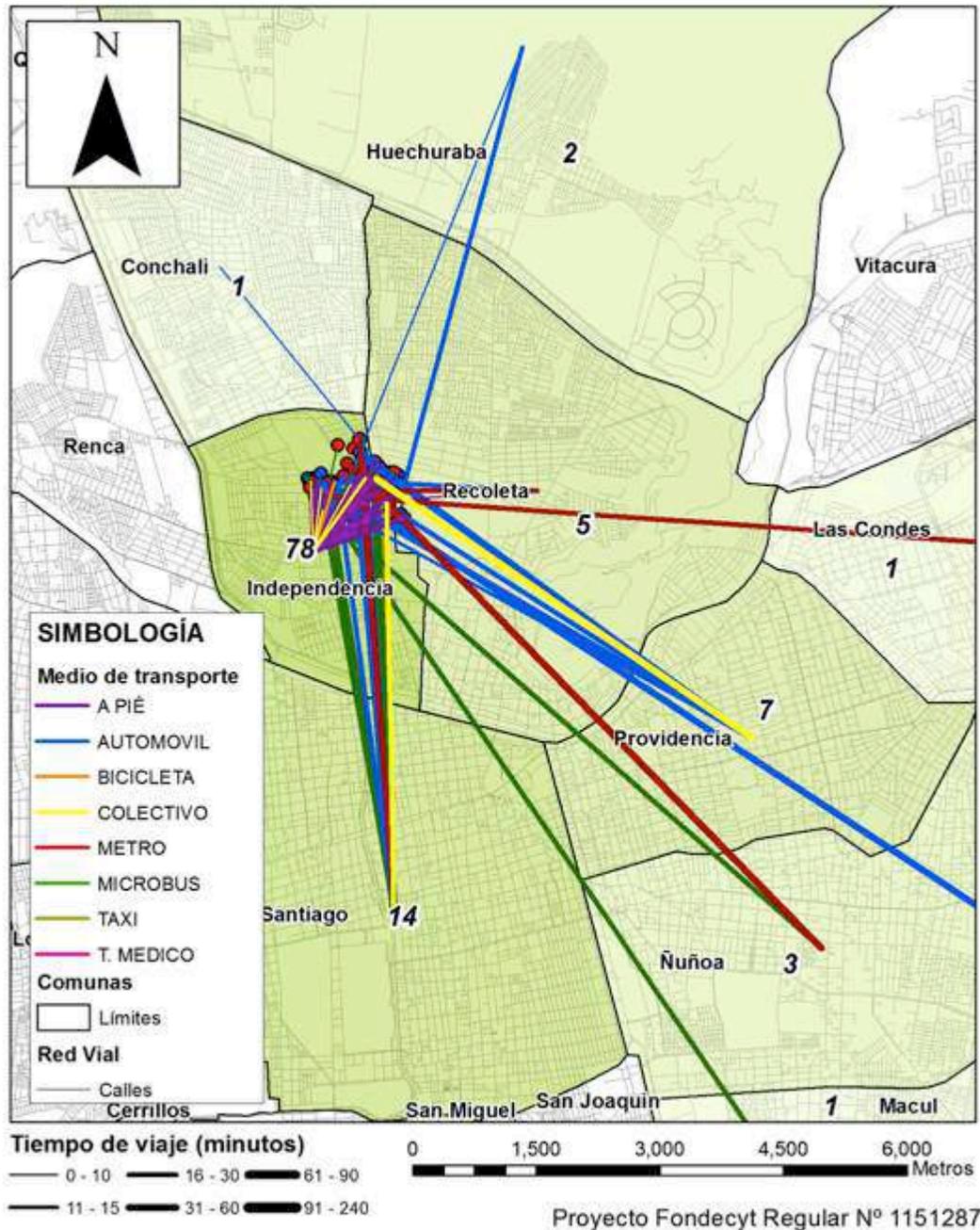
Figura 24. Vivienda actual a Trámites de Salud, residentes Barrio Parque O'Higgins



Lugares de su vida cotidiana - Trámites de Salud
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) Residentes Encuestados Santiago

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

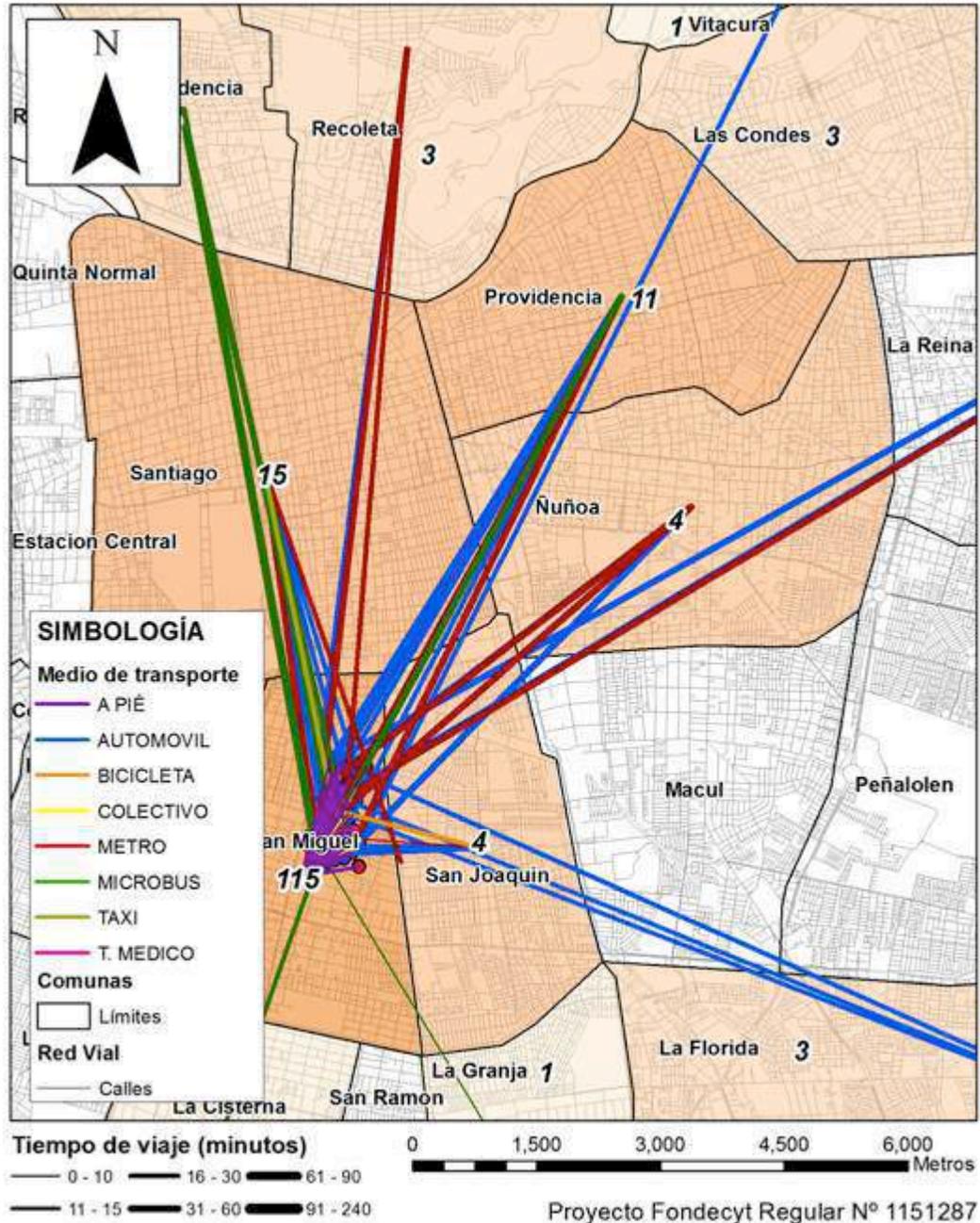
Figura 25. Vivienda actual a Trámites de Salud, residentes Barrio Plaza Chacabuco



Lugares de su vida cotidiana - Trámites de Salud
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) Residentes Encuestados Independencia

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 26. Vivienda actual a Trámites de Salud, residentes Barrio Barros Luco



Lugares de su vida cotidiana - Trámites de Salud
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados San Miguel

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.1.8. Movilidad por Lugar de Compras

Se trabajó en esta instancia con una muestra de 181 residentes caso Estación Central, 116 de Independencia, 166 de San Miguel y 106 de Santiago. En este caso, el abastecimiento tiene un fuerte porcentaje de realización dentro de su comuna.

Para abastecerse, en Barrio Alameda – Las Rejas un 85,64% se desplaza dentro del barrio. Los residentes de Plaza Baquedano, son un 82,76% los que se abastecen en el sector. Los residentes de San Miguel son un 95,78% los que se abastecen en la comuna. Y los residentes de Santiago son un 79,25% los que se quedan en el sector abasteciéndose.

Debido a la proximidad y fuerza con que se declara que hacen los abastecimientos en sus alrededores, los residentes de las cuatro comunas señalan que principalmente hacen este trámite a pie. Todos los barrios también utilizan el automóvil pero en menor media.

Detalle en Tablas 28 y 29, y Figuras 27 a 30.

Tabla 28
Movilidad a lugar de compras

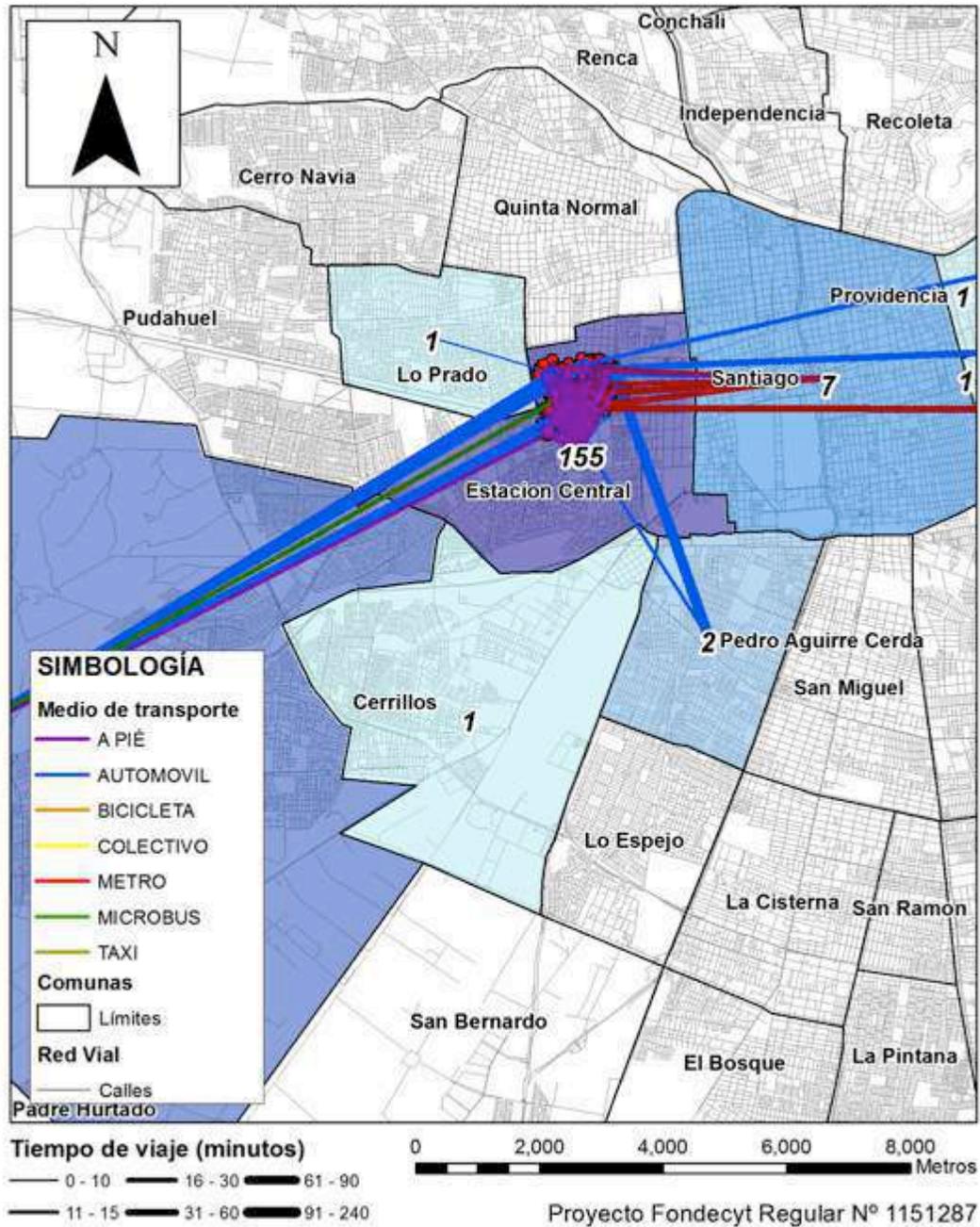
	ESTACION CENTRAL (181 Residentes)	INDEPENDENCIA (116 Residentes)	SAN MIGUEL (166 Residentes)	SANTIAGO (106 Residentes)
CERRILLOS	0,55%	0,00%	0,00%	0,00%
CONCHALI	0,00%	4,31%	0,00%	0,00%
ESTACION CENTRAL	85,64%	0,00%	0,00%	1,89%
HUECHURABA	0,00%	1,72%	0,00%	0,00%
INDEPENDENCIA	0,00%	82,76%	0,00%	1,89%
LA CISTERNA	0,00%	0,00%	1,20%	0,00%
LA FLORIDA	0,00%	0,00%	0,60%	0,00%
LA REINA	0,55%	0,00%	0,00%	0,00%
LAS CONDES	0,00%	0,86%	0,60%	0,00%
LO PRADO	0,55%	0,00%	0,00%	0,00%
MAIPU	6,63%	0,00%	0,00%	1,89%
ÑUÑO A	0,55%	0,00%	0,00%	0,94%
PEDRO AGUIRRE CERDA	1,10%	0,00%	0,00%	3,77%
PROVIDENCIA	0,55%	1,72%	0,60%	0,00%
QUINTA NORMAL	0,00%	0,86%	0,00%	0,00%
RECOLETA	0,00%	2,59%	0,00%	0,94%
SAN JOAQUIN	0,00%	0,00%	0,00%	1,89%
SAN MIGUEL	0,00%	0,00%	95,78%	6,60%
SANTIAGO	3,87%	5,17%	1,20%	79,25%
VITACURA	0,00%	0,00%	0,00%	0,94%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabla 29
Transporte a lugar de compras

	ESTACION CENTRAL (182 Residentes)	INDEPENDENCIA (116 Residentes)	SAN MIGUEL (166 Residentes)	SANTIAGO (106 Residentes)
A PIE	77,47%	67,24%	74,10%	50,00%
AUTOMOVIL	15,38%	22,41%	18,67%	32,08%
BICICLETA	0,00%	1,72%	0,00%	1,89%
COLECTIVO	0,00%	0,00%	1,81%	1,89%
METRO	5,49%	0,00%	1,81%	7,55%
MICROBUS	1,65%	7,76%	2,41%	2,83%
TAXI	0,00%	0,86%	1,20%	3,77%
	100,00%	100,00%	100,00%	98,98%

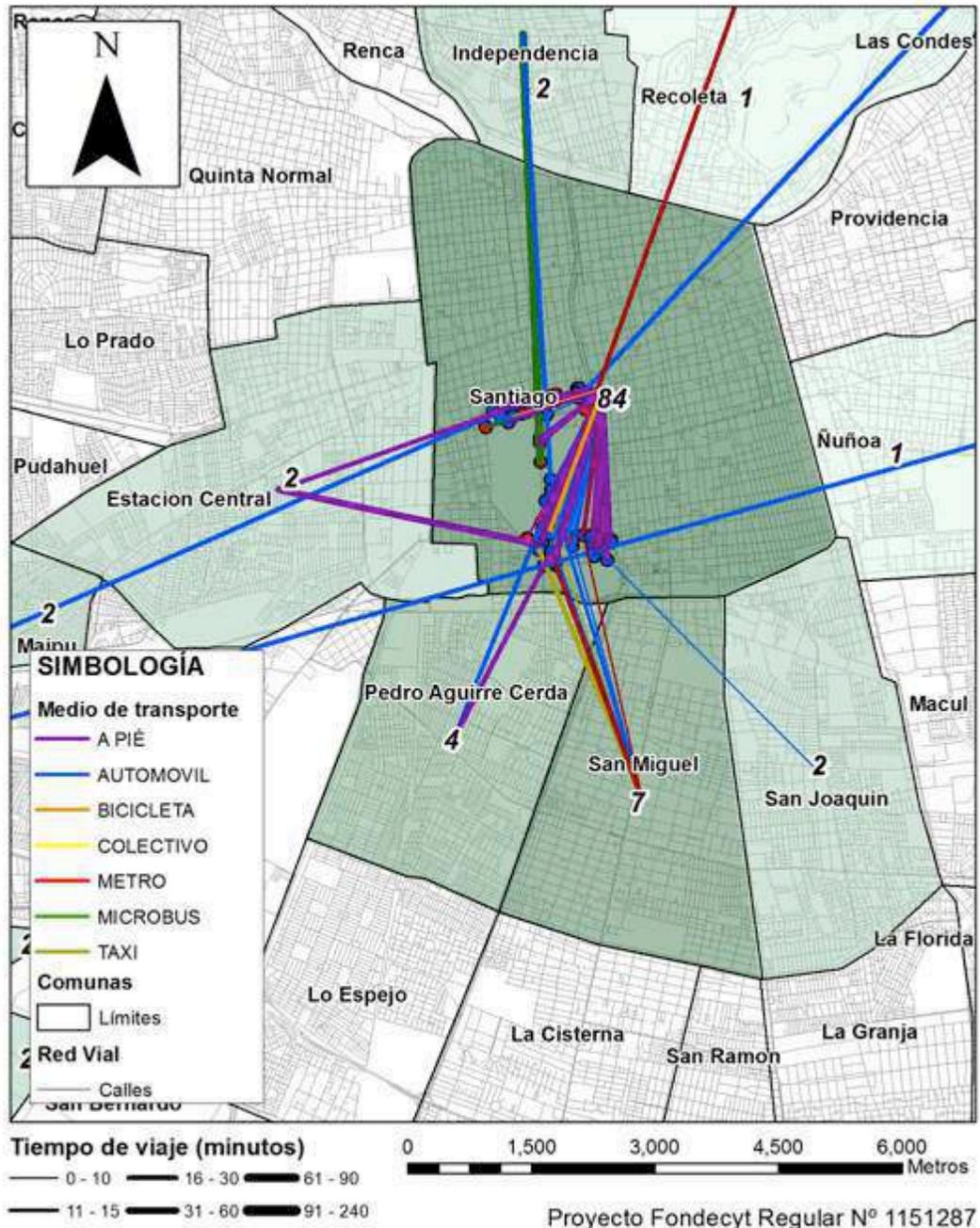
Fuente Tabla 28 y Tabla 29:
Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 27. Vivienda actual a Lugar de Compras, residentes Barrio Alameda – Las Rejas



Lugares de su vida cotidiana - Abastecimiento frecuente
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Estación Central

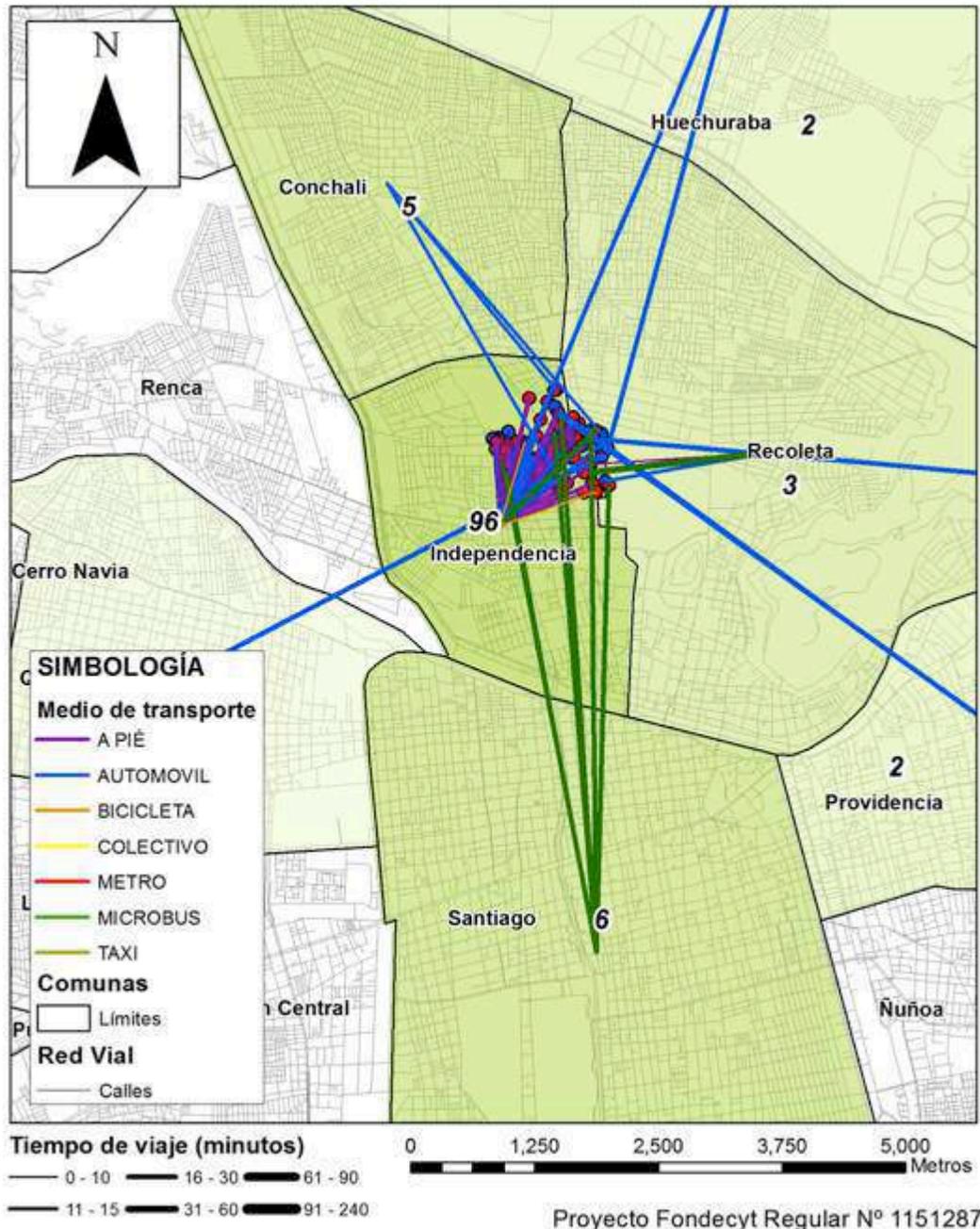
Figura 28. Vivienda actual a Lugar de Compras, residentes Barrio Parque O'Higgins



Lugares de su vida cotidiana - Abastecimiento frecuente
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Santiago

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

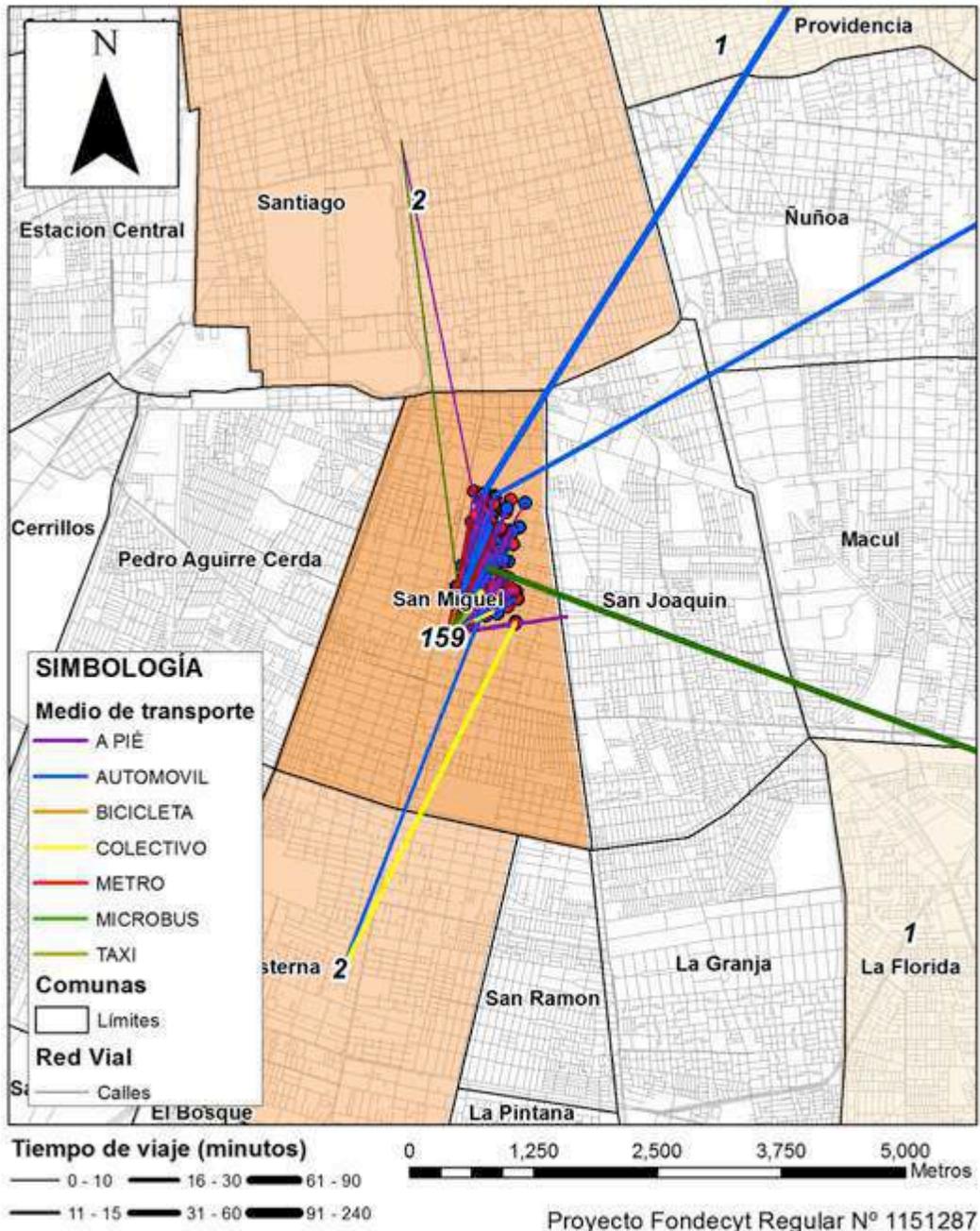
Figura 29. Vivienda actual a Lugar de Compras, residentes Barrio Plaza Chacabuco



Lugares de su vida cotidiana - Abastecimiento frecuente
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Independencia

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 30. Vivienda actual a Lugar de Compras, residentes Barrio Barros Luco



**Lugares de su vida cotidiana - Abastecimiento frecuente
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados San Miguel**

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.1.9. Movilidad por Lugar de Recreación

Se trabajó con una muestra de 135 residentes para Estación Central, 87 para Independencia, 134 en San Miguel y 85 en Santiago.

Gran parte de los encuestados, se recrean preferentemente en su comuna. Los residentes de Alameda – Las Rejas, se recrean un 46,67% en su comuna. Lo mismo sucede con los residentes de Independencia, con un 43,68%, también con los residentes de San Miguel con un 52,24% y los residentes de Santiago son los que más se quedan con un 74,12%.

En los cuatro barrios estudiados, preferentemente prefieren ir a pie a recrearse, luego en todos los casos salvo Estación Central salen a los lugares de recreación en automóvil, los residentes de Alameda – Las Rejas, prefieren utilizar el metro.

Se detalla lo señalado en Tablas 30 y 31, y Figuras 31 a 34.

Tabla 30
Movilidad por Recreación

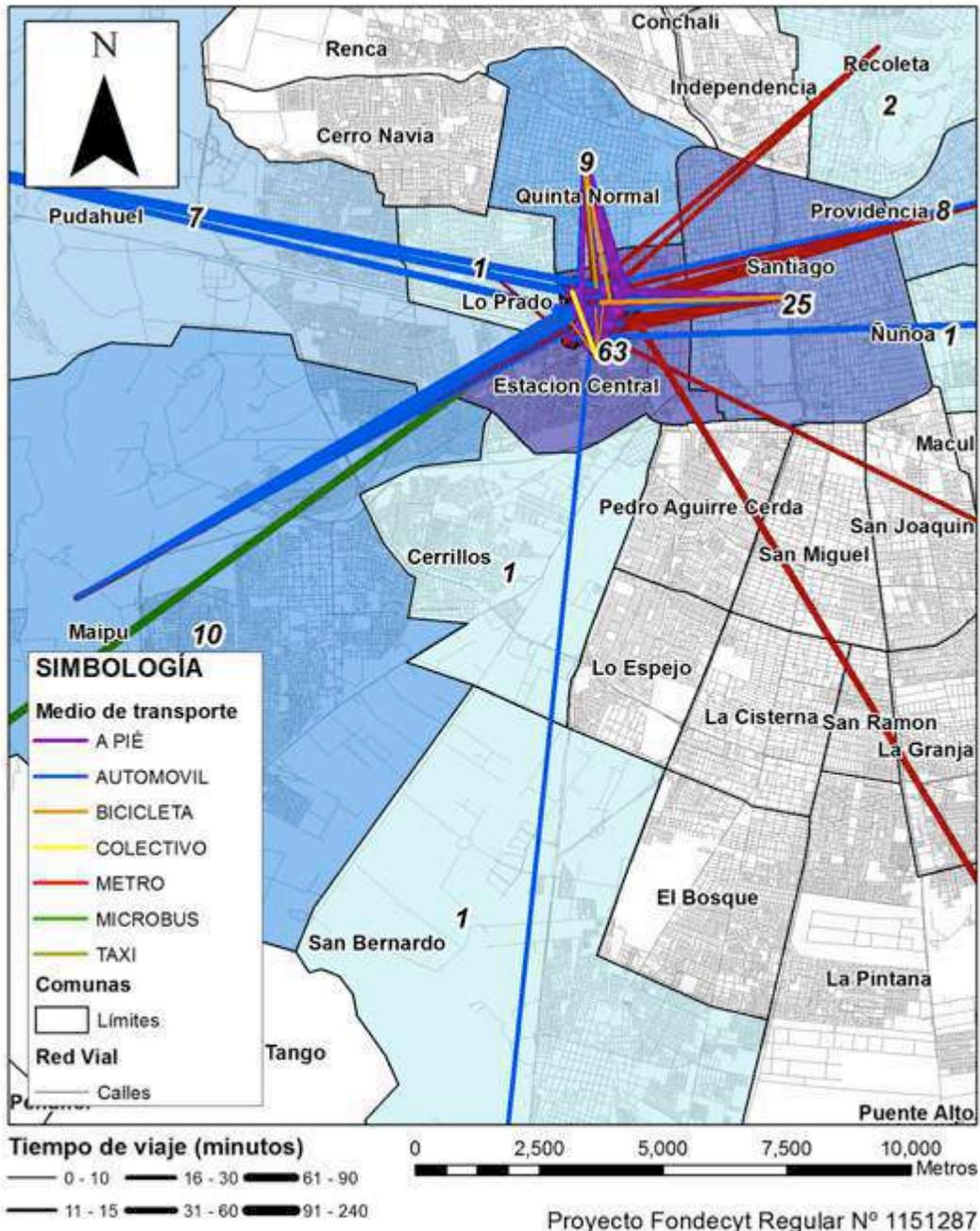
	ESTACION CENTRAL (135 Residentes)	INDEPENDENCIA (87 Residentes)	SAN MIGUEL (134 Residentes)	SANTIAGO (85 Residentes)
BUIN	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%
CERRILLOS	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%
CONCHALI	0,00%	1,15%	0,00%	0,00%
EL BOSQUE	0,00%	0,00%	0,75%	0,00%
ESTACION CENTRAL	46,67%	0,00%	0,00%	3,53%
FUERA DE SANTIAGO	2,22%	1,15%	5,22%	2,35%
HUECHURABA	0,00%	10,34%	0,00%	1,18%
INDEPENDENCIA	0,00%	43,68%	0,00%	0,00%
LA CISTERNA	0,00%	0,00%	1,49%	0,00%
LA FLORIDA	0,74%	0,00%	8,21%	0,00%
LA GRANJA	0,00%	0,00%	0,75%	0,00%
LA REINA	0,00%	0,00%	0,00%	1,18%
LAS CONDES	0,00%	2,30%	0,75%	2,35%
LO BARNECHEA	0,00%	1,15%	0,00%	1,18%
LO PRADO	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%
MAIPI	7,41%	0,00%	0,75%	0,00%
MELIPILLA	0,74%	0,00%	0,75%	0,00%
ÑUÑO A	0,74%	1,15%	3,73%	2,35%
PAINE	0,00%	0,00%	0,75%	0,00%
PEDRO AGUIRRE CERDA	0,00%	0,00%	0,75%	1,18%
PEÑALOLEN	0,00%	0,00%	0,75%	0,00%
PIRQUE	0,74%	0,00%	0,75%	0,00%
PROVIDENCIA	5,93%	2,30%	2,24%	5,88%
PUDAHUEL	5,19%	1,15%	0,00%	0,00%
QUILICURA	0,00%	1,15%	0,00%	0,00%
QUINTA NORMAL	6,67%	2,30%	0,00%	1,18%
RECOLETA	1,48%	4,60%	0,00%	0,00%
SAN BERNARDO	0,74%	1,15%	1,49%	0,00%
SAN JOAQUIN	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
SAN JOSE DE MAIPO	0,00%	1,15%	0,00%	1,18%
SAN MIGUEL	0,00%	0,00%	52,24%	1,18%
SANTIAGO	18,52%	25,29%	18,66%	74,12%
VITACURA	0,00%	0,00%	0,00%	1,18%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabla 31
Transporte a Recreación

	ESTACION CENTRAL (134 Residentes)	INDEPENDENCIA (87 Residentes)	SAN MIGUEL (135 Residentes)	SANTIAGO (85 Residentes)
A PIE	33,58%	37,93%	45,19%	64,71%
AUTOMOVIL	22,39%	33,33%	27,41%	14,12%
BICICLETA	2,99%	4,60%	1,48%	2,35%
COLECTIVO	0,75%	0,00%	0,74%	2,35%
METRO	31,34%	1,15%	16,30%	8,24%
MICROBUS	7,46%	21,84%	6,67%	5,88%
TAXI	1,49%	1,15%	2,22%	2,35%
	100,00%	100,00%	100,00%	98,98%

Fuente Tabla 30 y Tabla 31:
Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

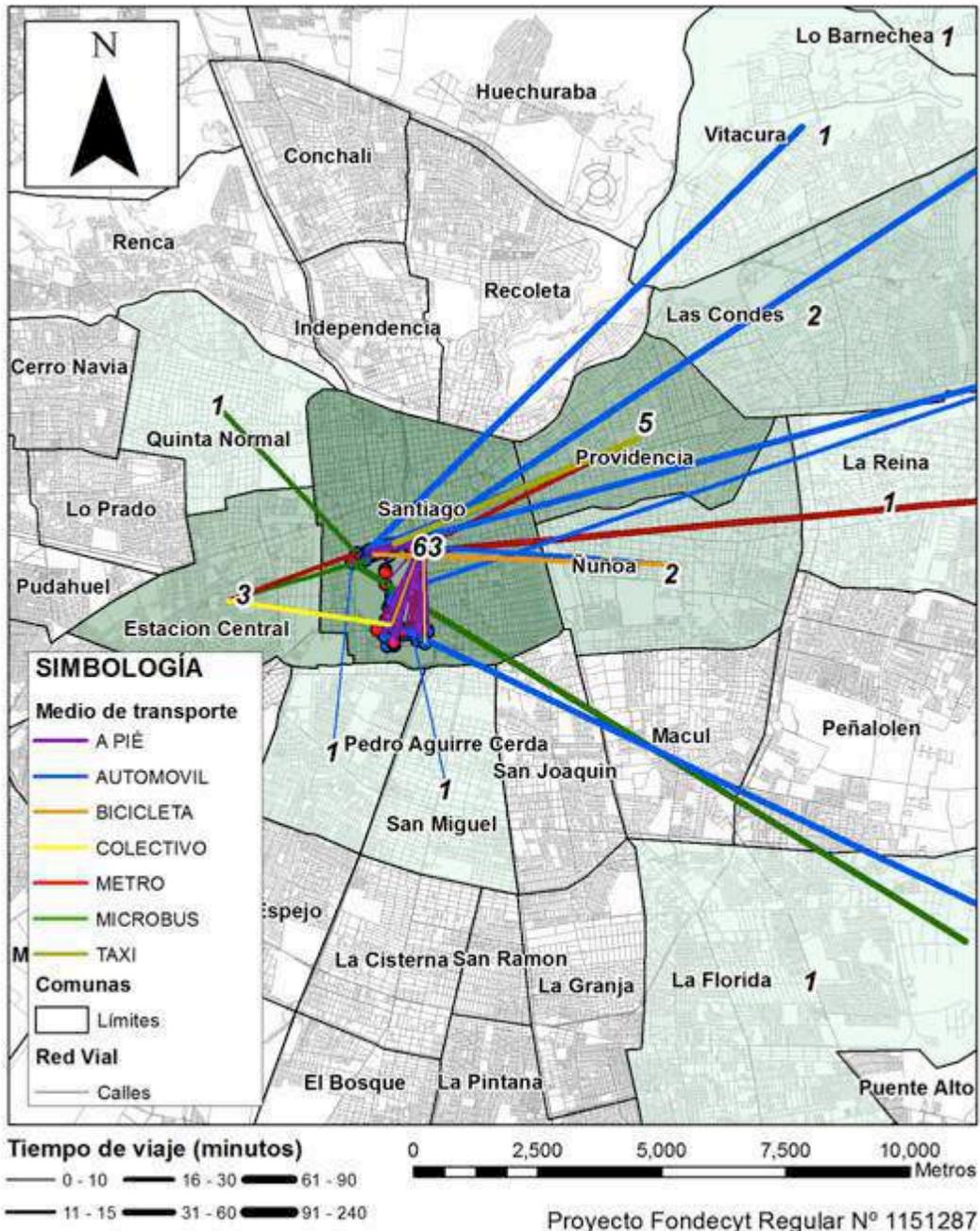
Figura 31. Vivienda actual a Lugar de Recreación, residentes Barrio Alameda – Las Rejas



**Lugares de su vida cotidiana - Lugar de Recreación
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Estación Central**

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

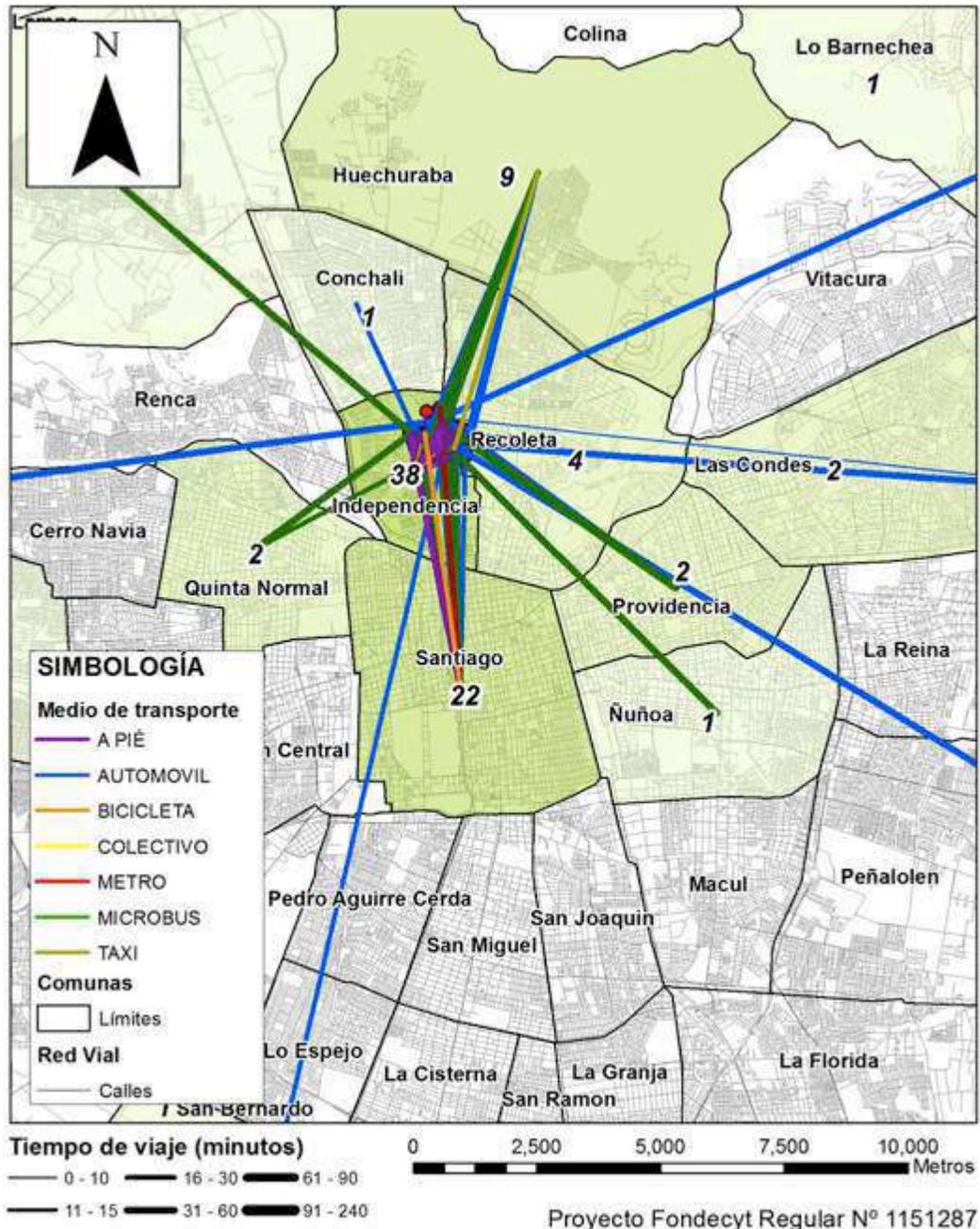
Figura 32. Vivienda actual a Lugar de Recreación, residentes Barrio Parque O'Higgins



Lugares de su vida cotidiana - Lugar de Recreación
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Santiago

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

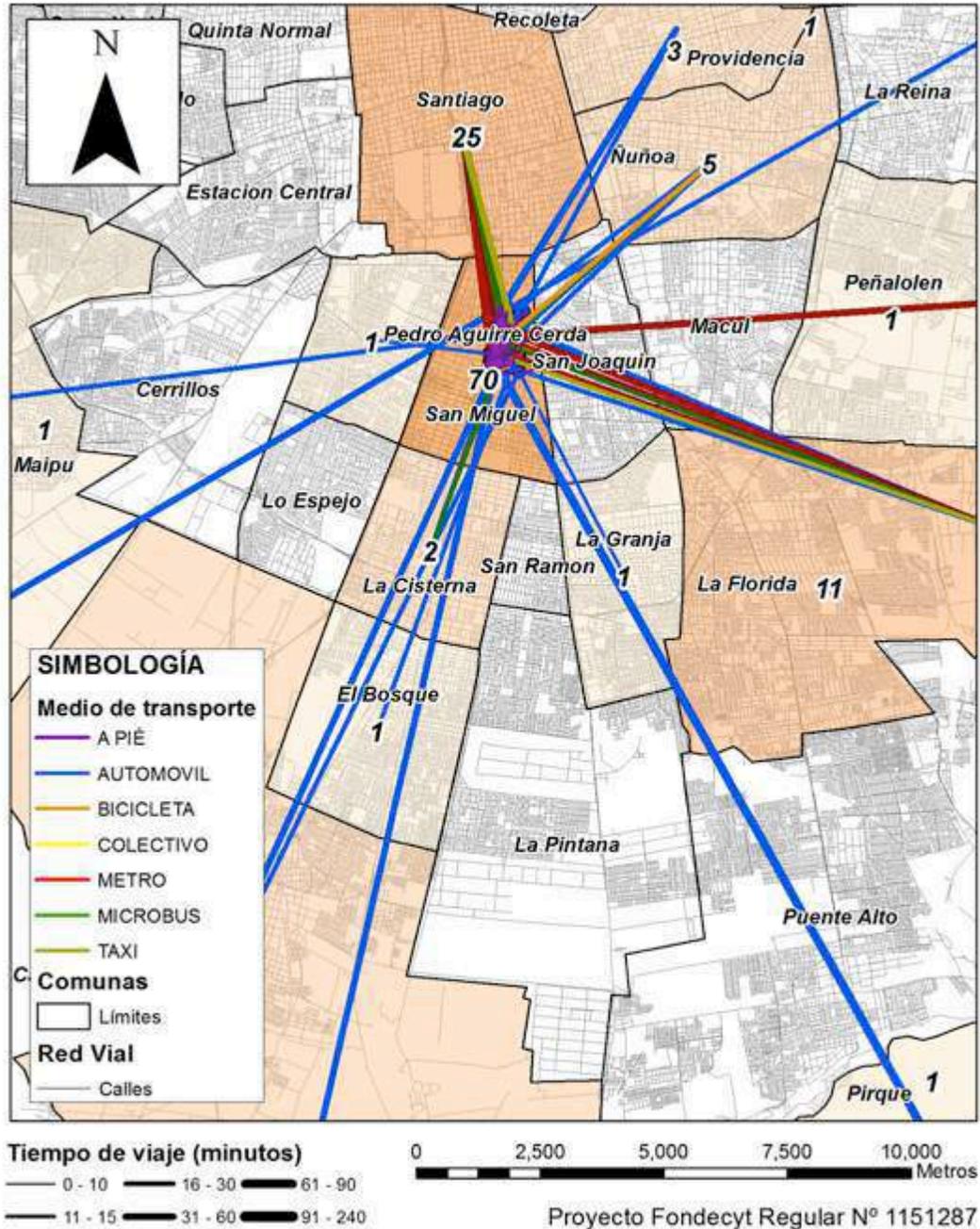
Figura 33. Vivienda actual a Lugar de Recreación, residentes Barrio Plaza Chacabuco



Lugares de su vida cotidiana - Lugar de Recreación
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados Independencia

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 34. Vivienda actual a Lugar de Recreación, residentes Barrio Barros Luco



Lugares de su vida cotidiana - Lugar de Recreación
(Comuna, Tiempo y Medio de transporte) - Residentes Encuestados San Miguel

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.2. DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA Y RESULTADOS DOS BARRIOS

5.2.1. Estratificación socioeconómica por año de ocupación de vivienda – Barrio Parque O`Higgins y Barrio Alameda – Las Rejas

Según lo demuestran datos obtenidos en encuesta panel (tablas 32 y 33), dentro de los últimos siete años, ha llegado un grupo importante de residentes de estratificación socioeconómica C3 a Barrio Alameda – Las Rejas, no así en el caso de Barrio Parque O`Higgins, que el residente que ha llegado es ABC1 y C2. Por lo tanto, hay un cambio del tipo de residente en ese sector; esto es mas estable en Estación Central durante los últimos quince años, pero en el caso de Santiago la diferenciación es muy clara.

Tabla 32
Año Ocupación Vivienda por Estratificación Social – Estación Central

		Estratificación Socioeconómica A (Educación / Categoría Ocupacional)					Total
		E	D	C3	C2	ABC1	
Año de ocupacion de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	27,2%	36,5%	27,2%	9,1%		100,0%
	Entre 1951 y 1973		36,6%	41,5%	19,5%	2,4%	100,0%
	Entre 1974 y 1990	4,9%	21,9%	36,6%	34,2%	2,4%	100,0%
	Entre 1991 y 2000	4,3%	21,8%	26,1%	13,0%	34,8%	100,0%
	Entre 2001 y 2007		4,7%	42,9%	38,1%	14,2%	100,0%
	Entre 2008 y 2015		10,2%	42,8%	24,5%	22,5%	100,0%
Total		3,2%	21,0%	38,2%	24,7%	12,9%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 33
Año Ocupación Vivienda por Estratificación Social – Santiago

		Estratificación Socioeconómica A (Educación / Categoría Ocupacional)				Total
		D	C3	C2	ABC1	
Año de ocupacion de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	17,6%	18,6%	2,8%		10,3%
	Entre 1951 y 1973	36,7%	18,6%	3,8%		13,8%
	Entre 1974 y 1990	15,7%	19,5%	2,8%	15,2%	12,9%
	Entre 1991 y 2000	15,7%	22,8%	19,7%	25,4%	21,1%
	Entre 2001 y 2007	3,7%	4,3%	22,6%	10,2%	10,9%
	Entre 2008 y 2015	10,5%	16,2%	48,2%	49,2%	31,0%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.2.2. Año de ocupación por edad - Barrio Parque O'Higgins y Barrio Alameda – Las Rejas

Los datos presentados en Tablas 34 y 35, demuestran que al Barrio Alameda – Las Rejas, durante el último tiempo han llegado residentes entre 19 y 59 años; no es tan predominante una tipología de residente. No así en el caso del Barrio Parque O'Higgins que ha llegado en los últimos siete años, habitantes jóvenes, entre los tramos 19-29 y 30-30 años, con un 87,1% y un 75,6%, tipología de residente que según los datos presentados, no existían anteriormente en el barrio, se evidencia claramente un recambio social.

Barrio Parque O'Higgins es un barrio que era habitado principalmente por gente mayor, lo que se está demostrando de modo contrario en la actualidad. El sector Alameda – Las Rejas ha sido a lo largo de los años más homogéneo en el tipo de residentes. Ambos barrios entre 1915 y 1950, tenían a adultos mayores como población predominante, ambas comunas han cambiado al respecto.

Tabla 34
Año Ocupación Vivienda por Edades – Estación Central

		Edad en tramos							Total	
		19-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89		90-99
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950			9,1%			54,7%	27,2%	9,1%	100,0%
	Entre 1951 y 1973		2,4%		19,5%	24,4%	29,3%	21,9%	2,4%	100,0%
	Entre 1974 y 1990	4,9%	2,4%	4,9%	26,9%	31,7%	24,4%	4,9%		100,0%
	Entre 1991 y 2000			13,0%	39,2%	26,2%	13,0%	4,3%	4,3%	100,0%
	Entre 2001 y 2007	4,7%	9,5%	19,1%	33,3%	19,1%	4,7%	9,5%		100,0%
	Entre 2008 y 2015	26,5%	18,3%	20,4%	24,5%	6,1%	2,0%	2,0%		100,0%
Total		8,6%	7,0%	10,8%	25,3%	19,4%	17,8%	9,7%	1,6%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 35
Año Ocupación Vivienda por Edades – Santiago

		Edad en tramos							Total	
		19-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89		90-99
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950			9,1%	16,3%	20,6%	38,7%	13,5%	100,0%	10,3%
	Entre 1951 y 1973	12,9%		4,5%	18,7%	12,1%	24,3%	27,3%		13,8%
	Entre 1974 y 1990			22,7%	41,2%	25,8%	6,1%	27,3%		12,9%
	Entre 1991 y 2000			22,7%	12,6%	1,8%	2,2%			21,1%
	Entre 2001 y 2007		24,4%	41,0%	11,2%	17,3%	8,2%	18,4%		10,9%
	Entre 2008 y 2015	87,1%	75,6%	41,0%	11,2%	17,3%	8,2%	18,4%		30,9%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.2.3. Año de ocupación por si estaría dispuesto a vender vivienda – Barrio Parque O`Higgins y Sector Alameda – Las Rejas

Según los datos expuestos en Tablas 36 y 37, en Sector Alameda – Las Rejas, hay tanto residentes que querrían vender su propiedad, como los que no, un grupo llegado entre 1991 y el 2000 sería el más dispuesto a vender con un 32,2% y el que no vendería es un 21,5% residentes llegados entre 2008 y 2015.

En Barrio Parque O`Higgins, la situación es más clara, grupos llegados de todas las edades no quisieran vender su propiedad, está en un rango entre el 75,1% a un 40% el más bajo, pero a a vez, hay altos porcentajes, aunque menores, de residentes que sí quisieran vender. También se demuestra en datos que el nivel educacional del residente que llega o vive en Barrio Parque O`Higgins es superior, con un alto porcentaje de profesionales, no así en el sector en Estación Central.

Tabla 36
Año Ocupación Vivienda por disponibilidad a vender vivienda – Estación Central

		¿Estaría dispuesto a vender su vivienda?		Total
		No	Sí	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	13,0%	12,9%	13,0%
	Entre 1951 y 1973	20,9%	2,3%	17,0%
	Entre 1974 y 1990	13,5%	23,8%	15,7%
	Entre 1991 y 2000	18,6%	32,2%	21,4%
	Entre 2001 y 2007	12,4%	13,2%	12,6%
	Entre 2008 y 2015	21,5%	15,7%	20,3%
Total		100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 37
Año Ocupación Vivienda por disponibilidad a vender vivienda – Santiago

		¿Estaría dispuesto a vender su vivienda?		Total
		No	Sí	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	75,1%	24,9%	100,0%
	Entre 1951 y 1973	66,6%	33,4%	100,0%
	Entre 1974 y 1990	74,3%	25,7%	100,0%
	Entre 1991 y 2000	40,0%	60,0%	100,0%
	Entre 2001 y 2007	66,6%	33,4%	100,0%
	Entre 2008 y 2015	50,0%	50,0%	100,0%
Total		64,3%	35,7%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.2.4. Año de ocupación por motivaciones para permanecer en el barrio - Barrio Parque O'Higgins y Sector Alameda – Las Rejas

Los residentes de Sector Alameda – Las Rejas, unas de las motivaciones para permanecer en el barrio son sociales; tienen un apego importante con los habitantes y la vida social del barrio, pero las principales motivaciones son las económicas, encuentra en el barrio mejor relación precio – calidad.

Por otro lado, a los residentes de Santiago, primero les interesa permanecer por razones culturales, les interesa la vida cultural del barrio, y luego están las razones económicas, mejor relación precio calidad. (Tablas 38 y 39)

Tabla 38

Año Ocupación Vivienda por motivaciones para permanecer en el barrio – Estación Central

		¿De qué tipo son sus motivaciones para permanecer en el barrio?						
		Ninguna: me quiero ir y estoy haciendo las gestiones para hacerlo	Económicas: aquí encuentro la mejor relación calidad-precio respecto de la vivienda y el barrio	Sociales: tengo un apego especial con los habitantes y con la vida social de este barrio	Culturales: me interesa la vida cultural que tiene este barrio	Políticas: me interesan las actividades organizativas que están ocurriendo en este barrio	Laborales	Total
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	11,1%	22,1%	66,8%				100,0%
	Entre 1951 y 1973	5,2%	23,7%	63,2%	5,2%		2,6%	100,0%
	Entre 1974 y 1990	14,6%	26,9%	51,2%	2,4%	2,4%	2,4%	100,0%
	Entre 1991 y 2000	22,3%	33,3%	44,4%				100,0%
	Entre 2001 y 2007	14,2%	42,9%	28,6%	9,5%	4,7%		100,0%
	Entre 2008 y 2015	15,2%	69,6%	10,9%	2,2%		2,2%	100,0%
Total		13,3%	39,9%	40,5%	3,5%	1,2%	1,7%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 39

Año Ocupación Vivienda por motivaciones para permanecer en el barrio – Santiago

		¿De qué tipo son sus motivaciones para permanecer en el barrio?						
		Ninguna: me quiero ir y estoy haciendo las gestiones para hacerlo	Económicas: aquí encuentro la mejor relación calidad-precio respecto de la vivienda y el barrio	Sociales: tengo un apego especial con los habitantes y con la vida social de este barrio	Culturales: me interesa la vida cultural que tiene este barrio	Políticas: me interesan las actividades organizativas que están ocurriendo en este barrio	Laborales	Total
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	25,6%	6,7%	12,7%				10,3%
	Entre 1951 y 1973	3,0%	11,3%	20,0%	14,9%	33,3%		14,2%
	Entre 1974 y 1990	25,6%	14,3%	9,1%				12,3%
	Entre 1991 y 2000		18,0%	27,1%	44,8%	33,3%		21,2%
	Entre 2001 y 2007	17,1%	12,0%	8,3%		33,3%		11,0%
	Entre 2008 y 2015	28,6%	37,7%	22,8%	40,4%		100,0%	31,1%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.2.5. Año de ocupación por evaluación aspecto y apego con el barrio - Barrio Parque O`Higgins y Sector Alameda – Las Rejas

Los residentes de Barrio Alameda – Las Rejas, no evalúan tener mayormente apego o sentirse identificados con el barrio. Caso contrario ocurre en Barrio Parque O`Higgins, que plantean los residentes llegados los últimos años, tener mucho apego a su barrio, un 47,2% lo manifiesta, al tener una escala del 1 al 7 ese porcentaje resulta relevante.

Por otro lado, ocurre algo inverso con los adultos mayores, los de Estación Central tienen mayor apego que los de Santiago, pero tampoco es tan pronunciado su apego. Según detalle de tablas 40 y 41.

Tabla 40

Año Ocupación por evaluación aspecto y apego con el barrio – Estación Central

		¿Cómo evalúa el aspecto del barrio Su apego/identificación con el barrio, en escala de 1 a 7?							Total
		1. Nulo apego	2	3	4	5	6	7. Mucho apego	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	10,0%		20,0%	10,0%	10,0%	20,0%	30,0%	100,0%
	Entre 1951 y 1973	2,5%	2,5%	5,0%	5,0%	40,0%	30,0%	15,0%	100,0%
	Entre 1974 y 1990	2,4%	2,4%	2,4%	14,6%	29,3%	29,3%	19,5%	100,0%
	Entre 1991 y 2000	4,5%	4,5%		4,5%	50,0%	18,2%	18,2%	100,0%
	Entre 2001 y 2007			4,7%	19,1%	38,1%	28,6%	9,5%	100,0%
	Entre 2008 y 2015		2,1%	4,1%	16,7%	31,2%	37,5%	8,4%	100,0%
Total		2,2%	2,2%	4,4%	12,1%	34,6%	29,7%	14,8%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 41

Año Ocupación por evaluación aspecto y apego con el barrio – Santiago

		¿Cómo evalúa el aspecto del barrio Su apego/identificación con el barrio, en escala de 1 a 7?							Total
		1. Nulo apego	2	3	4	5	6	7. Mucho apego	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950			21,4%	10,2%	6,5%	8,1%	2,8%	8,8%
	Entre 1951 y 1973	66,8%			13,6%	23,9%	12,0%	2,8%	14,2%
	Entre 1974 y 1990		50,0%		13,6%	9,8%	17,9%	13,2%	12,4%
	Entre 1991 y 2000		50,0%	35,7%	30,6%	16,3%	5,9%	15,7%	21,7%
	Entre 2001 y 2007			7,1%	3,4%	7,6%	34,0%	18,3%	11,2%
	Entre 2008 y 2015	33,2%		35,7%	28,6%	35,9%	22,1%	47,2%	31,8%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

5.2.6. Capital social y Capital Cultural - Barrio Parque O`Higgins y Sector Alameda – Las Rejas

A partir de los datos de Tablas 42 a 47, podemos identificar dos grupos sociales que se diferencian entre sí, en la Barrio Parque O`Higgins, el grupo social tiene mayor nivel educacional, tiene mayores prácticas culturales, y capital social. Los datos obtenidos están bastante distantes, entre las dos

comunas. Esto corrobora lo que se obtiene también en entrevistas, los grupos son socialmente y culturalmente diferentes, y tiene mucho que ver con los objetivos y motivaciones de radicarse en el barrio, claramente el grupo de Parque O'Higgins. Hay una demanda del suelo central que transforma socialmente los barrios. Se podría decir que hay una atracción diferencial a la accesibilidad diferente para cada barrio.

Tabla 42

Año Ocupación de vivienda (en tramos) e Índice Prácticas culturales (en tramos) – Estación Central

		Índice Prácticas Culturales (tramos)			Total
		Bajo (1 a 5)	Medio (6 a 10)	Alto (11 a 15)	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	7,8%	5,3%		6,0%
	Entre 1951 y 1973	26,0%	18,1%	30,9%	22,3%
	Entre 1974 y 1990	24,7%	20,2%	23,0%	22,3%
	Entre 1991 y 2000	11,7%	12,8%	7,7%	11,9%
	Entre 2001 y 2007	6,5%	14,9%	7,7%	10,9%
	Entre 2008 y 2015	23,4%	28,7%	30,9%	26,6%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 43

Año Ocupación de vivienda (en tramos) e Índice Prácticas culturales (en tramos) – Santiago

		Índice Prácticas Culturales (tramos)			Total
		Bajo (1 a 5)	Medio (6 a 10)	Alto (11 a 15)	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	18,1%	5,8%	9,6%	9,7%
	Entre 1951 y 1973	25,4%	11,2%		14,2%
	Entre 1974 y 1990	18,1%	11,6%	9,6%	13,3%
	Entre 1991 y 2000	25,4%	18,9%	19,4%	20,8%
	Entre 2001 y 2007	5,4%	14,1%	9,6%	11,2%
	Entre 2008 y 2015	7,6%	38,4%	51,7%	30,9%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 44

Año Ocupación de vivienda (en tramos) e Índice Capital Social (en tramos) – Estación Central

		Índice Capital Social (tramos)					Total
		Bajo	Medio Bajo	Medio	Medio Alto	Alto	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950		6,2%	5,2%	6,2%		4,0%
	Entre 1951 y 1973	16,6%	25,1%	31,6%	12,5%	24,9%	22,7%
	Entre 1974 y 1990		18,7%	15,7%	25,1%	41,7%	20,0%
	Entre 1991 y 2000	16,6%	6,2%		18,7%		8,0%
	Entre 2001 y 2007	8,3%	12,5%	21,1%	6,2%	33,4%	16,0%
	Entre 2008 y 2015	58,4%	31,3%	26,4%	31,3%		29,4%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Tabla 45. Año Ocupación de vivienda (en tramos) e Índice Capital Social (en tramos) – Santiago

		Índice Capital Social (tramos)					Total
		Bajo	Medio Bajo	Medio	Medio Alto	Alto	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	9,3%	29,2%	8,2%		10,2%	11,0%
	Entre 1951 y 1973			32,6%	19,2%		12,9%
	Entre 1974 y 1990	9,3%		6,1%		13,9%	6,4%
	Entre 1991 y 2000	56,1%	37,3%	18,3%	28,4%	20,6%	30,8%
	Entre 2001 y 2007	18,8%		8,2%	19,2%	20,6%	12,9%
	Entre 2008 y 2015	6,5%	33,6%	26,5%	33,3%	34,6%	25,9%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Por tanto, la atracción a la accesibilidad que se puede dar en los barrios, debe tener seguramente motivaciones diferentes, ya que porque sus capitales son diferentes. Por tanto, el capital espacial en disputa es diferente en estos dos barrios, las disputas sociales, materiales, simbólicas, económicas, culturales, y políticas.

Tabla 46. Año Ocupación de vivienda (en tramos) y Nivel Educativo (en tramos) – Estación Central

		Nivel Educativo (3 niveles)			Total
		E. Básica	E. Media	E. Superior	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	14,9%	4,8%	4,0%	5,9%
	Entre 1951 y 1973	25,9%	29,8%	12,0%	22,0%
	Entre 1974 y 1990	18,5%	20,2%	25,3%	22,1%
	Entre 1991 y 2000	22,2%	4,8%	17,3%	12,4%
	Entre 2001 y 2007	7,4%	10,7%	13,4%	11,3%
	Entre 2008 y 2015	11,1%	29,8%	28,0%	26,3%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 47. Año Ocupación de vivienda (en tramos) y Nivel Educativo (en tramos) – Santiago

		Nivel Educativo (3 niveles)			Total
		E. Básica	E. Media	E. Superior	
Año de ocupación de vivienda (en tramos)	Entre 1915 y 1950	38,5%	14,1%	3,3%	10,3%
	Entre 1951 y 1973	23,0%	25,1%	3,9%	13,8%
	Entre 1974 y 1990	15,5%	16,3%	10,0%	12,9%
	Entre 1991 y 2000	23,0%	24,4%	18,4%	21,1%
	Entre 2001 y 2007		4,5%	17,3%	10,9%
	Entre 2008 y 2015		15,6%	47,0%	30,9%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente Tablas 46 y 47: Encuesta Panel Año 1 - Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Se revisará esto con datos obtenidos en las entrevistas semi estructuradas a residentes de las barrios estudiados. Donde se podrá indagar un poco más en los sujetos y su relación con el contexto material lo que definirá mejor el capital espacial en disputa entre residentes nuevos y residentes originales.

5.3. ESTUDIO DE CASO BARRIO ALAMEDA – LAS REJAS

5.3.1. Hogares

Se realizaron 11 entrevistas semiestructuradas a residentes en Alameda – Las Rejas: 5 residentes nuevos (1 en casa y y en departamento), 5 residentes originales en casa y un residente original / nuevo en casa. En tabla 48 se detalla el componente familiar.

Tabla 48. Hogares entrevistas Barrio Alameda – Las Rejas

	Fecha Entrevista	Miembro	Edad	Sexo	Parentesco con entrevistado	Nivel educativo	Ocupación principal (trabaja, estudia, inactivo)	Capacidades diferenciales [¿Tiene alguna limitación física para la movilidad?]
Familia 1	09/2015	María Isabel	65	F	Jefe de hogar (entrevistada)	Técnico completo	Instrumentista quirúrgico, Trabaja	No
		Carlos	68	M	Hermano	Universitaria completa, pero sin titulación por golpe de Estado	Trabaja en argentina, buenos aires hace 41 años, viene 2 veces al año	No
Familia 2	09/2015	Priscilla	38	F	Jefa de hogar (entrevistada)	Titulada de Administración de Empresas y Universitario	Trabaja	No
		Daniela	14	F	Hija	Octavo básico	Estudia	No
		Alexander	8	M	Hijo	Tercero básico	Estudia	No
		Damián	8	M	Hijo	Segundo básico	Estudia	No
Familia 3	09/2015	Ana María	57	F	Esposa (entrevistada)	Contadora auditor, en colegio comercial	Dueña de casa	No
		Jorge	73	M	Jefe de hogar	Enseñanza media, pensionado, trabaja en comercio exterior	Contador auditor	No
		Catalina	25	F	Hija	Egresando de terapia ocupacional en la UNAB	Estudiante	No
Familia 4	09/2015	José	31	M	Jefe de hogar	Estudiante bioquímica, 4º año	Estudiante	No
		Esposa	28	F	Esposa	Universitaria completa tecnóloga biomédica	Buscando trabajo, inactiva	No
Familia 5	09/2015	Rosa	58	F	Jefa de hogar	Educación media completa	Dueña de casa	No
		Mercedes	83	F	Tía	Educación media completa	Desocupada	Si
		Eugenio	73	M	Esposo Tía	Educación media completa	Obrero en fabrica de lana (pedro de	No
		Fernando	62	M	Jefe de hogar, Esposo	Educación media completa	Chofer repartidor	No
		Katherine	34	F	Hija	Educación media completa	Secretaria	No
Familia 6	09/2015	Ignacia	8	F	Nieta	Tercero básico	Estudiante	No
		Debora	32	F	Jefa de hogar (entrevistada)	Universitario completo, Traductora y Profesora de Inglés (en	Trabaja	No
Familia 7	99/2015	Fabián	29	M	Jefe de hogar, Esposo	Universitario incompleto, Técnico eléctrico, (terminando)	Trabaja y estudia	No
		Juan Pablo	41	M	Jefe de hogar (entrevistado)	Estudiante universitario, Relacionador público	Trabaja	No
		Viviana	43	F	Esposa	Universitario completo, Contador	Trabaja	No
Familia 8	09/2015	José	7	M	Hijo	Primero básico	Estudia	No
		Vanessa	5	F	Hija	Kinder	Estudia	No
		Antonio R.	de 20	M	Hijo (entrevistado)	Técnico completo	Instrumentista quirúrgico, Trabaja, encontro trabajo ayer	No
		Antonio F.	de 50	M	Padre	Técnico en informática	Argentina, BA hace 41 años, viene 2 veces al año	No
		Loreto	más de	F	Madre (entrevistada)	Universitario completo, Administración	Trabaja empresa de aseo propia	No
Familia 9	09/2015	Francisco	más de	M	Hermano	Estudiante universitario, Segundo de turismo internacional	Estudiante	No
		Carlos	más de	M	Hermano	Estudiante técnico en gestión de recursos humanos	Estudiante	No
		Neila	más de	F	Abuela	Octavo básico	Aduko mayor, no trabaja	Si
		Ricardo	65	M	Jefe de hogar (entrevistado)	Universitario completo	Acaba de jubilar de director de obras de la comuna de independencia	No
Familia 10	11/2015	María Diva	64	F	Jefa de hogar, Hermana (entrevistada)	Universitaria completa, Administración de empresas	No trabaja	No
		Gladys	62	F	Esposa (entrevistada)	Media completa	Dueña de casa	No
		Francisco	64	M	Jefe de hogar	Contador, técnico, media completa	Pensionado, Trabaja	No
Familia 11	11/2015	Javiera	19	F	Nieta	Media completa, estudiante	Estudia	No
		Margarita	88	F	Esposa (entrevistada)	8º básico	Dueña de casa	No
		Hugo	87	M	Jefe de hogar	2º medio	Ninguna	No

Fuente: Elaboración propia

5.3.2. Componente Habitacional

Tabla 49
Componente Habitacional Barrio Alameda – Las Rejas

	Cantidad miembros del hogar					Tipo de Residente	Localización Vivienda Actual	Comuna	Tiempo de habitación (AÑOS)	Tipo de vivienda	Régimen tenencia
	Menores de 12 años	de 12 a 24 años	de 24 a 59 años	mayor de 60 años							
Familia 1	2	0	0	0	2	Nuevo	Titán N° 4870	Estación Central	4	Departamento	Propietario
Familia 2	4	2	1	1	0	Nuevo	Titán N° 4870	Estación Central	4	Departamento	Arrendatario
Familia 3	3	0	0	2	1	Original	Manuel Vásquez Rojas N° 4195	Estación Central	32	Casa	Propietario
Familia 4	2	0	0	2	0	Nuevo	Conde del Maule N° 4175	Estación Central	1	Departamento	Propietario
Familia 5	6	1	0	2	3	Original	Conde del Maule N° 4248	Estación Central	58	Casa	Propietario, Sucesión
Familia 6	2	0	0	2	2	Nuevo	Conde del Maule N° 4364	Estación Central	1 y medio	Departamento	Arrendatario
Familia 7	4	2	0	2	0	Original / Nuevo	Los Quillayes N° 5003	Estación Central	15	Casa	Propietario
Familia 8	6	0	3	2	1	Nuevo	Las Araucarias N° 535	Estación Central	1	Casa	Arrendatario
Familia 9	2	0	0	0	2	Original	Los Quillayes	Estación Central	51	Casa (entregada por Ferrocarriles a trabajadores de Gerencia, comienzo de los '90)	Propietario
Familia 10	3	0	0	1	2	Original	Coronel Godoy N° 73	Estación Central	18	Casa	Arrendatario
Familia 11	2	0	0	0	2	Original	Manuel Vásquez Rojas N° 4152	Estación Central	50 y más	Casa	Propietario

Fuente: Elaboración propia

En tabla 49 se detalla el componente habitacional de los entrevistados, que fue lo más variado posible, así se pudo obtener datos de una muestra más compleja, dentro de la simpleza de la muestra. La Familia 9 es una de las más antiguas de ese sector del barrio, cercano a Av. Las Rejas, aunque no vivieron todo el tiempo en la vivienda, pero el caso de la Familia 11, es el grupo familiar más antiguo del sector, y de los pocos residentes originales que van quedando, según cuentan en entrevistas en esos años, la decisión de localización también fue por accesibilidad, en este caso a colegios de calidad a los que podrían llegar rápidamente por estar a un parte de cuadras de la Av. Libertador Bernardo O`Higgins. Por lo tanto, la disputa por acceso en Estación Central, tal vez se da incluso antes de la existencia de la Línea 1 del metro.

5.3.3. Motivaciones

Tabla 50. Motivaciones

	Tipo de Residente	Motivos cambio de residencia	Motivación localización	Motivación acceso al transporte	Movilidad satisfecha	Modos de Transporte utilizados
Familia 1	Nuevo	Herencia	Centralidad	Movilidad conocida	Si	Metro y Automóvil
Familia 2	Nuevo	Separación	Precio y fácil arriendo, no le gusta barrio, hubiese elegido otro	Acceso al metro	No	Metro, Taxi y Furgón Escolar
Familia 3	Original	Casamiento	El Barrio, siempre ha sido de la comuna	Automóvil	Si	Automóvil
Familia 4	Nuevo	Casamiento	Accesibilidad cualquier parte de Santiago, 15 a 20 minutos a todos lados	Estrategia, cómodo, desde Maipú demoraba 1 hora en llegar a cualquier lado y señora más, ahora metro lo tienen a unos minutos	Si	Metro
Familia 5	Original	---	Se puede movilizar a muchas partes, a estación, centro, hospital, todo a pie; se demoran poco a lugares de destino	---	Si	varias ofertas de transporte
Familia 6	Nuevo	Casamiento	El edificio queda cerca del terminal de buses San Borja y por trabajo, desde este, va a Melipilla todos los días, es céntrico, buena ubicación	Cercanía a terminal de buses San Borja y proximidad al metro	Si	Bus, Metro
Familia 7	Original / Nuevo	Casamiento	Quedarse en la comuna de origen	No	Si	Automóvil
Familia 8	Nuevo	Les pidieron la casa de La Reina. Esa casa cumplía con todo lo que necesitaba el grupo familiar, pagaban \$350.000 y econtraban arriendo por algo similar a \$1.000.000 en La Reina o Ñuñoa. Tuvieron que buscar algo más económico	Dato. A todos les sirve la ubicación accesibilidad a línea 1 del metro, les parece excelente, salvo a Francisco que estaba mejor ubicado en La Reina para su movilidad; para el resto de la familia, La Reina no era una ubicación estratégica	Centralidad y excelente acceso al metro, línea 1. A dos cuadras. Utilizan el automóvil ocasionalmente, para comprar productos para empresa de aseo que tienen	Si	Metro y Automóvil
Familia 9	Original	Fue 51 años casa de sus padres, en 1966 se fueron a San Fernando por trabajo del padre. Volvieron en 1974, vivieron allá desde sus 15 años a los 24 años. Antes de 1964 llegaron a la villa. Antes de la villa, vivieron calle Mapocho con Robles. Nacieron frente a la Plaza Brasil. Se volvieron a Estación Central a su casa de toda la vida, porque padre jubiló	Les entregaron la vivienda	Ubicación Central	Si	Metro y Taxi
Familia 10	Original	Dato, sin contrato de arriendo, pagan la mitad de lo que paga en otro lado y es una casa que está muy bien arreglada, la arregló el papá de su amiga. Su marido nunca le ha dicho cuanto paga de arriendo, pero calcula que menos de \$ 200.000. La van a vender quizás, si les ofrecen las inmobiliarias , porque están comprando estas propiedades, pero no tiene ningún drama con irse	El motivo de elegir la comuna ni siquiera lo pensaron, fue por el dato de su amiga. Y está contenta por la casa	No	Si	Metro, Micro y Automóvil
Familia 11	Original	Porque la casa quedaba a una cuadra de la Alameda, que permitía llegar a cualquier Liceo interesante, los hijos hombres fueron al Instituto Nacional, las hijas a Liceo 1 y Liceo 2	Cerca de Alameda y tener acceso a colegios de calidad	Acceso al Transporte a una cuadra de la casa	Si	Micro y Metro

Fuente: Elaboración propia

El grupo entrevistado, independiente del motivo por el que llegó al barrio, lo que los motiva a permanecer y elegir el barrio es el acceso al transporte, poder llegar rápidamente a todos lados desde su residencia. Osea, hay una

acumulación de capital espacial por localización y cercanía de acceso a las actividades cotidianas a partir de la infraestructura de transporte disponible.

5.3.4. Movilidad Residencial y medios de movilidad del hogar

Tabla 51. Movilidad Residencial

	Tipo de Residente	Localización Vivienda Actual	Localización Vivienda Anterior 1	Comuna	Tiempo de residencia (AÑOS)	Tipo de vivienda	Régimen tenencia	Localización Vivienda Anterior 2	Localización Vivienda Anterior 3	Localización Vivienda Anterior 4	Localización Vivienda Anterior 5	Localización Vivienda Anterior 6
Familia 1	Nuevo	Titán N° 4870	5 de Abril & Las Rejas Sur	Estación Central	35	Casa	Propietario	---	---	---	---	---
Familia 2	Nuevo	Titán N° 4870	Rojas Magallanes & La Araucanía	La Florida	4	Casa	Arrendatario	La Florida	Santiago Centro	La Florida	Quinta Normal	Providencia
Familia 3	Original	Manuel Vásquez Rojas N° 4195	La Coruña N° 5122	Estación Central		Casa	Propietario	---	---	---	---	---
Familia 4	Nuevo	Conde del Maule N° 4175	Av. Los Pajaritos N° 3500	Maipú	15	Casa	Propietario	Av. Américo Vespucio & Departamental, La Florida	---	---	---	---
Familia 5	Original	Conde del Maule N° 4248	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 6	Nuevo	Conde del Maule N° 4364	Camino a Rinconada	Maipú	2	Casa	Arrendatario	Cañete, Región del Bío Bío	---	---	---	---
Familia 7	Original / Nuevo	Los Quillayes N° 5003	Transit N° 362	Estación Central	26	Casa	Propietario	Cerro Navía	---	---	---	---
Familia 8	Nuevo	Las Araucarias N° 535	5 de Abril & Las Rejas Sur	Estación Central	Medio año	Casa	Arrendatario	José Arrieta N° 6000, La Reina (Llegaron hace 2 años) (Vivieron un poco más de 6 meses)	Puerto Montt (11 AÑOS)	Santiago	---	---
Familia 9	Original	Los Quillayes	Santa María 1104	San Fernando	9	Casa	Préstamo de Ferrocarriles	Los Quillayes, Estación Central	Mapocho & Coronel Robles, Quinta Normal	---	---	---
Familia 10	Original	Coronel Godoy N° 73	Teatinos & Rosas	Santiago	4	Departamento	Arrendatario	Ventura Lavalle, Santiago	Dr Marcelo Fitté 4353, Quinta Normal	Carrascal & Aviador Blieriot & Gral Brayer, Quinta Normal	---	---
Familia 11	Original	Manuel Vásquez Rojas N° 4152	Andes & Alcérreca	Quinta Normal	4 a 5	Casa	Arrendatario	Lord Cochrane & Padre Miguel de Olivares (Margarita)	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

Mediante las entrevistas, también se evidencia que parte de los residentes son originarios de la comuna, y se repite que sus viviendas anteriores son de Quinta Normal o Maipú, y mediante la entrevista aparece también La Florida

(Tabla 51). La mayoría de los hogares tienen automóvil y los menos disponen de bicicleta (Tabla 52). Dentro de sus desplazamientos no utilizan la bicicleta aunque la tengan, les da mucha inseguridad. Les resulta cómoda la comuna porque pueden llegar a todos lados al tener la línea 1 del metro cerca, deciden localización por centralidad.

Tabla 52. Medios de movilidad del hogar

	Tipo de Residente	Medios de movilidad que dispone el hogar: Automóvil	Medios de movilidad que dispone el hogar: Licencia	Medios de movilidad que dispone el hogar: Moto	Medios de movilidad que dispone el hogar: Bicycletas
Familia 1	Nuevo	1	2	0	0
Familia 2	Nuevo	0	1	0	0
Familia 3	Original	1	2	0	0
Familia 4	Nuevo	1	2	0	0
Familia 5	Original	1 (Katherine)	2 (Katherine y Fernando)	0	0
Familia 6	Nuevo	1	2	0	0
Familia 7	Original / Nuevo	2	2	0	2
Familia 8	Nuevo	1	2	0	0
Familia 9	Original	1	1	0	0
Familia 10	Original	1 (Hijo)	1 (Esposo)	0	1
Familia 11	Original	Automóvil hace 15 o 20 años, ya no tienen	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

En el caso de los entrevistados la mayoría utiliza el metro para desplazarse a sus trabajos, sino trata de hacerlo a pie (Tabla 50). Los que utilizan el automóvil es porque deben desplazarse a otra comuna o porque deben llevar en la mañana al colegio a sus hijos, que está fuera del radio de la comuna (Tabla 51), los colegios no están en la comuna ni barrio.

Los entrevistados en general se abastecen en su radio de barrio, tanto supermercado como feria, y realizan la actividad a pie. Sino unas pocas familias se abastecen en Supermercado en Centro Comercial en Maipú, utilizan taxi o micro; y una familia en Las Condes (el jefe de hogar de esta familia trabaja en Las Condes, aunque es originario del barrio, hoy aspira a mayor seguridad y tranquilidad, prefiere alejarse del centro y está comprando vivienda en Pudahuel), utiliza automóvil.

5.3.5. Movilidad a trabajo desde vivienda actual y vivienda pasada

Tabla 53. Movilidad a trabajo de entrevistados

	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A TRABAJO DESDE VIVIENDA ACTUAL							MOVILIDAD Y TRANSPORTE A TRABAJO DESDE VIVIENDA PASADA					
	Miembro	Trabajo	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Trabajo	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	María Isabel	Hospital Clínico UC, Hospital Dipreca, Hospital José Joaquín Aguirre	Santiago, Las Condes, Independencia	25	Metro o Automóvil	3 o 4 veces a la semana distintos hospitales y a veces ninguno, relativo	Metro pasaje adulto mayor, \$3.000 viaje en auto	Hospital del Trabajador	Providencia	20	Colectivo y Micro	3 o 4 veces a la semana distintos hospitales y a veces ninguno, relativo	\$ 3.000 o \$ 3.500 viaje
	Carlos	Buenos Aires, Argentina	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Priscilla	Oficina venta en Miraflores & Agustinas	Santiago Centro	3 a 25	Metro	Lunes a Viernes, pero va y viene varias veces en el día a recibir a hijos	Entre \$5.000 a \$8.000, depende el día	Trabajo en Vicuña Mackenna	Puente Alto	30	Automóvil o Micro	Lunes a Viernes	\$ 1.500 diarios
	Daniela	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Alexander	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Damián	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 3	Ana María	Dueña de casa, cuida a nieta todos los días, viene de Pudahuel de 7:30 a 19:00 hrs	Estación Central	0	0	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Jorge	Comercio exterior, sin lugar fijo	Santiago Centro	20	Metro	Lunes a Viernes, vuelve a	Variable	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Catalina	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 4	José	AFP Capital, en Las Bellotas N° 273	Providencia	15	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar	AFP Capital, en Las Bellotas N° 273	Providencia	75	Micro y Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
	Esposa	Dueña de Casa	Estación Central	---	---	---	---	Dueña de casa	---	---	---	---	---
	Rosa	Dueña de Casa	---	---	---	---	---	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 5	Mercedes	Dueña de Casa	---	---	---	---	---	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Eugenio	Lanera Chilena, Los Plátanos N° 2554	Maculí	70	Metro y Micro	Lunes a Viernes	1 metro + 1 micro de ida,	---	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Fernando	Chofer encomiendas aeropuerto, en Av. Padre Alberto Hurtado N° 1090	Estación Central	20	Pie	Lunes a Viernes	0	---	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Katherine	Secretaria, Empresa Encomiendas al lado de su casa	Estación Central	1	Pie	Lunes a Viernes	0	---	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Ignacia	---	---	---	---	---	---	---	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 6	Debora	Melipilla	Melipilla	60	Bus intercomunal	Lunes a Viernes	\$3.000 diarios (ida y vuelta) + 2 pasajes de metro	Metro Escuela Militar	Las Condes	100	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
	Fabián	Bredanmaster Chile, producen pan para supermercados	Pudahuel	30	Automóvil	Lunes a Viernes	Bencina \$40.00 al mes	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe
Familia 7	Juan Pablo	Empresa Wrangler en Apoquindo Oriente 4499	Las Condes	30	Automóvil	Lunes a Viernes	\$30.000 Bencina	Empresa Wrangler, en Félix de Amesti N° 36 y luego en Quilicura, Loteo Buenaventura	Las Condes y Quilicura	20 y 35	Automóvil	v	
	Viviana	Oficina en Huérfanos & Hermanos Amunátegui	Santiago Centro	25	Automóvil	Lunes a Viernes	Bencina es poco, 7km de ida y 7km de regreso, caro son los \$70.000 de Estación.	Diario La Tercera, en Av. Vicuña Mackenna N° 1962	Ñuñoa	25	Automóvil	Lunes a Viernes	Bencina 15 a 20 km ida, igual regreso
	José Manuel	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Vanessa	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Antonio R.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Antonio F.	Empresa aseo propia, clientes Santiago Centro y Apoquindo metro el Golf, tienen personal que les trabaja, supervisan y ven negociación con el cliente	Santiago y Las Condes	20 y 30	Metro	Lunes a Viernes	\$50.000	Empresa aseo propia, clientes Santiago Centro y Apoquindo metro el Golf, tienen personal que les trabaja, supervisan y ven negociación con el cliente	Santiago y Las Condes	30 y 20	Metro	Lunes a Viernes	\$50.000
	Loreto	Empresa aseo propia, clientes Santiago Centro y Apoquindo metro el Golf, tienen personal que les trabaja, supervisan y ven negociación con el cliente	Santiago y Las Condes	20 y 30	Metro	Lunes a Viernes	\$50.000	Empresa aseo propia, clientes Santiago Centro y Apoquindo metro el Golf, tienen personal que les trabaja, supervisan y ven negociación con el cliente	Santiago y Las Condes	30 y 20	Metro	Lunes a Viernes	\$50.000
	Francisco	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Carlos	Santiago Centro, cerca de Metro Moneda	Santiago	20	Metro	Todos los días	Pasaje Escolar	Santiago Centro, cerca de Metro Moneda	Santiago	120	Metro y Micro	Todos los días	Pasajes Escolar
Familia 9	Ricardo	Ilustre Municipalidad de Independencia, Director de Obras, acaba de jubilar	Independencia	30	Automóvil	Lunes a Viernes	\$50.000 a la semana para el trabajo y salir	---	---	---	---	---	---
	María Diva	Corbanca Huérfanos	Santiago	30	Metro y Pie	Lunes a Viernes	---	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Gladys	Dueña de Casa	Estación Central	---	---	---	---	Dueña de casa	---	---	---	---	---
	Francisco	Pensionado y trabaja con una persona que hace pensiones anticipadas y corretajes de propiedades	Santiago Centro	15	Metro	3 veces a la semana	Pasajes metro	Caja de Compensación La Araucana	Santiago	15 a 30	Automóvil, y después por costo Micro o Pie	Lunes a Viernes	Variable
	Javiera	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Margarita	Dueña de Casa, antes Taller de costuras Anita, hacia control de calidad, importación de ropa al extranjero (Vivía en la misma ubicación en un internado de monjas)	Santiago	30	Micro	Lunes a Viernes	Pasajes	---	Lord Cochrane & Padre Miguel Olivares, Santiago	---	---	---	---
	Hugo	Jubilado, era camicero por 40 años, dejó de trabajar hace 30 años, en Gran Avenida, Portugal; trabaja parcialmente, atiende clientes haciendo trámites bancarios	Santiago	60 (Micro) y 15 (Automóvil)	Micro o Automóvil	Lunes a Sábado	No recuerda	---	---	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

5.3.6. Movilidad a educación desde vivienda actual y vivienda pasada

Tabla 54. Movilidad a recintos educacionales

	Miembro	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A EDUCACION DESDE VIVIENDA ACTUAL						MOVILIDAD Y TRANSPORTE A EDUCACION DESDE VIVIENDA PASADA					
		Educación	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Educación	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	María Isabel Carlos	---	---	---	---	---	---	Centro de formación	Santiago	5	Micro	Luneas a Viernes	2 pasajes diarios
	Priscilla	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Daniela	Colegio Lo Cañas	La Florida	15 a 20	Furgón Escolar	Lunes a Viernes	\$80.000	Colegio Lo Cañas	La Florida	15 a 20	Furgón	Lunes a Viernes	\$60.000
	Alexander	Colegio Lo Cañas	La Florida	15 a 20	Furgón Escolar	Lunes a Viernes	\$80.000	---	---	---	---	---	---
	Damián	Colegio Lo Cañas	La Florida	15 a 20	Furgón Escolar	Lunes a Viernes	\$80.000	---	---	---	---	---	---
Familia 3	Ana María	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Jorge	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Catalina	Universidad Andrés Bello	Las Condes	60	Micro, Metro y	Lunes a Viernes	Pasajes Escolar	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 4	José	Universidad Central	Santiago	20	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar	Universidad Central	Santiago	75	Micro y Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
	Esposa	---	---	---	---	---	---	Duoc UC	Providencia	45 a 60	Micro, Metro y	Lunes a Viernes	Mixto, micro interurbana
Familia 5	Rosa	Escuela D-20	Estación Central	10	Pie	Lunes a Viernes	0	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No Aplica	No Aplica
	Mercedes	Colegio	No existe	No sabe	No sabe	Lunes a Viernes	No sabe	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Eugenio	Escuela	Buín	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Fernando	Escuela	Buín	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Katherine	Liceo Francés	Santiago	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 6	Ignacia	Colegio San Antonio	Santiago	No sabe	Automóvil ida, Furgón	Lunes a Viernes	\$30.000 furgón u bencina	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Debora	---	---	---	---	---	---	Universidad de Concepción	Concepción	Sin dato	Sin dato	Lunes a Viernes	Sin dato
Familia 7	Fabián	Duoc UC	Maipú	30	Automóvil	Lunes a Viernes	incluido en la bencina	Duoc UC	Maipú	10	Micro	Lunes a Sábado	Pasaje Escolar
	Juan Pablo	---	---	---	---	---	---	Sociedad Educacional Luis Galdames	Providencia	15	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
	Viviana	---	---	---	---	---	---	Universidad de Santiago	Estación Central	20	Micro o Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
	José Manuel	Colegio Altué	Nuñoa	15	Automóvil padre	Lunes a Viernes	0	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Vanessa	Colegio Santa Elena	Santiago	15	Automóvil madre	Lunes a Viernes	0	---	---	---	---	---	---
	Antonio R.	Universidad Alberto Hurtado	Santiago	20 - 25 en Metro	Metro y Pie	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar	Universidad Alberto Hurtado	Santiago	120	Metro y Pie	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
	Antonio F.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Loreto	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Francisco	Inacap sede Pérez Rosales, Inacap	Nuñoa y Las Condes	60	Metro y Micro, y	Lunes a Jueves	Pasaje Escolar	Inacap sede Pérez Rosales,	Nuñoa y Las Condes	20	Metro	Lunes a Jueves	Pasaje Escolar
	Carlos	Esucomex	Santiago	20	Metro o Pie	Todos los días	Pasaje Escolar	Esucomex	Santiago	120	Metro y Micro	Todos los días	Pasaje Escolar
Familia 9	Neila	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Ricardo	Arquitectura, FAU, U. de Chile y Escultura en la Facultad de Artes de la U. de Chile	Santiago	25	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar	---	---	---	---	---	---
Familia 10	María Diva	Salió del Liceo, inicia estudios en USACH carrera Agrícola, luego vino Golpe de Estado, era dirigente estudiantil, abandonó estudios. En 1990 entra USACH a estudiar Administración, en Ecuador, los primeros años estuvo en la Escuela Tecnológica en Patronato, los últimos años en Estación Central	Santiago	45	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar	---	---	---	---	---	---
	Gladys	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Francisco	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Javiera	Universidad Diego Portales	Santiago	05-ago	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Margarita	---	---	---	---	---	---	De adulta entró a estudiar al DUOC y sacó 8vo básico	---	---	---	---	---
	Hugo	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

5.3.7. Movilidad a abastecimiento desde vivienda actual y vivienda pasada

Tabla 55. Movilidad a recintos de abastecimiento

	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A ABASTECIMIENTO DESDE VIVIENDA ACTUAL							MOVILIDAD Y TRANSPORTE A ABASTECIMIENTO DESDE VIVIENDA PASADA					
	Miembro	Abastecimiento	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Abastecimiento	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	María Isabel	Supermercado Líder, feria, abarrotes	Estación Central	5 a 15	Pie o Automóvil	1 vez a la semana	0	Feria	Estación Central	5	Pie	Variable	0
	Carlos	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Priscilla	Supermercado Líder, Supermercado Jumbo Arauco Maipú	Estación Central y Maipú	5 a 20	Pie, Colectivo y Taxi	Líder varias veces a la semana, Jumbo una vez al mes	0 y \$3.000 a Jumbo cada vez	Supermercado	Peñalolén	20	Automóvil	3 veces al mes	\$5.000 bencina y compras entre \$100.000 y \$200.00
	Daniela	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Alexander	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Damián	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 3	Ana María	Supermercado Líder	Estación Central	5	Pie	1 vez a la semana	0	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Jorge	Supermercado Líder	Estación Central	5	Pie	1 vez a la semana	0	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Catalina	Supermercado Líder	Estación Central	5	Pie	1 vez a la semana	0	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 4	José	Supermercado Líder	Estación Central	5	Pie	Variable	0	Supermercado Líder	Maipú	5	Pie	Variable	0
	Esposa	Supermercado Líder	Estación Central	5	Pie	Variable	0	Supermercado Tottus	Peñaflor	Cerca	Pie	Variable	0
Familia 5	Rosa	Supermercado Líder	Estación Central	7	Pie	2 o 3 veces a la semana	0	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Mercedes	No sale	No sale	No sale	No sale	No sale	0	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Eugenio	No sale	No sale	No sale	No sale	No sale	0	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Fernando	Supermercado Líder	Estación Central	7	Pie	2 o 3 veces a la semana	0	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Katherine	Supermercado Líder	Estación Central	7	Pie	2 o 3 veces a la semana	0	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Ignacia	---	---	---	---	---	---	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 6	Debora	Supermercado Líder	Estación Central	5	Pie	1 vez al mes	0	Supermercados Santa Isabel	Maipú	Cerca	Micro	Variable	Pasaje
	Fabián	Supermercado Líder	Estación Central	5	Pie	1 vez al mes	0	Supermercados Santa Isabel	Maipú	Cerca	Micro	Variable	Pasaje
Familia 7	Juan Pablo	Jumbo Mall Arauco Maipú y Jumbo Mall Alto Las Condes	Maipú y Las Condes	No responde	Automóvil	1 vez al mes	Bencina, poco es cerca	Garmendia y Supermercado Ekono Las Rejas	Estación Central	5	Taxi	Una vez al mes	\$2.000 - \$1.500
	Viviana	Jumbo Mall Arauco Maipú	Maipú	No responde	Automóvil	1 vez al mes	Bencina, poco es cerca	Supermercado Santa Isabel y Garmendia	Estación Central	5	Automóvil	Una vez al mes	Bencina
	José Manuel	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Vanessa	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Antonio R.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Antonio F.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Loreto	Feria, 5 de Abril & San José, Supermercado	Estación Central, Estación	No sabe	Pie a Feria, resto en	Feria todos los sábados, Mayorista	Bencina, no sabe	Supermercado Hiper Líder, Homecenter y	La Reina	Cerca	Automóvil	Supermercado 1 vez al mes,	Bencina, no sabe
	Francisco	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Carlos	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Neila	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 9	Ricardo	Supermercado Jumbo Maipú, Supermercado Líder	Maipú y Estación Central	No sabe porque hace	Automóvil	Dos veces al mes	dentro de los \$50.000 a	---	---	---	---	---	---
	María Diva	Supermercado Jumbo Maipú, Supermercado Líder Maipú, Supermercado Líder Estación Central,	Maipú y Estación Central	No sabe porque hace además otras cosas	Automóvil	Dos veces al mes	dentro de los \$50.000 a la semana	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Gladys	Feria, 5 de Abril & Sta Teresa	Estación Central	8 min de ida, va y vuelve en 45 min	Pie	1 vez a la semana, martes	0	Supermercado Santa Isabel, Calle Compañía	Santiago	5	pie	1 vez a la semana	0
	Francisco	Supermercado Líder	Estación Central	5 min a destino,	Pie	1 vez a la semana	0	---	---	---	---	---	---
	Javiera	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Margarita	Supermercado Líder y Feria 5 de Abril & Sta Teresa	Estación Central	5 min a Supermercado y 10 min a Feria	Pie	1 vez al mes Supermercado, 1 vez a la semana Feria (Viernes, si falta algo el Martes)	0	---	---	---	---	---	---
	Hugo	No sale	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

5.3.8. Movilidad a recreación desde vivienda actual y vivienda pasada

Tabla 56. Movilidad a recintos de recreación

	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A RECREACION DESDE VIVIENDA ACTUAL							MOVILIDAD Y TRANSPORTE A RECREACION DESDE VIVIENDA PASADA					
	Miembro	Recreación	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Recreación	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	María Isabel	Polideportivo Estación Central y Plaza	Estación Central	2 a 5	Pie y Automóvil	3 veces a la semana	0 o casi nada	Canchas Deportivas Consultorio San José de Chuchunco	Estación Central	5	Pie	Variable	0
	Carlos	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Priscilla	Cine, Fantasilandia, Parque Quinta Normal, Zoológico Nacional y Cine Hoyts Arauco Maipú	Santiago, Santiago, Providencia y Maipú	20	Micro	1 vez al mes, Fantasilandia 2 veces en la temporada	Cines u otro \$25.000 cada vez, Fantasilandia \$65.000 (\$60.000 en entradas y \$5.000 traslado)	Cinemark Mall Plaza Vespucio	La Florida	20	Automóvil	1 vez al mes	\$ 3.000 en bencina y \$25.000 cine
	Daniela	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Alexander	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 3	Ana María	Mall Paseo Arauco Estación, Restaurantes	Estación Central	5 (Micro), 20 (Pie)	Micro ida y Pie regreso	1 vez a la semana Mall y vez al mes restaurante	1 pasaje y bencina	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Jorge	Mall Paseo Arauco Estación, Restaurantes	Estación Central	5 (Micro), 20 (Pie)	Micro ida y Pie regreso	1 vez a la semana Mall y vez al mes restaurante	1 pasaje y bencina	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Catalina	Mall Paseo Arauco Estación, Restaurantes	Estación Central	5 (Micro), 20 (Pie)	Micro ida y Pie regreso	1 vez a la semana Mall y vez al mes restaurante	1 pasaje y bencina	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 4	José	Casa Esposa	Peñalor	40	Automóvil	Fin de semana	No sabe	Mall Arauco Maipú	Maipú	15	Pie	Variable	0
	Esposa	Casa Padres	Peñalor	40	Automóvil	Fin de semana	No sabe	No sale	---	---	---	---	---
Familia 5	Rosa	Santiago Centro y Parroquia Jesús Obrero	Santiago	10 y 20	Metro y Pie	Centro Poo, Parroquia todos los martes	pasajes a Centro, 0 a Parroquia	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Mercedes	No sale	No sale	No sale	No sale	No sale	No sale	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Eugenio	No sale	No sale	No sale	No sale	No sale	No sale	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Fernando	Parroquia Jesús Obrero	Santiago	20	Pie	Todos los martes	0	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Katherine	Restaurante Cumming	Santiago	No sabe	Taxi	1 vez al mes	No sabe	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 6	Ignacia	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Debora	Parque Quinta Normal y Cine Hoyts Arauco Maipú	A	30	Metro para Parque Quinta Normal por problemas de confianza en dejar automóvil en cualquier lado y a Mall Arauco Maipú en automóvil	Variable	Pasajes	Parque nuevo en Maipú, salir a correr y Museo de Arte Contemporáneo	Maipú y Santiago	Cerca y 90 min a Museo	Micro a Parque, y Metro a Museo	Seguido al parque, pocas veces museo	Pasaje micro y metro museo
	Fabián	Parque Quinta Normal y Cine Hoyts Arauco Maipú	Santiago y Maipú	30	Metro para Parque Quinta Normal por problemas de confianza en dejar automóvil en cualquier lado y a Mall Arauco Maipú en automóvil	Variable	Pasajes	Santiago Centro y Museo de Arte Contemporáneo	Santiago	90	Micro y Metro	Pocas veces	pasaje micro y pasaje metro
Familia 7	Juan Pablo	Museo Interactivo Mirador, Mampato Lo Barnechea, Chuck e Cheese's, Cine Hoyts Arauco Maipú o Mall Plaza Oeste, Cine Mall Parque Arauco	La Granja, Lo Barnechea, Cerrillos, Maipú, Las Condes	Variable	Automóvil	Todos los sábados y domingos	Bencina	Barrio Bellavista, Barrio Suecia, Paseo San Damián	Recoleta, Las Condes y Las Condes	Variable	Metro, Automóvil o Taxi	Fines de semana	Variable
	Viviana	Museo Interactivo Mirador, Mampato Lo Barnechea, Chuck e Cheese's, Cine Hoyts Arauco Maipú o Mall Plaza Oeste, Cine Mall Parque Arauco	La Granja, Lo Barnechea, Cerrillos, Maipú, Las Condes	Variable	Automóvil	Todos los sábados y domingos	Bencina	Barrio Bellavista, Barrio Suecia, Paseo San Damián	Recoleta, Las Condes y Las Condes	Variable	Metro, Automóvil o Taxi	Fines de semana	Variable
	J. Manuel	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Vanesa	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Antonio R	Casa polola Buin y amigos en Cristóbal Colón en Las Condes	Buin y Las Condes	25 y 150	Bus y Metro	Fines de semana	Pasaje	Casa polola Buin y amigos en Cristóbal Colón en Las Condes	Buin y Las Condes	25 y 180	Bus y Metro	Fines de semana	Pasaje
	Antonio F.	Casa CVX - Lugar de Culto, Cine Hoyts La Reina	Providencia, La Reina	30	Automóvil	Cada 15 días	Bencina	Cine Hoyts La Reina	La Reina	5	Pie	Cada 15 días	0
	Loreto	Casa comuneros: Santa Ana de Chena, Isabel La Católica, Calera de Tango; Restaurant Chino Yong Sheng, Restaurant Mamut, Casa CVX, Cine Hoyts La Reina	Maipú, La Cisterna, Las Condes, Calera, Estación Central, Estación Central, Providencia y La Reina	30	Automóvil todo, salvo restaurantes de Estación Central a pie	Todos los meses	Variable	Cine Hoyts La Reina	La Reina	5	Pie	Cada 15 días	0
	Francisco	No sale y va solo al Santiago Centro una tienda	Santiago	15	Metro	Poco	Pasaje	---	---	---	---	---	---
	Carlos	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	---	---	---	---	---	---
	Neila	Casa de su hermana, en las Parcelas & Vista Hermosa	Estación Central	Cerca	Automóvil	Todas las semanas	0	Casa de su hermana, en Las Parcelas & Vista Hermosa	Estación Central	50	Automóvil	Todas las semanas	0
Familia 9	Ricardo	Patio Bellavista	Providencia	No sabe	Metro ida y Taxi regreso	1 vez a la semana	Pasaje y \$10.000	---	---	---	---	---	---
	María Diva	Centro de extensión P.U.C. Cine Hoyts E. Central, Cine Hoyts San Agustín, Cine Hoyts de Las Condes. Se entretiene en jardín decasa	Santiago, Estación Central, Santiago, Las Condes, Estación Central	No sabe	Metro	1 vez al mes	Pasaje	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Gladys	Mall Plaza Alameda	Estación Central	20 ida y 20 regreso	Pie	1 vez a la semana, finde semana en la tarde	0	Plaza Yungay	Santiago	5	Pie	por lo menos una vez a la semana	0
	Francisco	Mall Plaza Alameda	Estación Central	20 ida y 20 regreso	Pie	1 vez a la semana, finde semana en la tarde	0	Juega Tenis cerca de Cerro San Cristóbal	Providencia y Recoleta	30	Automóvil	todos los sábados	No sabe
	Javiera	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Margarita	Club Adulto Mayor 1 (Las Lilas 5809), Club Adulto Mayor 2 (Coronel Souper & Coronel Godoy), Centro Mujer (Las Rejas Sur 626) y Bailar Salsa y Gimnasia Kinesica en Edificio pensionados Caja Los Andes	Estación Central, Estación Central, Estación Central y Santiago	1 min a Club Adulto Mayor 2, al resto 15 min	Pie a Club Adulto Mayor 2; Metro o Pie Centro Mujer y Club Adulto Mayor 1; Metro a Edificio Caja Los Andes	1 día a la semana cada actividad	Pasajes	---	---	---	---	---	---
	Hugo	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

5.3.9. Movilidad a salud desde vivienda actual y vivienda pasada

Tabla 57. Movilidad a recintos de salud

	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A SALUD DESDE VIVIENDA ACTUAL							MOVILIDAD Y TRANSPORTE A SALUD DESDE VIVIENDA PASADA					
	Miembro	Salud	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Salud	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	María Isabel	Clinica Bicentenario	Estación Central	2 a 10	Pie	Cada 3 meses	0	ACHS	Providencia	20	Colectivo y Metro	Variable	4 pasajes
	Carlos	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Priscilla	Clinica Bicentenario	Estación Central	5	Pie	4 veces en invierno y en verano 1 vez si tienen algún accidente	0	Hospital	Providencia	30	Automóvil	Alguna vez todos los meses	0
	Daniela	Clinica Bicentenario	Estación Central	5	Pie	4 veces en invierno y en verano 1 vez	0	Hospital	Providencia	30	Automóvil	---	---
	Alexander	Clinica Bicentenario	Estación Central	5	Pie	4 veces en invierno y en verano 1 vez	0	Hospital	Providencia	30	Automóvil	---	---
	Damián	Clinica Bicentenario	Estación Central	5	Pie	4 veces en invierno y en verano 1 vez	0	Hospital	Providencia	30	Automóvil	---	---
Familia 3	Ana María	Integramédica	Estación Central	10	Metro	frecuente	pasajes adulto mayor	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Jorge	Integramédica	Estación Central	10	Metro	esporádicamente	pasajes adulto mayor	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Catalina	Integramédica	Estación Central	10	Metro	esporádicamente	pasajes adulto mayor	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 4	José	Clinica Bicentenario	Estación Central	5	Pie o Automóvil	Casi nunca	Casi nada	Integramédica	Maipú	15	Micro	Poco	Pasaje Escolar
	Esposa	Clinica Bicentenario	Estación Central	5	Pie o Automóvil	Casi nunca	Casi nada	Hospital Peñaflo	Peñaflo	10	Pie	Poco	0
Familia 5	Rosa	Clinica Hospital del Trabajador	Estación Central	5	Metro, Taxi, Automóvil o Pie	Poco	Casi nada	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No Aplica	No Aplica
	Mercedes	Centro Comunitario de Salud Familiar Villa Francia y Hospital de Urgencia de Asistencia Pública	Estación Central y Santiago	15	Taxi o Automóvil	Variable	Variable	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Eugenio	Centro Comunitario de Salud Familiar Villa Francia y Hospital de Urgencia de Asistencia Pública	Estación Central y Santiago	15	Taxi o Automóvil	Variable	Variable	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Fernando	Clinica Hospital del Trabajador	Estación Central	5	Metro, Taxi, Automóvil o Pie	Variable	Variable	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Katherine	Clinica Hospital del Trabajador	Estación Central	5	Metro, Taxi, Automóvil o Pie	Variable	Variable	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Ignacia	Clinica Hospital del Trabajador	Estación Central	5	Metro, Taxi, Automóvil o Pie	Variable	Variable	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 6	Debora	Centro Médico Pasteur	Melipilla	10 min desde Trabajo	Pie desde Trabajo	Casi nunca	0	CRS Maipú	Maipú	No sabe	Micro	Poco	Pasaje
	Fabián	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe	No sabe
Familia 7	Juan Pablo	Clinica UC San Carlos de Apoquindo y Centro Médico UC San Jorge	Las Condes	Variable	Automóvil	1 vez al año	Bencina	Clinica Hospital del Profesor	Estación Central	5	Pie o Taxi	Poco	Variable
	Viviana	Clinica UC San Carlos de Apoquindo y Centro Médico UC San Jorge	Las Condes	Variable	Automóvil	1 vez al año	Bencina	Integramédica Centro Huérfanos	Santiago	Variable	Metro, Automóvil o Taxi	Poco	Variable
	José Manuel	Clinica UC San Carlos de Apoquindo y Clinica Universidad Católica	Las Condes y Santiago	Variable	Automóvil	1 vez al año	Bencina	---	---	---	---	---	---
	Vanessa	Clinica UC San Carlos de Apoquindo y Clinica Universidad Católica	Las Condes y Santiago	Variable	Automóvil	1 vez al año	Bencina	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Antonio R.	Clinica Bicentenario, Integramédica Estación Central e Integramédica Alameda	Estación Central, Estación Central y Santiago	10	Pie y Metro	Poco	0 o Pasaje escolar	---	---	---	---	---	---
	Antonio F.	Clinica Bicentenario, Integramédica Estación Central e Integramédica Alameda	Estación Central, Estación Central y Santiago	10	Pie y Metro	Poco	0 o pasaje	---	---	---	---	---	---
	Loreto	Clinica Bicentenario, Integramédica Estación Central e Integramédica Alameda	Estación Central, Estación Central y Santiago	10	Pie y Metro	Poco	0 o pasaje	---	---	---	---	---	---
	Francisco	Clinica Bicentenario, Integramédica Estación Central e Integramédica Alameda	Estación Central, Estación Central y Santiago	10	Pie y Metro	Poco	0 o pasaje	---	---	---	---	---	---
	Carlos	Clinica Bicentenario, Integramédica Estación Central e Integramédica Alameda	Estación Central, Estación Central y Santiago	10	Pie y Metro	Poco	0 o pasaje escolar	---	---	---	---	---	---
	Neila	Consultorio Salvador Bustos	Nuñoa	No sabe	Automóvil	Casi todos los meses	0	Consultorio Salvador	Nuñoa	No sabe	Automóvil	Todos los semanas	0
Familia 9	Ricardo	Exámenes pequeños en Clínica Bicentenario y cuando es algo más grave en Clínica Santa María	Santiago y Providencia	5 y 20	Pie y Automóvil	Casi nunca	dentro de los \$50.000 a la semana	---	---	---	---	---	---
	María Diva	Emergencia Clínica Bicentenario, Clínica Santa María y Hospital Clínico Universidad Católica	Santiago y Providencia	5 y 20	Pie y Automóvil	Casi nunca	dentro de los \$50.000 a la semana	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Gladys	Consultorio Maipú (la inscribió su hija, le queda lejos), Médico del barrio Quinta Normal (donde vivía antes) e Integramédica Estación Central	Maipú, Quinta Normal y Estación Central	No sabe	Automóvil (la lleva hijo)	Muy poco, esta vez una en el año	No sabe	Médico del barrio Quinta Normal (donde vivía antes)	Quinta Normal	No sabe	Automóvil	Variable	No sabe
	Francisco	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	---	---	---	---	---	---
	Javier	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	No se atiende	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Margarita	Centro de Salud Familiar N° 5; Consulta Cardiovascular en Providencia; Traumatólogo Clínica Serwet; Gastroenterólogo Clínica Bicentenario	Santiago; Providencia; Estación Central	10, 15, 15, 10	Metro, Metro, Metro, Pie	1 vez al año o variable	Pasajes	---	---	---	---	---	---
	Hugo	Centro de Salud Familiar N° 5	Santiago	15	Metro	1 vez al año	Pasaje	---	---	---	---	---	---

5.3.10. Movilidad a otros desde vivienda actual y vivienda pasada

Tabla 58
Movilidad a recintos Otros

	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A OTROS DESDE VIVIENDA ACTUAL							MOVILIDAD Y TRANSPORTE A OTROS DESDE VIVIENDA PASADA					
	Miembro	Otro	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Otro	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	María Isabel	Meiggs, Parque O'Higgins, Alto Las Condes	Estación Central, Santiago, Las Condes	Variable	Metro y Automóvil	Cuando viene hermano (2 veces al año) marzo y septiembre	No sabe	Natación y Patinaje hija	Providencia Macú	20	Colectivo, Metro y Automóvil	2 veces a la semana	4 pasajes cada uno
	Carlos	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Priscilla	Restaurantes	Providencia, Santiago Centro	Variable	Metro	1 vez al mes	viaje \$3.000 y restaurante \$20.000	Corporación de Recreación La Araucana, Canchas	La Florida, Ñuñoa	No sabe	Automóvil	Más de 1 vez al mes	No sabe
	Daniela	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 3	Alexander	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Damián	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Ana María	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 4	Jorge	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Catalina	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 5	José	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Esposa	Complejo Deportivo Cementerio General y tienen cumpleaños en la casa casi todos los meses del año, son 6 hermanos y del que sea la celebración, se hace en su casa por Tía Mercedes	Estación Central y Recoleta	No sabe	Metro	Variable a complejo deportivo	pasaje ida y pasaje regreso a complejo deportivo	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Rosa	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Mercedes	Tienen cumpleaños. Martes y jueves hay muchas visitas a ver a Tía Mercedes	Estación Central	Nada	Nada	Nada	Nada	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Eugenio	Tienen cumpleaños. Martes y jueves hay muchas visitas a ver a Tía Mercedes	Estación Central	Nada	Nada	Nada	Nada	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 6	Fernando	Tienen cumpleaños. Martes y jueves hay muchas visitas a ver a Tía Mercedes	Estación Central	Nada	Nada	Nada	Nada	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Katherine	Tienen cumpleaños. Martes y jueves hay muchas visitas a ver a Tía Mercedes	Estación Central	Nada	Nada	Nada	Nada	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Ignacia	Tienen cumpleaños. Martes y jueves hay muchas visitas a ver a Tía Mercedes	Estación Central	Nada	Nada	Nada	Nada	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Debora	Reciclaje Mall Arauco Maipú	Maipú	30	Automóvil	fin de semana por medio	en gasto mensual del bencina	---	---	---	---	---	---
Familia 7	Fabián	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Juan Pablo	Viaje a Viña del Mar 14 Norte & 3 Oriente, depto segunda vivienda; o viaje a Concón Edificio Costa Lilenes, depto segunda vivienda; y clases de natación en Acqua Tiempo S.A.	Viña del Mar, Concón y Santiago Centro	105, 120 y 20	Automóvil	Viaje variable; natación todos los sábados	Bencina	---	---	---	---	---	---
	Viviana	Gimnasio frente al trabajo, viaje a viña del mar 14 norte & 3 oriente, departamento segunda vivienda; o viaje a concón edificio costa lilenes, departamento segunda vivienda	Las Condes, Viña del Mar, Concón	105, 120 y 20	Automóvil	mínimo 2 veces a la semana	Bencina	---	---	---	---	---	---
	José Manuel	Clases de natación en Acqua Tiempo S.A.	Santiago Centro	20	Automóvil	1 vez a la semana	Bencina	---	---	---	---	---	---
	Vanessa	Clases de natación en Acqua Tiempo S.A. y gimnasia en Carlos Baldovino & Arturo Prat, San Miguel	Santiago y San Miguel	20 y 20	Automóvil	1 vez a la semana	Bencina	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Antonio R.	Patina	---	---	---	---	---	Patina	---	---	---	---	---
	Antonio F.	Profesor Karate, en Gimnasio Municipal Estación Central, Los Maitenes 5812	Estación Central	5	Pie	3 veces a la semana	0	---	---	---	---	---	---
	Luigi	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Francisco	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 9	Carlos	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Neila	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Ricardo	Anticuarios, Galpón Persa Balmaceda Brasil, Barrio Italia y Av. Condell	Santiago y Providencia	No sabe	Automóvil	Día domingo de inviernos	dentro de los \$50.000 a la semana	---	---	---	---	---	---
	María Diva	Charlas gratis en Universidad Católica, cuidados al adulto mayor, gastronomía; anticuarios, galpón persa Balmaceda Brasil Barrio Italia y Av. Condell; Anticuarios, Galpón Persa Balmaceda Brasil, Barrio Italia y Av. Condell; con amigas del sur va a Patio Bellavista, Talleres de Arte, Algarrobo; sale con unas señoras de edad, hay una señora que es viuda, la llama para salir, y hay otra señora mayor, no le gusta salir, así que la llama y a lo más la trae a su casa a jugar cartas	Santiago, Providencia, Algarrobo, Estación Central	Variable	Metro, Automóvil, Pie	Todas las semanas	0 o Pasajes	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Gladys	Club del Adulto Mayor y Clases de Inglés en Caja de Compensación Los Andes	Estación Central y Santiago	No sabe	Metro	Una vez a la semana, el viernes; y una vez a la semana, los lunes	Pasajes	Parque Arauco	Las Condes	30	Automóvil	1 vez al mes	No sabe
	Francisco	Sale a trotar	Estación Central	60	Pie	1 o 2 veces a la semana	0	Parque de Los Reyes a andar en Bicicleta.com	Santiago	10	Automóvil	1 vez a la semana	No sabe
	Javiera	Trabajo Social	La Pintana	45	Micro	Hace tiempo que no va, pero este año ya ha ido una	Pasajes	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Margarita	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Hugo	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

Todos los desplazamientos de actividades, detallados en Tablas 51, 53, 54, 55, 56, 57 y 58, son graficados en mapas de movilidad, es en el Anexo 6 para Barrio Alameda – Las Rejas.

En la representación de la movilidad a través de los mapas de dicho anexo, se puede reconocer el uso de las comunas cercanas. Parte de la población entrevistada y en mayor cantidad, los residentes de Santiago, salen al sector oriente del Gran Santiago. Y se aprecia claramente la linealidad que genera en los recorridos la línea 1 del metro, para ambos barrios. Los colores que representan en los mapas de movilidad por actividades son los mismos que en tablas, así hacer una visualización general rápida de ser necesario.

Gran parte de las actividades, los residentes las realizan en el barrio, como por ejemplo la salud, el abastecimiento, recreación. Por trabajo salen a otras comunas, pp

Respecto a la salud (Tabla 57) principalmente se atienden los entrevistados en el barrio, tienen clínicas y consultorios. Unos pocos van a Santiago, Providencia, Las Condes; utilizan el metro o van a pie a los recintos cercanos, para otras comunas es variado, taxi, metro, automóvil (en gran medida). En el cuadro de Otros, son variadas actividades, a distintas comunas o regiones, desplazándose a pie o metro dentro del radio cercano, sino en automóvil (Tabla 55).

A continuación también se detalla específicamente la movilidad insatisfecha tanto de vivienda actual como de vivienda pasada. En la tabla 59 que aparece la movilidad desde residencia actual y los entrevistados reconocen sus redes de transporte conocidas, que se destaca micro (Transantiago) o metro, en las redes de movilidad de vivienda pasada, los datos son más ambiguos.

5.3.11. Movilidad insatisfecha desde vivienda actual y vivienda pasada

Tabla 59
Movilidad insatisfecha desde vivienda actual

MOVILIDAD INSATISFECHA DESDE VIVIENDA ACTUAL Y MODOS TRANSPORTE							
	Movilidad insatisfecha por transporte y movilidad desde actual vivienda para acceder a actividades / servicios / lugares / otros	Movilidad insatisfecha por viajes inútiles desde actual vivienda para acceder a actividades / servicios / lugares / otros	Redes conocidas desde actual residencia (BICICLETA)	Redes conocidas desde actual residencia (COLECTIVO)	Redes conocidas desde actual residencia (TRANSANTIAGO)	Redes conocidas desde actual residencia (METRO)	Redes conocidas desde actual residencia (TAXI)
Familia 1	No	No, si no hay transporte público utiliza automóvil	Bicicleta	Colectivo	---	---	---
Familia 2	No	No	Bicicleta, no se atreve a utilizar porque se la robarían en barrio	Colectivo	Transantiago	Metro	---
Familia 3	No	No	---	---	Micro	Metro	Taxi
Familia 4	No	No	---	---	Micro, la utiliza en menor medida	---	---
Familia 5	No	Usan el auto, pero el medio de transporte no les complica porque usan el metro. Consideran que no fue bueno el sistema Transantiago	---	Colectivo, para ir a ver a hija Paola que vive en Rinconada, Maipú; va muy a lo lejos, para el cumpleaños	Micro	Metro	---
Familia 6	Si, viajar a Chicureo a ver a hermana, Piedra Roja, cuesta mucho llegar, por lo que tienen que iren automóvil, mínimo una vez al mes	No	---	---	Micro	Metro	---
Familia 7	No, se puede acceder a todo, incluso padre viene de su hogar en bicicleta	No	---	---	Micro	Metro	TAXI
Familia 8	La abuela es la única con movilidad insatisfecha, era súper independiente hasta que la operaron de la cadera, hace 3 años, quedó bien de la cadera, pero el fémur quedó haciendo presión en la rodilla, y ahora es imposible que se mueva sola	La Abuela	---	---	Micro	---	---
Familia 9	Practicó equitación, pero cuando hacían las clases en la escuela de carabineros. Ya no las hacen en la escuela de carabineros, dejó de practicar, tendría ahora que ir a lo barnechea, ese sería un viaje si quisiera practicar equitación, sería oneroso, difícil.	Ya no utiliza micro desde que está Transantiago, era bueno para tomar micro, por ejemplo tomaba micro en Av. Libertador Bernardo O'higgins y lo dejaba en Plaza Egaña, tomaba otra y lo dejaba en Macúl con Grecia cuando estaba estudiando en el Bellas Artes, lo tenía clarísimo, pero cuando salió el transantiago no se sabe.	---	---	Transantiago	Metro	Taxi
	Sí, no hay gimnasia en la comuna, a ella le gusta mucho hacer pilates, tendría que moverse a otro lado	---	---	---	---	---	---
Familia 10	No	No	---	---	Micro 1008 para ir a Maipú	Metro	---
Familia 11	No	No	No la usa	Hay colectivos para todos lados	No utiliza	Si utiliza	No utiliza

Fuente: Elaboración propia

Tabla 60. Movilidad insatisfecha desde vivienda pasada

	MOVILIDAD INSATISFECHA DESDE VIVIENDA ANTERIOR Y MODOS TRANSPORTE								
	Mayor costo	Menor costo	Movilidad insatisfecha por transporte y movilidad desde vivienda anterior para acceder a actividades / servicios / lugares / otros	Movilidad insatisfecha por viajes inútiles desde vivienda anterior	Redes conocidas desde anterior residencia (BICICLETA)	Redes conocidas desde anterior residencia (COLECTIVO)	Redes conocidas desde anterior residencia (METRO)	Redes conocidas desde anterior residencia (MICRO - BUS)	Redes conocidas desde anterior residencia (TAXI)
Familia 1	Si	No	No	No	---	Colectivo	---	---	Taxi
Familia 2	Si	No	Si, no había metro, era mas complicado	No	Bicicleta, se podía andar tranquilo	Colectivo	Metro	Bus	---
Familia 3	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 4	---	---	---	---	Bicicleta	---	---	---	---
Familia 5	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 6	No	Si	No	No	---	---	Metro	Micro	---
Familia 7	Si	No	No	No	---	---	Metro	Micro	Taxi
Familia 8	No	Si	No	No	---	Colectivo	---	---	---
Familia 9	---	No aplica	Cuando estaban en San Fernando, podían llegar a más lugares, por ejemplo cuando iban a una fiesta, sus papás estaban tranquilos porque sabían dónde estaban, no hay tantos lugares como en Santiago.	---	---	---	---	---	---
	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 10	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 11	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Fuente: Elaboración propia

Los residentes del barrio prácticamente consideran efectiva su movilidad, a partir del acceso a metro (Tablas 60, 61, 62). Declaran no utilizar transantiago, no les gusta, no lo entienden, les resulta lento. Por otro lado, varios señalan que les gustaría utilizar la bicicleta pero no se puede ya que no hay ciclovía y además se sienten inseguros ya que roban y asaltan bastante en el sector. En general los entrevistados consideran el costo del acceso sus actividades no ha cambiado en los últimos años, los que declaran que hoy es más costoso, es porque el transporte hoy es más caro. Todos declaran que desde su ubicación acceden más o los mismos lugares que antes como mínimo y la oferta de transporte es mayor. Esto tiene que ver con la elección de localización.

5.3.12. Autoevaluación de las situaciones de movilidad

Tabla 62. Autoevaluación de las situaciones de movilidad

		AUTOEVALUACIÓN DE LAS SITUACIONES DE MOVILIDAD					
	Miembro	Más lugares accesibles	Tiempos de viaje a destino	Oferta de transporte	Frecuencia	Costos	Adaptaciones y nuevas estrategias
Familia 1	María Isabel	Más lugares	Más cortos	Metro	Mayor	Menor	No
Familia 2	Priscilla	Más lugares	Más cortos	Metro fundamental, mayor posibilidad de redes	Mayor	Mayor	Si, pero ahora es mas ágil, más adaptable
Familia 3	Ana María	Lo mismo	Más cortos producto del metro	Metro fundamental, variada locomoción	No sabe	Mayor	Solo adaptarse al Transantiago
Familia 4	José	Más lugares	Más cortos	Muchísimas más	La misma, pero desde Estación Central hay mas opciones, en Maipú tenía una sola, la micro	Igual	No
Familia 5	Rosa	Si va al centro usa el metro, si va al cementerio en Recoleta va en metro. Usa mucho el metro, pero no ocupa la tarjeta bip			Es muy poco lo que usa el transporte público, el marido se movilizaba a pie	\$ 1.000 ya no alcanza para ir a volver	Antes de Transantiago, micro te dejaba donde quisieras ir con una, pasaba por todos lados, era recorrido único, tomaban la micro en Av. General Velásquez y se iban a Lo Barnechea. Desde que apareció el Transantiago ocupa solo el metro. No tuvo que adaptar itinerarios, optó como cambiar modo transporte. No tuvo que cambiar lugar donde realizar sus actividades
Familia 6	Debora	La misma cantidad de lugares, pero demora menos tiempo	Menos tiempo	Más porque ahora tengo micro	La misma frecuencia, la micro no sabe porque hace tiempo que no la utiliza	Son más costosos	No cambió la forma de viajar, sigue con la misma rutina, tomar el bus y metro. Y cambió lugares donde realiza sus actividades cotidianas
Familia 7	Juan Pablo	Es lo mismo porque están a un par de cuadras de vivienda anterior	Demora más, hay más tráfico, el metro ya no demora lo que antes ya que está colapsado. El problema no es la distancia sino el transporte	Metro, Micro, Taxi	Circula con mayor frecuencia, pero con mayor lentitud, hay más líneas de metro, pero se mueve todo más lento	Más costosos, por un lado la bencina es más cara, hay que pagar TAG, lo que no existía hace unos años y encarecen el traslado en la ciudad; y esto hace que se viaje menos en metro, en micro y en taxi, se viaja más en automóvil	Lo tuvo que hacer, pero no por la distancia, sino por el colegio de los hijos. Y existió un cambio donde se realizan las actividades, fue el colegio de los hijos
Familia 8	Antonio R.	A la misma cantidad de lugares pero con mayor facilidad	Menos	Son menos, porque allá estaban los colectivos, pero es más rápido, y está mas cerca, más efectivo totalmente	Acá están favorecidos en ese aspecto	Menos costosos. Eran en La Reina cuatro pasajes en vez de dos para cada integrante de la familia, que es lo que se utiliza ahora	Si, tuvieron que hacerlo. Cambiaron lugares de compras y Francisco se cambió de Universidad
Familia 9	Ricardo	Desde este punto pueden llegar a más lugares que desde Mapocho	Mucho menos	Más redes de transporte	Cuando estaban en Mapocho no había metro, cuando volvieron de San Fernando ya estaba el metro	Mayor Costo	No
Familia 10	Gladys	Más lugares, el metro les permite llegar a todas partes. Ese es el punto de reunión de la familia porque es el que tiene mejor acceso	Menos	Más	Igual	Igual de costosos, nunca es más barato	Si, su hijo tuvo que cambiarse de colegio, al principio seguía yendo al de antes, no se demoraba tanto, 25 minutos, pero después se fue a Velásquez con Thompson, se demoraba 5 minutos
Familia 11	Margarita	Muchos más porque desde la Alameda se llega a cualquier parte	Menos, por la ubicación	Mejor	Mayor frecuencia	No sabe	No, porque basado en la ubicación de la casa pudieron hacer lo que querían, llevar a sus hijos a buenos colegios y universidades. Hijos hombres terminaron estudios en Instituto Nacional, Hijas en Liceo 1 y Liceo 2. Dos de sus hijos estudiaron en la Universidad de Chile y los otros dos en USACH.

Fuente: Elaboración propia

5.3.13. Percepción de transformaciones urbanas en el barrio

Tabla 63. Percepción transformaciones urbanas en el barrio

PERCEPCIONES DE TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL BARRIO (RESIDENCIAL, COMERCIAL Y ESPACIO PÚBLICO)							
Miembro	Observa cambios en el barrio en el último tiempo (Residencial, Comercial, Espacio Público)	Localización cambios	Antigüedad cambios	Factores que explican cambios	Opiniones, inquietudes y expectativas sobre estos cambios	Identificación situaciones conflictivas, inconveniente / perjuicio	
Familia 1	María Isabel	Si	Barrio, espacio público	últimos años	Delincuencia, inmigrantes, edificios altura, llega otro capital cultural, precio de mercado	Cambios negativos al barrio	Transantiago
Familia 2	Priscilla	Si, más edificios	Renovación Av. Las Rejas y edificio en el que vive	últimos años	No sabe	No	Barrio peligroso / muchos edificios de altura nuevos sin suficientes estacionamientos, no ve beneficios
Familia 3	Ana María	Muchos	Alrededor Vivienda	Después del Transantiago, otras paradas de micros, ahora es en Toro Mazotte, antes era en Av. General Velásquez.	Llegada inmigrantes al barrio. Más comercio. Mas gente en el barrio. Nuevos edificios. La modernidad, la urbanización. Falta de plan regulador	Cambios negativos. Inmigrantes, sociedad (peruanos, colombianos, haitianos). Residentes originales se han ido. Pérdida tranquilidad. Comercio beneficio. Ruido construcciones. Colapso alcantarillado. Barrio ha cambiado. Antes las calles tenían grandes álamos, que han sacado o se han caído. Verde. Ya no existirán sitios enrazos para circos y juegos infantiles, consideran 3 edificios de 32 pisos cada uno, no hay plazas, ni parques, solo cemento. Futuro colapso del metro con los miles de residentes que llegarán. No hay espacio para estacionamiento de nuevos autos	Si identifican conflictos, donde estacionar/ llegada de vehículos / inmigrantes / sociedad / vecinos originales se han ido / más gente / nuevos edificios (gran impacto) / colapso en alcantarillado / ruido / pérdida señal telefónica por grandes edificios / colapso metro / molestia con alcalde / quedan 3 familias originales / propietarios venden o arriendan sus casas / construcción de nuevos edificios
Familia 4	José	Si, edificios de vivienda de altura, se están construyendo alrededor, tapanán la vista. No ha visto cambios en el comercio. Los espacios públicos los está descubriendo, lo que no significa que hayan cambiado	2 torres nuevas al otro lado de Av. General Velásquez y hacia el sur hay 3 torres más	2015	Vivir en Estación Central es barato y asequible, y todavía sigue siendo comodo llegar a Santiago centro desde Estación Central	Ojalá que no se sature el barrio para que no sea desagradable en la mañana tomar el metro	Hoy ninguna, porque estan en el único edificio que tiene acceso directo al metro, los 4 edificios nuevos no nos afectan
Familia 5	Rosa		En Av. Libertador General Bernardo O'Higgins, Toro Mazotte, barrio en general, que se está llenando de edificios de vivienda en altura	De a poco a partir de Transantiago	Piensa que es una estrategia del estado no llevar residentes fuera de las áreas centrales, que el hecho de que existan edificios, permite que no se desplacen residentes a Peñaflor, Colina, etc. Para esas comunas se llevaron a residentes desde Santiago, mediante subsidios de vivienda. Desde esta comuna central se pueden mover residentes a trabajar por ejemplo a La Dehesa, que en tiempo sería similar que si viniera desde la periferia a zona central	No sabe	Si. Por ejemplo, uno llega a tomar el metro a las ocho de la noche y hay una extensa cola, que son los trabajadores que quieren llegar a sus casas. Esas personas salen a las cinco y media o seis de la mañana para luego tener que trabajar y hacer una gigante cola para dirigirse a su hogar. Luego llegar a su casa a solo dormir y no tiene tiempo de compartir con su familia. La sociedad ha hecho perjuicios.
Familia 6	Debora	Si observa cambios, se estan construyendo muchos edificios en el sector, también ha cambiado el tipo de gerite que vive en el barrio, por ejemplo en el edificio viven muchos extranjeros, arrendatarios estudiantes, que supone de ubicar en el barrio por estar cercano a las universidades. Los departamentos son de 1 y 2 dormitorios y tipo estudio. Si ven cambios en el comercio, aparecieron locales pequeños bajo y al lado del edificio que no existían anterior a esta construcción, y son atendidos por extranjeros	Son los locales comerciales que se ubican bajo y al lado del edificio, y los edificios que se están construyendo o se entregaron hace poco en el sector	Los locales aparecieron junto con el edificio en el que vive, el resto no sabe	La comuna tiene alto nivel de crecimiento, es céntrica, cree que los valores están al alcance del chileno promedio, no son excesivos en el precio y tampoco tan baratos. Un arriendo debe comenzar en los \$190.000, que sería para el departamento tipo estudio	No son positivos, porque la gente mientras menos paga, la calidad también se ve afectada, es reflejo del precio, es decir, los departamentos no son de buena calidad. El tipo de gente que vive tampoco es muy buena, no es cuidadosa, y esto se debe a que resulta fácil conseguir estos departamentos, no hay filtro. Otro punto es el acceso para las personas que tienen vehículo como ellos, hay un problema grande en su calle con los estacionamientos, no son suficientes. Ellos deben estacionar en la calle, pero a un horario nocturno porque si no los multan. Hay un letrero que instaló la municipalidad, que dice que sacarán con grúa a los vehículos que se estacionan a ambos lados de la calle. El edificio tiene 30 pisos, y hay un colapso en los ascensores permanente. Piensa que está bien construir si hay demanda, pero la calidad no es buena, la estética del edificio es deficiente, es un cuadrado con ventanas y listo, muy feo.	
Familia 7	Juan Pablo	Si, muchos edificios en altura y clínicas. También, muchos automóviles estacionados en las calles	Se ve importante disminución de espacio público, al lado de su casa, habían canchas de fútbol, ahora hay muchos edificios	En los últimos 6 años. Cuando llegaron a la comuna, no estaba ninguno de los edificios, tampoco la clínica bicentenario, era todo de baja altura y solo casas	Comuna que se está envejeciendo, era antes solo dormitorio. Negocio construir en altura. A parte, porque estación central está muy cerca del centro de Santiago, entonces conviene construir acá porque está cerca de todo, no le debes ir a las alferas, como sería a san bernardo u otras comunas, y debe ser barato aunque no lo sabe claramente	Negativo para el barrio, han disminuido las áreas verdes, los niños no tienen donde jugar fútbol, más que en la plaza que es pequeña y tampoco hay espacio para hacer algún otro deporte. El tema vial es importante, están hoy estacionados autos en todos lados, lo que hace más riesgoso hacer vida de barrio fuera de la casa. Cree que os cambios han perjudicado al barrio	La falta de espacio de recreación al aire libre, áreas verde. Los edificios son invasivos, no cree que estén mirando los residentes del edificio constantemente a las casas, pero es mucha altura, y los residentes de las viviendas que están a los pies de los edificios deben estar complicados.
Familia 8	Antonio R.	No sabe que si es porque se han acostumbrado, pero fue algo que la impactó cuando llegó a estación central, personas más "populares", hablaban con garabatos acá afuera de su casa. El vecino de la esquina, puso unas barreras metálicas, ahí venían a vender marihuana unos autos. En la plaza también pusieron unos topes para que no se metieran autos. No es gente de acá, vienen de los barrios alejados. Otro cambio es en la avenida, desde que están ahí, pusieron piedras al lado de la vereda. Como que modernizaron un poco esta avenida	Las Rejas	1 Año	Modernización del barrio y seguridad	Si, resultaron positivos	No, son positivas
Familia 9	Ricardo	Llegaron mas tiendas de sushi, se puso un bazar que tiene de todo, se comercializó mas el barrio.	Los últimos 10 años	10	El crecimiento de la ciudad, el crecimiento de la población, el crecimiento económico, porque las constructoras no van a construir si no tienen dinero y no van a ganar: no le van a poner un supermercado si no va a vender, no van a poner una tienda si no van a vender, entonces, es crecimiento, una explosión de crecimiento.	María Diva: para ella es beneficioso, si no tuviera metro, no tuviera supermercado cerca, sola, que muchas veces él no está y necesita algo, como metro Universidad de Santiago y tengo un cine bueno en un mall, sería una lata, tendría que tomar micro y micro. No utiliza micro desde que salió el Transantiago, se habrá subido no mas de 3 veces, y super complicada porque si se quiere bajar en una parte, hay paraderos ya establecidos, entonces siempre queda lejos. Ricardo: pero el barrio los cambios son positivos. Pero en la medida que se vaya conformando realmente como se visualiza, cree que de aquí a 10 años va a estar totalmente diferente y ahí realmente se va a notar el cambio.	No
Familia 10	Gladys	Las intervenciones de la plaza son municipales, pero lo otro lo hizo el vecino y no vinieron más, vendían droga	Todos los cambios son puntuales y se dan en Av. General Velásquez con la Alameda, la calle está igual que desde que llegó a vivir acá, pero va a cambiar porque compararon en la otra cuadra y parece que a fin de año comienzan a construir "comienzan a florecer como hongos los edificios"	4 años	La modernidad, cercano al metro, opina que es el metro el que atrae, por eso han construido tanto.	Si, indica que le inquieta, porque este barrio cuando llegó, por ejemplo, cuando llovía, jamás pasaba nada, porque los colectores de aguas lluvias siempre han sido muy buenos, pero para una residencia de casitas, pero no es bueno para tanto edificio, porque en un lugar donde hablan 3-4 baños, ahora van a haber 400 baños, entonces obviamente la fluidez no va a ser la misma, eso es lo que le preocupa. Este es un barrio viejo y hay que renovarse, pero no se va a ver muy lindo el barrio lleno de edificios	No, beneficioso para nada. Yo creo que van a colapsar las alcantarillas, eso es lo que le preocupa, y no es solo mi preocupación, cuando he ido a las reuniones de junta de vecinos se plantea el tema, porque en estos momentos estamos viendo que están construyendo los edificios pero todavía no están habitados, y cuando estén habitados es cuando nosotros creemos que puede pasar algo.
Familia 11	Margarita	Si, les están haciendo esos famosos edificios que no los pueden ver, ni siquiera hay señal para hablar por celular, porque como son tan altos, no toman las antenas. Los tiene muy enojados eso. No han visto cambios en el comercio y espacio público	Están construyendo por todos lados, ahora están por el tremé, pero ya estaban construyendo por otro sector, son tan altos... que cuando va a la feria se ve tan oscuro, porque quitan luz y es muy frío, es una calamidad	Hace un año más o menos, y van muy rápido	Por codicia de los políticos, el Alcalde seguramente tiene amigos en la constructora y autorizó edificios de 30 pisos, sin importarle que cuando estén terminados los 6 que están programados, van a reventar el metro. No hay ninguna regularidad con lo que están haciendo, porque ya deberían regular eso, hasta donde, pero no hay ninguna regularidad.	Que van a reventar el metro, la primera inquietud, que el metro no le va a servir a nadie, incluso la estación es tan pequeña que la gente va a tener que hacer cola en la calle. Si ya en este tiempo, si va temprano a tomar el metro ya está repleto, entonces queda parada para llegar a la orilla. Cuando empiece a llegar la gente de esos edificios no sabe que va a pasar. Y tampoco con el alcantarillado, porque el alcantarillado no está hecho para tanta gente, entonces va a ser todo un caos. Los cambios son totalmente perjudiciales, de todas maneras.	En este momento no le han generado los cambios algún inconveniente, pero si identifica situaciones conflictivas como dificultad para moverse, les quitarán el sol, ahora deben esperar hasta el medio día para tener sol

Fuente: Elaboración propia

Los residentes, evidencian que hace ya varios años han aparecido cambios en el barrio, los primeros con el Transantiago el año 2007. Hoy son las grandes edificaciones que aparecen en el barrio. no consideran beneficiosos los cambios, ya que tienen miedo de que el sistema público de alcantarillados no de abasto con los edificios, vendrá más aún problema de estacionamientos, que ya lo tienen; llegan a ocupar los edificios y el barrio inmigrantes, que no están a gusto con ellos, por costumbres de la vida cotidiana (Tabla 63).

5.3.14. Percepción de Transformaciones del transporte en el Barrio

Tabla 64. Percepción de transformaciones del transporte en el barrio

PERCEPCIONES DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE						
	Miembro	Localización transformaciones en el transporte	Antigüedad cambios en transporte	Efectos de nuevas infraestructuras de transporte en el barrio	Opiniones, inquietudes y expectativas sobre estos cambios	Identificación situaciones conflictivas
Familia 1	María Isabel	Paraderos	Inicio Transantiago	Negativo	No funciona Transantiago, mayor tiempo en viajes	No funciona Transantiago, mayor tiempo en viajes
Familia 2	Priscilla	No reconoce	No reconoce	No reconoce	No reconoce	No reconoce
Familia 3	Ana María	El barrio era muy tranquilo, cambio producto de Transantiago, por ejemplo, reubicación de paraderos en calle Toro Mazotte	Cuando se implemento transantiago año 2007	Llegada de mucha gente de paso al barrio y delincuentes	Ninguna expectativa, por el contrario, se sienten impactados y molestos	Feriatos o festivos la locomoción se mete por las calles chicas del barrio, colapso en terminales de buses interurbanos, se arruina cableado público
Familia 4	José	No hay	No ha habido cabios	No hay	No hay	No
Familia 5	Rosa	Hay dificultades desde que esta el Transantiago	2007	Impacta el tránsito de gente que sube y baja.	No son positivos. Ha complicado la vida el Transantiago	A los residentes les han afectado estos cambios
Familia 6	Debora	No ha percibido cambios	No ha percibido cambios	Metro, Estación San Alberto Hurtado, gran cantidad de gente por edificios nuevos, más personas toman el metro en la dirección oriente de la línea 1	No hay solución, hay colapso del sistema de transporte y colapso en el barrio	Colapso en la estación de metro por la cantidad de personas, y colapso en el barrio por la cantidad de personas que están llegando a vivir
Familia 7	Juan Pablo	En el transporte ha habido mejoras, por ejemplo las rejas se ensancho, han hecho corredores, hay mejor locomoción y el metro siempre ha estado al lado	Los corredores están hace unos 7-8 años		Se tiende a mantener lo que ya tenían que ya era bueno	No
Familia 8	Antonio R.	No hay transformaciones en el transporte	No hay	No hay	Resultaron positivos	No, son positivas
Familia 9	Ricardo	1975 el metro trajo cambios increíbles,		la gente, que viene a veces de otros barrios, antes no venían, esto es por el metro		Cuando trabajaba se sabía que si estaba en el metro antes de las 7:30 hrs. se podía ir sentado. sino tenia que esperar 3 metros para subir. Adaptaba el horario para no pasar por eso. Conflicto es llegar a casa
Familia 10	Gladys	No hay		No ha visto nada	No	No
Familia 11	Margarita	No, sigue igual		No hay nuevas infraestructuras, pero la que hay no va a soportar la nueva densidad	No	No

Fuente: Elaboración propia

5.3.15. Medidas de mitigación y opiniones del Barrio

Tabla 65
Medidas de mitigación y opiniones

MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y OPINIONES GENERALES								
Miembro	Medidas de mitigación	Opinión del automóvil para su movilidad cotidiana	Opinión del metro para su movilidad cotidiana	Opinión de la micro para su movilidad cotidiana	Opinión de la bicicleta para su movilidad cotidiana	Opinión de la moto para su movilidad cotidiana	Opinión de caminar para su movilidad cotidiana	
Familia 1	María Isabel	Usar más el metro	No le gusta	Lo usa, resulta satisfactorio a pesar de la congestión	No utiliza	No utiliza, por inseguridad	No utiliza	No camina
Familia 2	Priscilla	Le gustaría usar metro, pero siente no poder por tener 3 hijos	No le gusta, le sale costoso, tendría que pagar estacionamiento, le resulta más barato usar transporte público	Lo utiliza, pero le molesta congestión	Casi no utiliza	Le encanta, pero no utiliza por inseguridad ya que no hay ciclovías continuas a Santiago Centro	Le encantaría, no puede por tener 3 hijos	Demora mucho tiempo
Familia 3	Ana María	Movilizarse ante el municipio y participar en junta de vecinos una vez a la semana. Se creo grupo de adultos mayores el año 2015, 40 personas aproximadamente, cantidad que variará en la medida que se vayan los residentes a otro barrio, no quieren irse, pero sienten que la calidad de vida ha cambiado	No tienen opinión, si no lo pueden sacar del barrio ya que si no no tienen donde estacionar	Lo prefieren. Pero evitan horas punta. Su hija sufre al tomar metro a horas de mayor aglomeración	No le gusta	No utiliza	No utiliza	Caminan mucho, tratan de evitar el metro y el atochamiento en él
Familia 4	José	No	El auto lo tenían antes de llegar al barrio. Es prescindible. Lo usa solo los fines de semana	Es una obligación, sino no llegaría a ninguna parte	Es opción	Las bicicletas las tenemos de antes de estar acá, pero no las hemos arreglado	No utiliza	Camina 2 o 3 estaciones de metro
Familia 5	Rosa	Solamente la hija ha comprado un automóvil	Antes habla mas espacio para circular, tomar el automóvil y llegar en menos tiempo a alguna parte, hoy es complicado	El metro resulta comodo, porque la gente lo toma para llegar más rápido a destino, las nuevas líneas de metro hoy son aprobadas por la ciudadanía, pero el problema radica en la línea 1, es la que genera conflicto	No opina	No opina	No opina	No opina
Familia 6	Debora	Comprar el automóvil, por el colapso en el metro y además simplifica las actividades cotidianas, se reduce el tiempo de demora en recorrer alguna distancia, uno sabe que cuentas al tener automóvil con tiempo, comodidad y seguridad	Bueno, aunque está el problema del estacionamiento	No le gusta el metro, porque está colapsado, dice hacer por suerte distancias cortas, de otra manera sería un viaje terrible por el horario en el que debería utilizarlo	No le gusta la micro, porque las veces que lo ha tomado, por el recorrido que debe hacer, no se siente segura, no le gustan las personas, se ve que generan conflicto, hay peleas, se presta para robos, etc, lo encuentra tan inseguro como la calle	No opina	No opina	No opina
Familia 7	Juan Pablo	No han tenido que hacer nada, los dos vehiculos los tienen desde que trabajan	Da tranquilidad y seguridad, porque lleva a su hijo a sus actividades	Metro lo ocupa, sigue siendo confiable, sigue siendo relativamente seguro dentro de las horas que puede moverse. El tiempo antes del metro era exacto, ahora no	No ocupa	Usan muy poco, por recreación	No tiene	Caminamos nada, porque nos movemos mucho más lejos que acá en la comuna, el colegio está lejos, trabajo en las condes.
Familia 8	Antonio R.	Cambiaron el automóvil por uno más grande y más cómodo	No lo pueden ocupar, porque van a Santiago Centro y no hay donde estacionar	Ocupan metro	No le gusta, prefiere el metro	La encuentra muy insegura, Arturo R. dice ser flojo, podría haber ido en bicicleta a la universidad	No tiene	No responde
Familia 9	Ricardo	Siempre ha tenido automóvil, lo cambia cada 8 años	No podría estar sin auto ahora, yo creo que ya nadie se maneja sin auto	María Diva, si le importa. Sin metro se muere. Ricardo: si va por ejemplo a la Intendencia va en metro, porque si va en auto lo tiene que estacionar en el centro y dos horas en el centro son \$ 5.000. El estacionamiento que está bajo la moneda, 2 horas y tanto sale casi \$ 5.000, \$ 4.700, entonces no tiene sentido.	María Diva, la micro no la ocupan. Por ejemplo yo tengo amigas que sólo se puede llegar a su casa en metro y sólo se puede llegar en micro, entonces si no la llevan o toma un taxi, no puedo ir a verlas. Yo no tengo idea. Las tres veces que se he subido a una micro, la han dejado lejos de donde va	Si anduviera en bicicleta se iría por la calzada	No opina	No sale a caminar
Familia 10	Gladys	No, ninguna	No utiliza, moverse en auto implica mucha congestión, uno demora más y por otro lado hay que pagar estacionamiento	Es metro es lo mejor, lo prefiere antes que la micro y que el automóvil. Si el metro la deja a 10 cuadras del destino, prefiere caminar y no tomar micro	No le gusta, prefiere caminar antes de usarla	No usa bicicleta	No utiliza	Camina si es necesario, prefiere caminar antes que usar la micro
Familia 11	Margarita	No han hecho nada para mitigar. No tiene problema, cree que tienen buen transporte, pero le preocupa lo que va a pasar cuando lleguen a habitar los edificios, el metro va a ser un caos, en las horas punta ya es terrible, no sabe que va a pasar después. Las micros van llenas también y casi no hay taxis. Colectivos hay pero para la población y a ellos no les sirve. Han vendido todo lo que tenían, habían unas canchas donde los niños iban a jugar y ahora no tienen, lo vendieron también. No les han ofrecido vender la casa, y si le ofrecieran NO se irían. Es que allí tienen locomoción para donde quieran ir. Les tiran papeletos pero hace tiempo no les han tirado, pero de todas maneras están bien allí, con lo que les paguen no se van a ir a comprar una casa donde estén cerca de la locomoción, del metro, en ninguna parte, acá tienen todo. Cree que viven en un lugar privilegiado, además es buen barrio. No es para nada peligroso, los ladrones que vienen no son del barrio	No tienen	Lo encuentra positivo hasta el momento, y "dejará de serlo cuando el alcalde inaugure los edificios"	No utilizan micro porque el Metro es más rápido y les resulta más directo	No tiene	No tiene	EL gusta por ciertas zonas de barrio, los edificios nuevos han generado sombra y frio en muchos recorridos peatonales

Fuente: Elaboración propia

5.3.16. Percepción de barrio, transporte y transformaciones residenciales

Tabla 66. Percepción barrio, transporte y transformaciones residenciales

PERCEPCIONES GENERALES DEL BARRIO, TRANSPORTE Y TRANSFORMACIONES RESIDENCIALES				
	Miembro	Percepción barrio	Percepción transporte	Transformaciones residenciales
Familia 1	María Isabel	Nuevas infraestructuras y edificios han traído a gente que no es del barrio, inseguridad por delincuencia en entorno a edificio. Clínica Bicentenario da beneficio solo a unos pocos, porque es caro. La zona del frente le parece peligrosa, tiene muchas entradas, es zona agradable hasta Los Gladiolos, Sector de Calle Las Violetas, le parece mas tranquila dentro del peligro que hay en general, porque la gente se preocupa bastante de sus casas y sus jardines. los edificios atrás de la Clínica Bicentenario y al lado es complicada y peligrosa. La plaza de al lado del edificio es fea, el sábado por ejemplo se encuentra a jóvenes haciendo asado, no es seguro	No usa micro, no le gusta automóvil, le satisface mas el metro	No le interesa, le da lo mismo, cada uno hace si vida indica, pero le afectan los ruidos. Hay que saber y aprender a vivir en condominio, a la gente se le olvida que arriba y abajo hay mas personas, cuesta mucho acostumbrarse al ruido. Hay mucho extranjero. No discrimina a los extranjeros, pero hay muchos que no tienen la cultura de respetar el descanso de la gente, hacen ruidos, ponen música fuerte, estos edificios que son modernos, golpeas acá y lo sienten arriba, no son como las construcciones de antes. Hay que adaptarse, escogieron vivir ahí, tiene que aguantárselo, aunque le hagan ruido todo el día, pero hasta cierta hora.
Familia 2	Priscilla	Le resulta favorable tener clínica y hospitales cerca, los trayectos y transporte. No es un barrio que eligiría voluntariamente para vivir, sino que no tuvo más alternativa. Volvería a la florida o se iría a regiones	Favorable	Le dan lo mismo los edificios nuevos
Familia 3	Ana María	El barrio era muy agradable, hoy ha cambiado mucho y les preocupa la llegada de residentes que se aproximan con las nuevas edificaciones de vivienda en altura. Ahora les parece inseguro el barrio completo, hay mucho robo de día y de noche, pero es gente que no es del barrio. Cuando llegó Jorge al barrio el año 1972 era muy lindo, muy diferente. Ando gente ajena al barrio. Con su nieta a veces van al santuario de padre hurtado, que hay prado, y es seguro porque hay guardia. Es el único lugar porque no tienen áreas verdes en el sector. Ana maría fue voluntaria mas de 15 años en la hospedería de hombres. Lo dejó hace 3 años. Además era de la junta de vecinos, ahora esta en el grupo de adulto mayor y va a actividades. Las reuniones de junta de vecinos son 1 vez a la semana y las de adultos mayor todos los viernes. Se formó el grupo de adulto mayor hace mas de un mes, hay muchos adultos mayores, llegan mas de 40 personas, se juega a la lota, toman once, juegan naípe, etc., eso hasta que se vayan de la comuna, muchos no se quieren ir, pero no les queda otra alternativa. A la hospedería de hombres se iba caminando porque le quedaba cerca, iba a acompañar, a cuidar, a dar almuerzos, iba casi todo el día, y a cantar.	Transantiago genera conflicto y metro colapsado, lo que aumentará con la llegada de nuevos residentes	Nuevas edificaciones de vivienda terminan erradicando a residentes originales del barrio
Familia 4	José	Ciertas zonas inseguras por las que evita circular. Se está llenando de edificios de vivienda en altura el sector, colapsará así aun el metro, línea 1	Bueno	Muchos edificios de altura colapsan el barrio y el sistema de transporte, llegan muchos extranjeros y estudiantes a vivir a ellos
Familia 5	Rosa	El barrio se ha transformado por la llegada de nuevos residentes. No siente que exista problema al circular por el barrio, es mínimo, alguna vez asaltan, pero es muy poco. Es más peligroso de radial hacia las rejas, prefiere no circular por ahí de noche	Es fundamental el metro para sus desplazamientos	Están llegando nuevos residentes producto de nuevos edificios de vivienda en altura
Familia 6	Debora	No le gusta el barrio para quedarse, la situación es transitoria. Circula por la primera calle, y se va en metro desde San Alberto Hurtado a Estación Central. Si va al supermercado va derecho. Hay una feria pero va poco, no le gusta el barrio. Le gusta caminar cerca de la Alameda, por calles interiores no le gusta caminar, las encuentra inseguras, hay prostitución y alcohol. Cerca de la Clínica Bicentenario tampoco le gusta porque hay muchos comerciantes ambulantes. Todavía no se puede cambiar de ahí pero le gustaría	Colapso	Muchos edificios de altura colapsan el barrio y el sistema de transporte, llegan muchos extranjeros y estudiantes a vivir a ellos
Familia 7	Juan Pablo	Camina los alrededores de la vivienda para ir a lugares específicos, como supermercado, locales comerciales menores, para el resto de la comuna van en automóvil, hay ciertos sectores del barrio que ya no ocupa, los encuentra inseguros y se han llenado de inmigrantes, aunque no se considera racista, le molesta el olor de su cocina de los extranjeros y le parecen conflictivos. Al otro lado de la Alameda no van, por ejemplo, calle Francisco Celada le parece insegura y peligrosa. Se van el próximo año a "Ciudad de los Valles" km 16 por ruta 68, producto de los edificios, estar es casa no pareada, porque les parecen complicados los vecinos, y prefieren condominio cerrado. Los niños en el barrio ya no pueden ir solos a la plaza, deben ir acompañados, no pueden hacer vida de barro, pasan encerrados en su casa	Ahora ya no se puede doblar en Av. Ecuador, se transformó en una vialidad importante	Hasta Av. Ecuador eran solo casas antiguamente, hoy prácticamente son solo edificios nuevos
Familia 8	Antonio R.	Jefe de hogar tiene familia "arriba", en Ñuñoa, Providencia. En La Reina era como su propio medio, cuando llegaron a Estación Central, fue terrible, además que llegaron a esa casa que era oscura, era todo negro, parece que nunca habían pintado, o aceptaban eso o se iban de vuelta a puerto montt, y no querían volverse a puerto montt, porque por algo se habían venido, el cliente mas importante está acá. Pintaron todo de blanco, entre todos ayudaron. Fue un cambio en todo sentido. Era horrible, se querían morir, estubo loreto como 2 meses sin dormir porque la casa estaba en la calle 5 de abril, es una avenida, las micros bajaban y ellos prácticamente llegados del campo recién, pensaban por el ruido que las micros se metían en la pieza. Se escuchaban asaltos en la esquina. Cosas que en el campo no pasaban. "En la plaza afuera de la casa actual se ponen a fumar marihuana, no hacen nada, pero es incómodo, estás en tu casa y miras para afuera y están fumando y tomando". Por ejemplo, la familia de Antonio los viene a ver y no les gusta, dicen que esta casa deberían llevarla para "arriba", esas cosas no les gusta, ellos tienen que ir para allá. Dicen que ojalá puedan en algún momento acceder a comprarse algo pero por allá "arriba". Antonio en La Reina estaba feliz porque sus padres estaban a 5 minutos, viven en ramón kurt con irarrázaval, en la Villa Frei, muy cerca. La rutina es mas menos la misma, lo que cambia es la distancia, entre una comuna y otra. No utilizan el supermercado casi nunca, caminan muy poco por el barrio. Encuentran peligroso sector 5 de Abril con Las Rejas.	Utilizan el metro, Estación Las Rejas	No se ven afectados por los edificios por ahora
Familia 9	Ricardo	De cuatro hermanos son profesionales tres. Entonces depende de los padres, sus padres eran muy cultos. No todos los residentes del barrio están en similar condición. María Diva: el vivir aquí tiene un objetivo, el poder ahorrar y poder después comprar en otro lado, porque después cuando jubilas, los sueldos quedan bajos, entonces vas a tener departamentos, etc. Pero quedarte a vivir acá para siempre no. Ricardo: el barrio hoy es más caro, lo que pasa es que se tiene una percepción de cuando General Velázquez con la Alameda, recibía gente que iba a la población San Ramón, y cosas por el estilo, que ahora no toman movilización ahí, la gente de ahí se cambió para otro paradero, no es gente del lugar, es gente de tránsito. En Alameda con General Velázquez era el punto donde tomaban movilización para ir a sus casas, eran residentes de la José María Caro, San Ramón, La Granja, pero ahora como no está ese paradero, uno va a General Velázquez y no ve esa gente, pero si queda en la memoria como un lugar mal, peligroso. Es mas probable que veas a esas personas acá, entonces la gente se va trasladando. Es producto del nuevo transporte. Ahora si tu ves a los alrededores, está lleno de plumas, que indica que se está construyendo. Yo no encuentro peligroso. La idea es comprar una parcela en la costa a 2 horas, entre la Pichidangui y Pichilemu, hacer su casa con un programa de arquitecto, que tenga algo entretenido, que no sea una gran casa, y hacer unas cabañas. Va a veces a la feria, su hermana no va porque no le gusta. No tienen amigos en el barrio.		La empresa constructora que está construyendo la esquina surponiente, y lo único que va quedando es ese terreno que se vendió carísimo a la Constructora Sukasa, si tu ves a los alrededores esta lleno de plumas que se está construyendo ... yo no lo encuentro peligroso.
Familia 10	Gladys	Camina por el barrio por Manuel Vásquez y Toro Mazote. Dos cuadras desde la feria hacia el sur, le parece peligroso el barrio.	El el metro el que prefiere, aunque vaya extremadamente colapsado	Les preocupa que las nuevas densidades habitacionales que tendrá el barrio, hará que los sistemas de alcantarillado colapsen. Por otro lado, como imagen, no les gustó pensar su barrio lleno de edificios.
Familia 11	Margarita	Camina por el barrio sin ningún problema. Le gusta su barrio, no en lo que se está transformando. Por prevención cuando es de noche camina por la Alameda, pero cuando es de día camina por dentro del barrio	Buen acceso al transporte público, por eso eligió su casa	Le parecen terribles y horribles

5.3.17. Conclusiones sobre los entrevistados de Barrio Alameda – Las Rejas

Para el caso de Estación Central, de las 11 entrevistas semiestructuradas realizadas, dirigidas a residentes tradicionales y nuevos, buscando precisar a través de los relatos el capital espacial dentro del área de la comuna de mayor desarrollo inmobiliario durante estos últimos años; barrio delimitado según observación en terreno, al norte con la calle Embajador Quintana, al Poniente con Av. Padre Alberto Hurtado, al Sur con Coronel Souper, Titán y Los Gladiolos, y al Poniente con Av. Las Rejas; se obtuvieron los relatos de movilidad y uso de las redes del transporte de los residentes, y sólo se destacan las estaciones de Metro San Alberto Hurtado, Ecuador y Las Rejas, y algunos equipamientos del sector.

Específicamente, se realizaron 5 entrevistas a residentes originales, 4 de ellas a propietarios entre años 1957 a 1972; y una a residente de 1997 que es arrendatario. Por otro lado, fueron 6 entrevistas a residentes nuevos, 4 de ellas en edificios de altura con residencia hace 1 a 4 años y 2 en casas de tiempo de residencia diferente, de 1 año y 14 años (a este último residente se lo agrupa en una categoría denominada “original - nuevo”, ya que es una familia que llega al barrio independizándose de los padres, pero son originarios de la comuna).

Los resultados permiten identificar características en la movilidad y transporte, para el análisis de capital espacial. Existe un recambio urbano o demanda de suelo central, con acceso potente a bienes públicos como la Alameda o Línea 1 metro, y redes para la movilidad. En los relatos sí se evidencian transformaciones sociales y simbólicas que nacen a partir de la llegada de los residentes nuevos inyectados por el desarrollo inmobiliario, quedan pocos residentes originales, se sienten desprotegidos por el Municipio que no detiene., las transformaciones del barrio. Como el capital espacial

depende del contexto material, acá se involucra la pertenencia del metro como el objeto material en disputa.

La red de Metro Línea 1 se configura como el eje central en la movilidad de las familias, independiente de condición socioeconómica, aunque principalmente son grupos socioeconómicos C3 y C2, antigüedad, características y tenencia del hogar. Vale destacar que para el 90% de los casos, resulta determinante el uso de la red de Metro de Santiago como medio principal para la movilidad del hogar y realización de actividades cotidianas de trabajo, educación y recreación; independientemente de la condición socioeconómica y ubicación en el barrio. Por lo tanto, existiendo el Metro a disposición, éste se transforma en el medio y eje principal para la movilidad, debido a su rapidez, seguridad, limpieza y frecuencia. No así para la actividad de abastecimiento del hogar, que se realiza principalmente caminando o en automóvil; incluso algunas familias utilizan ambos modos, dependiendo de la ubicación del lugar de abastecimiento. De las respuestas de las entrevistas se desprende que más del 30% de los hogares usa el automóvil para abastecerse, alrededor del 80% camina para esta actividad, y 1 caso utiliza colectivo y/o taxi para el regreso.

En segundo lugar, cabe señalar una tendencia generalizada a usar el automóvil sólo para situaciones específicas, como viajes a lugares fuera del alcance del Metro, a veces por recreación, o abastecimiento del hogar y compras realizadas en muchos de los casos en la comuna de Maipú, más periférica pero aledaña a Estación Central. El taxi como medio de transporte, sólo es mencionado (en pocos casos) para acceder a la residencia a altas horas de la noche al hogar, atravesando sectores que se identifican como inseguros y peligrosos. Y pocos residentes mencionan el sistema de transporte Transantiago, indicando que no lo utilizan.

Hay ciertas actividades cotidianas a las que ambos grupos se dirigen caminando. Las familias caminan para fines de salud, utilizando la infraestructura privada del barrio, sólo algunos adultos mayores hacen uso del consultorio comunal y parte menor de residentes se atiende con médicos de cabecera en otra comuna. Otra actividad que se realiza caminando, es el acceso a compras en los Supermercados y Feria.

En autoevaluación sobre situaciones de movilidad y comparación con vivienda anterior, viejos y nuevos residentes coinciden que desde Estación central acceden a más lugares, no tienen movilidad insatisfecha, demoran muchísimo menos para llegar a destino y tienen más oferta de transporte. Mas del 80% de los hogares entrevistados señalan que han mejorado los tiempos de viaje para llegar a destino al estar ubicados en Estación Central, 1 hogar no ha transformado su viaje ya que no se ha cambiado de residencia y 1 hogar plantea que ahora sus viajes son más lentos producto del colapso del Metro. Asimismo mas del 80% de hogares responde que no existen transformaciones en el transporte en el último tiempo, existen las mismas redes/posibilidades de transporte. Y el 100% de las familias conoce las redes de transporte público disponibles para su movilidad, siendo el Transantiago casi invisible en sus relatos, lo sienten lejano, inseguro y poco claro.

Hay una fuerte presencia de reubicación de hogares dentro de la misma comuna. Si revisamos el origen de las familias entrevistadas entre 1950 y 1970 y las llegadas los últimos años, el 50% de familias tenían su vivienda anterior en la misma comuna en la que reside actualmente, era de sus padres principalmente y se quedaron en la comuna por la cercanía al eje principal Alameda y Metro según sea el caso. Y los residentes nuevos independientes del grupo de origen, deciden ubicarse por la accesibilidad y conectividad, en beneficio de su movilidad.

El boom residencial en Estación Central es visto por ambos grupos como algo negativo, por espacialidad, densidad, y futura saturación del Metro. Residentes originales, son los que evidencian fuerte descontento de las transformaciones residenciales de edificación en altura de alta densidad, producto de la escasa regulación de altura del Plan Regulador Comunal, de 30 pisos o más, que se insertan en una comuna de viviendas de 2 pisos. Los residentes nuevos, no demuestran una inquietud y descontento espacial cómo si les sucede a los hogares originales, pero sí se inquietan con la cantidad de construcciones nuevas, que colapsarán más aún al Metro, el cual ellos eligieron como activo principal para su movilidad.

Todos los entrevistados reconocen zonas inseguras en el barrio producto de nuevos residentes inmigrantes y delincuencia, que impiden una fluida movilidad dentro del barrio a ambos grupos. Son reconocidas por el 100% de los entrevistados, las transformaciones sociales en el barrio. Residentes originales del sector suroriente indican masiva llegada de inmigrantes, que no viven como ellos, dejando basura en la calle a cualquier hora del día, identifican nuevos olores, inseguridad, robos y diferentes costumbres que nos les parecen las apropiadas; y áreas inseguras por delincuencia, drogadicción y alcohol en el Norponiente del barrio. Según residentes nuevos y originales de sector Poniente, atravesar estas zonas inseguras impide utilizar con confianza la bicicleta para su movilidad, y también han dejado de caminar por esos sectores usando principalmente la Av. Libertador General Bernardo O`Higgins. Sólo un entrevistado mostró confianza por atravesar todos los sectores del barrio, una familia original de la década de 1960.

Hay diferencias de origen en ambos grupos, llegan residentes nuevos como colonizadores de un barrio producto de la conectividad pero sin futuro de permanencia. Parte de los residentes de los nuevos edificios en altura, son arrendatarios y han llegado a la comuna por accesibilidad, precio de vivienda, y

en algunos casos como hito transitorio hasta poder acceder luego producto del aumento de sus ingresos, a un barrio ojalá tan bien conectado, pero más seguro y de diferente condición socioeconómica. Simultáneamente aparece una familia nueva, de padres originarios de la comuna, que se diferencia totalmente de sus activos de movilidad, producto del acceso a otro nivel socioeconómico, red de contactos, capital social y capital cultural, que aspira a mudarse hacia un barrio privado en un futuro próximo.

Los residentes originales identifican perjuicios y conflictos producto de los cambios en el barrio. Los habitantes tradicionales manifiestan su descontento espacial producto de la edificación en altura, la sombra generada por los edificios que le provoca falta de sol, poca señal de celular al tener bloqueadas antenas con monumental edificación; preocupan los alcantarillados, que redes existentes no contengan los servicios básicos de nuevos edificios; e inquieta el futuro colapso en el Metro en Estación Padre Alberto Hurtado. Ya hoy disgusta la invasión vehicular, ya no tienen donde estacionar; muchas viviendas tradicionales son pareadas y no contemplan estacionamientos; qué sucederá cuando comiencen a llegar los nuevos residentes de edificios.

5.4. ESTUDIO DE CASO BARRIO PARQUE O´HIGGINS

5.4.1. Hogares

Se realizaron 12 entrevistas semiestructuradas a residentes en Parque O´Higgins.

Los hogares entrevistados son mixtos, de diferente tipología. Hay familias jóvenes profesionales que están llegando al barrio, siendo la motivación principal la centralidad dada por el metro, y la cercanía a Santiago Centro incluso a pie.

Los residentes tienen dentro de sus activos para la movilidad automóvil; es común en el discurso, no utilizar el metro, tener poco acceso a micro y utilizar taxi para desplazarse al Santiago Centro.

Tabla 67. Hogares entrevistados Barrio Parque O'Higgins

	Tipo de Residente	Miembro	Edad	Sexo	Parentesco con entrevistado	Nivel educativo	Ocupación principal (trabaja, estudia, inactivo)	Capacidades diferenciales [¿Tiene alguna limitación física para la movilidad?]
Familia 1	Nuevo	Mauricio	42	M	Marido	Universitario Incompleto	Trabaja, Empresa Familiar	NO
		Paula	43	F	Esposa	Técnico Profesional Completo, Secretaria Ejecutiva	Trabaja, Empresa Familiar	NO
		Magdalena	10	F	Hija	Escolar en curso, 6to Básico, Colegio Corazón de María, San Miguel	Estudia	NO
		Montserrat	8	F	Hija	Escolar en curso, 3º Básico, Colegio Corazón de María, San Miguel	Estudia	NO
Familia 2	Original	Pamela	60	M	Hija	Segundario e Instituto	Media jornada en administración y finanzas	NO
		Cecilia	87	M	Madre	Segundario	Montepiada de capredena	SI
Familia 3	Nuevo	Pilar	48	F	Entrevistado	Enseñanza media completa	Comerciante Trabajo la Ferreteria	NO
		Leopoldo	52	M	esposo	Enseñanza media completa	Comerciante "trabajamos juntos"	NO
		Nicolás	26	M	Hijo	Universitario "comunicación audiovisual, especializado en guiones"	Cesante, inactivo	NO
		Agustin	20	M	Hijo	Estudiante de la universidad de Chile "control de Gestión"	Estudia	NO
		Isidora	17	F	Hija	Paso a cuarto medio en "los agrados corazones" de la Alameda.	Estudia	NO
Familia 4	Original	María Angélica	68	F	Entrevistada	Universitario	Magister en Matemáticas	NO
		Gloria	58	F	Hermana	Universitario	Trabaja	NO
		Henrique	62	F	Hermano	Universitario ingeniero	Trabaja	NO
		Jaime	No sabe	M	Hermano	Universitario	Trabaja	NO
Familia 5	Nuevo	Felipe	38	M	Entrevistado	Superior	Independiente	NO
		Felipe	41	M	Pareja	Superior	Independiente	NO
Familia 6	Nuevo	Marcelo	35	M	Entrevistado	Universitario Postgrado	Trabaja y estudia	NO
		Esposa	32	F	Esposa	Universitario	Trabajo independiente	NO
		Valentina	1 año y 3 m	M	Hija	No	---	NO
Familia 7	Nuevo	José	27	M	Entrevistado	Universitario	Proyectista	NO
		Nicole	28	F	Esposa	Universitario	Psicóloga	NO
Familia 8	Nuevo / Original	Wilfredo	35	M	Entrevistado	Profesional completo	Hospital San Juan de Dios, Departamento de Comunicaciones	NO
		Paula	33	F	Esposa	Profesional completo	No	NO
		Josepha	4	F	Hija	No	No	NO
Familia 9	Nuevo / Original	Daniel	34	M	Entrevistado	Superior incompleto	Trabaja	NO
		Karen	34	F	Esposa	Superior profesional completo	trabaja	NO
		Vicente	9 meses	M	Hijo	No	---	NO
Familia 10	Original	María José	33	F	Entrevistada	Universitario	Estudiante	NO
		Daniela	31	F	hermana	Completo	Trabaja como Kinesióloga	NO
		Julia	52	F	Mamá	Secretariado profesional	Dueña de casa	NO
		Berta	41	F	Prima	4to medio	Trabaja en un casino, en la torre Entel	NO
Familia 11	Original	Ibán	72	M	entrevistado	Universitario con postgrado	Trabajo particular	NO
		Nancy	47	F	esposa	Secretariado	Trabaja con Ibán	NO
		Andrés	27	M	Hijo de su esposa	Estudiante	Trabaja en una tienda	NO
Familia 12	Nuevo	Alvaro	32	M	Entrevistado	Educación Superior Completa	Coordinador de train Marketing	NO
		Camila	24	F	Pareja	Educación Superior Completa	Trabaja en el Mercado público, Estudia marketing, pero se desempeña en otra área	NO

Fuente: Elaboración propia

5.4.2. Componente habitacional

Tabla 68
Componente habitacional Barrio Parque O'Higgins

	Cantidad miembros del hogar				Tipo de Residente	Localización Vivienda Actual	Comuna	Tiempo de habitación (AÑOS)	Tipo de vivienda	Régimen tenencia	
	Menores de 12 años	de 12 a 24 años	de 24 a 59 años	mayor de 60 años							
Familia 1	4	2	0	2	0	Nuevo	Club Hípico N° 1754	Santiago	medio	Casa	Arrendatario
Familia 2	2	0	0	1	1	Original	Av. Beauchef N° 1779	Santiago	89	Casa	Propietario
Familia 3	5	0	2	3	0	Nuevo	Av. Beauchef N° 1487	Santiago	1	Casa	Propietario
Familia 4	4	0	0	2	2	Original	Av. Beauchef N° 1331	Santiago	más de 60	Casa	Propietario
Familia 5	2	0	0	2	0	Nuevo	Av. Beauchef N° 1237 ex 1291	Santiago	9	Casa	Arrendatario
Familia 6	3	1	0	2	0	Nuevo	Blanco Encalada N° 1723, Depto 1302	Santiago	5	Departamento	Propietario
Familia 7	2	0	0	2	0	Nuevo	Blanco Encalada N° 1797, Depto 706	Santiago	2	Departamento	Arrendatario
Familia 8	3	1	0	2	0	Original / Nuevo	Gorbea N° 2455, Depto 702	Santiago	2	Departamento	Arrendatario
Familia 9	3	1	0	2	0	Original / Nuevo	Av. Club Hípico N° 698	Santiago	1	Departamento	Arrendatario
Familia 10	4	0	0	4	0	Original	Av. Beauchef N° 1005	Santiago	20	Casa	Propietario
Familia 11	3	0	0	2	1	Original	Av. Beauchef N° 1451	Santiago	15	Casa	Propietario
Familia 12	2	0	0	2	0	Nuevo	Gay N° 1728	Santiago	3	Departamento	Arrendatario

Fuente: Elaboración propia

Residentes nuevos entrevistados vienen de Santiago, Nuñoa, Providencia, San Miguel. Aparecen al igual que en Estación Central, un caso (acá dos ejemplos) que son residentes nuevos, pero son originarios de la comuna y barrio, solo se han cambiado a edificios nuevos por independencia de los padres, caso de profesionales jóvenes, a estos se los agrupó como "Original / Nuevo". Practicamente todos los entrevistados tienen automóvil, y lo utilizan algunos en su vida cotidiana. Este barrio a pesar de tener el metro cerca se siente descomunicado de este, debe atravesar el Parque O'Higgins para llegar, o una avenida, o sino la estación que está relativamente cercana a viviendas es Toesca, colapsada en horas punta, por lo que residentes prefieren caminar. El Parque a pesar de ser el pulmón verde y un equipamiento en disputa en el capital espacial, genera variadas externalidades las que alteran la movilidad cotidiana de residentes tanto originales como nuevos.

5.4.3. Motivaciones

Tabla 69. Motivaciones

	Motivos cambio de residencia	Motivación localización	Motivación acceso al transporte	Movilidad satisfecha	Modos de Transporte utilizados
Familia 1	Calidad de vida, metro relativamente cerca, el Parque O'Higgins, cercanía a colegio, y regulada la altura de edificios en el sector	Centralidad	Cercanía al metro	Si	Automóvil, bicicletas, metro
Familia 2	Casa suboficiales del Ejército	Ninguna, le entregaron casa	No	Si	Micro, Colectivo
Familia 3	Por espacios de estacionamientos	Les gusta vivir alrededor del Parque O'Higgins	No	Si	Automóvil (cada uno tiene uno) y Bicicleta
Familia 4	Vivió en esa casa toda la vida, sus padres alrededor de 20 años antes	No lo sabe	Deficiente el acceso al transporte	No	Automóvil y Taxi
Familia 5	Vivir con su pareja, ya vivía en el barrio como arrendatario	Negocio	No	Si	Micro, Automóvil y Taxi
Familia 6	Por estudios	Centralidad y metro	acceso al metro y cercanía a Santiago Centro	No	Metro, Taxi, Automóvil y Bicicleta
Familia 7	Lugar más tranquilo, menos ruido y departamento con estacionamiento	Centralidad	No	Si	Micro, Automóvil
Familia 8	Por independencia	Es del barrio toda su vida	Si	Si	Micro, Automóvil, Bicicletas
Familia 9	Por independencia	Cercanía a sus padres, y le gusta el barrio	Si	Si	Automóvil y Bicicleta
Familia 10	Padre hizo empresa en propiedad anterior	Vivián siempre en la comuna	No	Si	Automóvil
Familia 11	Herencia, era de su madre, cuando falleció se vino a la casa	Vivir en la casa que heredó con segundo matrimonio	No	Si	Metro, Micro
Familia 12	Centralidad	Cerca del Metro Línea 2	el metro	Si	Micro, Taxi y Metro

Fuente: Elaboración propia

5.4.4. Movilidad residencial y medios de movilidad del hogar

Tabla 70. Movilidad residencial

	Tipo de Residente	Localización Vivienda Actual	Localización Vivienda Anterior 1	Comuna	Tiempo de residencia (AÑOS)	Tipo de vivienda	Régimen tenencia	Localización Vivienda Anterior 2	Localización Vivienda Anterior 3	Localización Vivienda Anterior 4	Localización Vivienda Anterior 5	Localización Vivienda Anterior 6	Localización Vivienda Anterior 7	Localización Vivienda Anterior 8	Localización Vivienda Anterior 9
Familia 1	Nuevo	Club Hípico N° 1754	Av. Echeñique & Montenegro	Ñuñoa	8 meses	Departamento	Arrendatario	Liceo & Darío Salas, San Miguel	Gran Avenida José Miguel Carrera y Teresa Vial, San Miguel	Rey Alberto, San Miguel	La Cisterna	Carlos Antúnez 1831, Providencia	Catedral & Libertad, Santiago	Providencia & Eliodoro Yáñez, Providencia	Av. Macul 2320, Macul
Familia 2	Original	Av. Beauchef N° 1779	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 3	Nuevo	Av. Beauchef N° 1487	Av. Beauchef N° 935	Santiago		Casa	Propietario	Gral Rondizzoni N° 2244, Santiago	El Arrayán 8176, Cerrillos (6 años)	---	---	---	---	---	---
Familia 4	Original	Av. Beauchef N° 1331	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 5	Nuevo	Av. Beauchef N° 1237 ex 1291	Gral Rondizzoni 2300	Santiago	1	Casa	Arrendatario	Conchalí	Santiago	Maipú	Machalí	---	---	---	---
Familia 6	Nuevo	Blanco Encalada N° 1723, Depto 1302	Talca	Talca			Arrendatario	Fanor Velasco N° 85, Santiago	Independencia	San Fernando	---	---	---	---	---
Familia 7	Nuevo	Blanco Encalada N° 1797, Depto 706	Nataníel Cox & Tarapacá	Santiago	S/D	Departamento	Arrendatario	Calle Vaparaíso, Viña del Mar	---	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Original / Nuevo	Gorbea N° 2455, Depto 702	Gorbea N° 1859	Santiago	33	Casa	Propietario	Ñuñoa	Manuel Rodríguez & Domeyko, Santiago	Gorbea N° 1859, Santiago	---	---	---	---	---
Familia 9	Original / Nuevo	Av. Club Hípico N° 698	Echaurren N° 437	Santiago	1	Casa	Propietario	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Original	Av. Beauchef N° 1005	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Original	Av. Beauchef N° 1451	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 12	Nuevo	Gay N° 1728	Compañía de Jesús N° 1492	Santiago		Departamento	Arrendatario	José Manuel Borgoño N° 1864, Maipú	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

Tabla 71. Medios de movilidad del hogar

	Tipo de Residente	Localización Vivienda Actual	Comuna	Medios de movilidad que dispone el hogar: Automóvil	Medios de movilidad que dispone el hogar: Licencia	Medios de movilidad que dispone el hogar: Moto	Medios de movilidad que dispone el hogar: Bicicletas
Familia 1	Nuevo	Club Hípico N° 1754	Santiago	1	1	0	2
Familia 2	Original	Av. Beauchef N° 1779	Santiago	0	0	0	0
Familia 3	Nuevo	Av. Beauchef N° 1487	Santiago	1	2	0	0
Familia 4	Original	Av. Beauchef N° 1331	Santiago	---	---	---	---
Familia 5	Nuevo	Av. Beauchef N° 1237 ex 1291	Santiago	1	2 (Katherine y Fernando)	0	0
Familia 6	Nuevo	Blanco Encalada N° 1723, Depto 1302	Santiago	1	1	0	1
Familia 7	Nuevo	Blanco Encalada N° 1797, Depto 706	Santiago	1	1	0	0
Familia 8	Nuevo / Original	Gorbea N° 2455, Depto 702	Santiago	1	2	0	2
Familia 9	Nuevo / Original	Av. Club Hípico N° 698	Santiago	1	2	0	2
Familia 10	Original	Av. Beauchef N° 1005	Santiago	3	3	0	2
Familia 11	Original	Av. Beauchef N° 1451	Santiago	2	2	0	1
Familia 12	Nuevo	Gay N° 1728	Santiago	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia

Gran parte de las familias entrevistadas cuenta con automóvil y aparecen más bicicletas que en Estación Central.

Residentes para desplazarse al trabajo, utilizan el automóvil, taxi o micro principalmente (Tabla 72). La localización de recintos educacionales, está en San Miguel, Santiago Centro, Providencia principalmente, se desplazan en automóvil, micro o pie, nuevamente el metro no les resulta cómodo (Tabla 73). Lo mismo para el abastecimiento, es a pie o en automóvil, a La Cisterna, Santiago, San Miguel (Tabla 68).

Este barrio tiene una comunidad empoderada, con pertenencia hacia las relaciones materiales, sociales y espaciales, la accesibilidad aparece como un capital que no está en disputa, si la centralidad, es decir, existe una acumulación de capital por localización a actividad. La comunidad comprende la existencia de concentración de derechos ciudadanos, pero son por

localización y capital cultural. Este es un contexto social de mayor poder adquisitivo, mayor capital cultural, grupo de jóvenes profesionales que llegan a disputar el capital espacial.

5.4.5. Movilidad a trabajo desde vivienda actual y vivienda anterior

Tabla 72. Movilidad a trabajo

Tipo de Residente	Miembro	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A TRABAJO DESDE VIVIENDA ACTUAL						MOVILIDAD Y TRANSPORTE A TRABAJO DESDE VIVIENDA ANTERIOR								
		Trabajo	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Movilidad Anterior desde Vivienda	Trabajo	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos		
Familia 1	Nuevo	Mauricio	Desde su casa, Chiloé. Tí til. Vitis del Mar, Rancagua	Chiloé, Tí til, Vitis del Mar, Rancagua	Variable	Avión, Bus o Automóvil	2 veces al mes app.	\$600.000-\$700.000 la semana que está afuera, sino \$35.000-\$40.000 diarios	VA6	Quinta Normal, Dhouse Huechuraba, Forus S.A	Quinta Normal, Huechuraba, La Florida	Casi 2 horas a Huechuraba	Automóvil o Metro y Micro	Lunes a Viernes	\$200.000-\$250.000 al mes	
		Paula	Desde su casa	---	---	---	---	---	VA6	Banco del Desarrollo	Santiago	20	Metro	Lunes a Viernes	\$30.000-\$35.000 al mes	
		Magdalena	---	---	---	---	---	---	VA6	---	---	---	---	---	---	
		Montserrat	---	---	---	---	---	---	VA6	---	---	---	---	---	---	
Familia 2	Original	Pamela	Nueva Extremadura & Mendoza	Quinta Normal	60-80	3 micros	Lunes a Viernes	Un pasaje ida y uno regreso	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Cecilia	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
Familia 3	Nuevo	Pilar	Ferretería, Empresa Familiar	San Miguel	10	Automóvil	Lunes a Viernes AM	No sabe, llena auto	VA3	Ferretería, Empresa Familiar y Empresa Hite Chile	San Miguel y Vitacura	10 y 30	Automóvil	Lunes a Viernes AM	No sabe, llena auto	
		Leopoldo	Ferretería, Empresa Familiar	San Miguel	10	Automóvil	Lunes a Viernes	No sabe, llena auto	VA3	Dueña de Casa	---	10	Automóvil	Lunes a Viernes	No sabe, llena auto	
		Nicolás	---	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	
		Agustín Isidora	---	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	
Familia 4	Original	María Angélica	Ministerio de Educación	Santiago	30 o 20	Pie o Taxi	Lunes a Sábado	\$10.000 diarios	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	
		Gloria	Liceo 1	Santiago	20	Taxi y Metro	Lunes a Viernes	\$1.000 taxi al metro y pasajes	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	
		Henrique	USACH	Santiago	30	Automóvil	Lunes a Viernes	Bencina (no sabe)	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	
		Jaime	USACH	Santiago	30	Automóvil	Lunes a Sábado	Bencina (no sabe)	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	
Familia 5	Nuevo	Felipe	Desde su casa, tiene negocio abastecimiento en garage	Santiago	1	Pie	Lunes a Domingo	0	VA2	Aeropuerto Arturo Merino Benítez	Pudahuel	30 a 40	Micro, Metro, Micro	Lunes a Viernes	Pasajes	
		Felipe	Desde su casa, tiene negocio abastecimiento en garage	Santiago	1	Pie	Lunes a Domingo	0	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 6	Nuevo	Marcelo	Instituto de Neurociología Dr. Alfonso Asejo	Providencia	45	Metro y Pie	Lunes a Viernes	\$1.500 ida y vuelta diarios	VA2	---	---	---	---	---	---	
		Esposa	Matrona y hace acupuntura, a eso se dedica ahora	Variable	Variable	Pie o Metro	1 o 2 veces a la semana	0 o pasajes	VA2	---	---	---	---	---	---	
		Valentina	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 7	Nuevo	José	Efco de Chile, Empresa de Alojamiento Web	Quilicura	35	Automóvil	Lunes a Viernes	\$75.000 Tac y Bencina al mes	VA1	Efco de Chile, Empresa de Alojamiento Web	Quilicura	40 a 45	Micro	Lunes a Viernes	Pasajes	
		Nicole	Colegio Amor de Dios	Cerrillos	20	Micro	Lunes a Viernes	Pasajes	VA1	Casino Enjoy Santiago	Rinconada de Los Andes	20	Pie hasta terminal Bus	Lunes a Viernes	0	
Familia 8	Nuevo / Original	Wilfredo	Hospital San Juan de Diosm Departamento Comunicaciones	Santiago	10	Micro (507 y 109) (a loma en Grajales)	Lunes a Viernes	Pasajes	VA2 Y VA4	Hospital San Juan de Diosm Departamento Comunicaciones	Santiago	35 A 40	Micro y Metro	Lunes a Viernes	Pasajes	
		Paula	Dueña de casa	Santiago	---	---	---	---	VA1	---	---	---	---	---	---	
		Josepha	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 9	Nuevo / Original	Daniel	Desde su casa, es Fotógrafo, sale a terreno	Variable	Variable	Automóvil	Variable	Variable	VA1	---	---	---	---	---	---	
		Karen	Universidad de O'Higgins y Universidad de Chile	Rancagua y Santiago	10	Automóvil, Taxi o Metro	1 a 3 veces a la semana	Variable	VA1	---	---	---	---	---	---	
		Vicente	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 10	Original	María José	Trabaja en Uber	Variable	Variable	Automóvil	Lunes a Domingo	dentro de los \$40.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Daniela	Hospital Doctor Luis Tisné y hace Kinesiología a domicilio	Pañalón	40	Automóvil	Lunes a Viernes y Sábado - Domingo semana por medio	dentro de los \$70.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Julia	Dueña de Casa	Estación Central	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Berta	Torre Entel	Santiago	30	Micro y Metro	Lunes a Viernes	Pasajes	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
Familia 11	Original	Ibán	Consulta en Hipódromo Chile Nº 1520, Gran Avenida José Miguel Carrera Nº 8541, Amanda Labarca 70 y Av. Salvador 70	Independencia, La Cisterna, Santiago y Providencia	20, 15, 25 a 30, 20	Automóvil	Lunes y Martes en Salvador, Mates en la tarde en Santiago, Miércoles en la tarde Hipódromo Chile, Jueves Salvador, en la tarde del Jueves Gran Avenida, Viernes Amanda Labarca, y por la tarde Salvador	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Nancy	Consulta en Hipódromo Chile Nº 1520, Gran Avenida José Miguel Carrera Nº 8541, Amanda Labarca 70 y Av. Salvador 70	Independencia, La Cisterna, Santiago y Providencia	20, 15, 25 a 30, 20	Automóvil	Lunes y Martes en Salvador, Mates en la tarde en Santiago, Miércoles en la tarde Hipódromo Chile, Jueves Salvador, en la tarde del Jueves Gran Avenida, Viernes Amanda Labarca, y por la tarde Salvador	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Andrés	Mall Vivo en Centro	Santiago	30	Bicicleta o Skate, sino Micro y Metro	Part time	0 o pasajes	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
Familia 12	Nuevo	Alvaro	Av. Miraflores \$ Av. El Retiro	Renca	30 a 45	Metro y Micro o Metro y Colectivo	Lunes a Viernes	\$2.000 diarios	VA1	Gran Anenida José Miguel Carrera 25	San Bernardo	25	Metro	Lunes a Viernes	\$ 420 Pasajes estudiante	
		Camila	Routech, Carmen 1967	Santiago	30	Metro y Micro	Lunes a Viernes	\$2.400 diarios	---	---	---	---	---	---	---	

Fuente: Elaboración propia

5.4.6. Movilidad a educación desde vivienda actual y vivienda anterior

Tabla 73. Movilidad a recintos educacionales

Tipo de Residente	Miembro	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A EDUCACIÓN DESDE VIVIENDA ACTUAL							MOVILIDAD Y TRANSPORTE A EDUCACIÓN DESDE VIVIENDA ANTERIOR						
		Educación	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Movilidad Anterior desde Vivienda	Educación	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	
Familia 1	Nuevo	Mauricio	---	---	---	---	---	VA6	USACH	Santiago	90	Micro	Lunes a Sábado	Pasaje Escolar	
		Paula	Colegio Corazón de María	San Miguel	8	Automóvil	Lunes a Viernes	\$1.500	VA6	Instituto Levina Manfredini, Instituto	Providencia	No sabe	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
		Magdalena	Colegio Corazón de María	San Miguel	8	Automóvil	Lunes a Viernes	\$1.500	VA6	Colegio Corazón de María	San Miguel	40-45 ida, 60-100 regreso	Automóvil	Lunes a Viernes	\$40.000-\$50.000 semanales
		Montserrat	Colegio Corazón de María	San Miguel	8	Automóvil	Lunes a Viernes	\$1.500	VA6	Colegio Corazón de María	San Miguel	40-45 ida, 60-100 regreso	Automóvil	Lunes a Viernes	\$40.000-\$50.000 semanales
Familia 2	Original	Pamela	Escuela República de Brasil, Liceo Francés, INSEC	Santiago	15 a 20	Pie, Furgón, Micro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Cecilia	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 3	Nuevo	Pilar	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	---
		Leopoldo	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	---
		Nicolás	Colegio Sagrados Corazones de la Alameda Y UNIACC	Santiago y Providencia	5 o 30	Automóvil	Lunes a Viernes	No sabe, llena auto	VA3	Colegio Sagrados Corazones de la Alameda	Santiago	40	Automóvil	Lunes a Viernes	No sabe, llena auto
		Agustín	Universidad de Chile, FEN	Santiago	15 a 20	Automóvil	Lunes a Viernes	No sabe, llena auto	VA3	Colegio Sagrados Corazones de la Alameda	Santiago	40	Automóvil	Lunes a Viernes	No sabe, llena auto
		Isidora	Colegio Sagrados Corazones de la Alameda 4º Medio	Santiago	5	Automóvil	Lunes a Viernes	La llevan	VA3	Colegio Sagrados Corazones de la Alameda	Santiago	40	Automóvil	Lunes a Viernes	La llevan
Familia 4	Original	Maria Angélica	Universidad de Chile	Ñuñoa	30	Automóvil	Lunes a Viernes	Bencina (no sabe)	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
		Gloria	Universidad de Chile	Ñuñoa	30	Automóvil	Lunes a Viernes	Bencina (no sabe)	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
		Henrique	USACH	Santiago	30	Automóvil	Lunes a Viernes	Bencina (no sabe)	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
		Jaime	USACH	Santiago	30	Automóvil	Lunes a Viernes	Bencina (no sabe)	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 5	Nuevo	Felipe	---	---	---	---	---	---	VA2	Instituto de Gastronomía en Aeropuerto	Pudahuel	30 a 40	Micro, Metro, Micro	Lunes a Viernes	Pasajes
		Felipe	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 6	Nuevo	Marcelo	Instituto de Neurocirugía Dr. Alfonso Asernjo	Providencia	45	Metro y Pie	Lunes a Viernes	\$1.500 ida y vuelta diarios	VA2	Hospital San Juan de Dios	Santiago	20	Metro	Lunes a Domingo	Pasaje Escolar
		Esposa	---	---	---	---	---	---	VA2	Facultad de Medicina de la U. De Chile	Independencia	15	Metro y Micro o Metro y Pie	Lunes a Viernes	4 pasajes diarios escolar
		Valentina	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 7	Nuevo	José	USACH, es Proyectista de Ingeniería y ahora estudia vespertino Ingeniería Civil Industrial	Santiago	35	Automóvil	Lunes a Viernes	Dentro de los \$75.000 Tac y Bencina al mes	VA1	---	---	---	---	---	---
		Nicole	Diplomado en Universidad de Valparaíso, en Facultad de Psicología	Valparaíso	120	Bus	Sábado por medio	\$4.000 ida y regreso	VA1	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Nuevo / Original	Wilfredo	---	---	---	---	---	---	VA2 Y VA4	Universidad ARCIS	Santiago	10	Pie o Bicicleta	Lunes a Viernes	0
		Paula	---	---	---	---	---	---	VA1	Universidad de Las Américas, Kinesología (es fotógrafa antes) (Congeló cuando tuvo a Josepha, luego retomó)	Santiago	35 a 40	Metro	---	---
		Josepha	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 9	Nuevo / Original	Daniel	---	---	---	---	---	---	VA1	Colegio Luis Enrique Izquierdo (ya no existe), Colegio de los Sagrados Corazones Alameda, Escuela de Foto Arte de Chile, Diplomado Universidad de Chile	Santiago, Santiago, Providencia, Santiago	Variable	Micro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
		Karen	---	---	---	---	---	---	VA1	La Pintana	La Pintana	35 a 60	Micro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
		Vicente	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Original	María José	Universidad Diego Portales	Santiago	10 mi a Pie, 4 a 7 min en Bicicleta	Pie o Bicicleta	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Daniela	Universidad del Mar	Maipú	30	Automóvil	Lunes a Viernes	dentro de los \$70.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Julia	Cft Manpower	Santiago	15	Automóvil	Lunes a Viernes	dentro del gasto de bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Berta	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 11	Original	Ibán	Universidad de Chile	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Nancy	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Andrés	Estudia Geografía	Santiago	20	Bicicleta o Skate	Una vez a la semana, antes iba de lunes a viernes	0	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 12	Nuevo	Alvaro	---	---	---	---	---	---	VA1	Escuela de la Cámara de Comercio de Santiago	Santiago	25 mañana y 15 tarde	Metro	Lunes a Viernes	Pasaje Escolar
		Camila	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

5.4.7. Movilidad a abastecimiento desde vivienda actual y vivienda anterior

Tabla 74. Movilidad a recintos de abastecimiento

Familia	Tipo de Residente	Miembro	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A ABASTECIMIENTO DESDE VIVIENDA ACTUAL						MOVILIDAD Y TRANSPORTE A ABASTECIMIENTO DESDE VIVIENDA ANTERIOR						
			Abastecimiento	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Movilidad Anterior desde Vivienda	Abastecimiento	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	Nuevo	Mauricio	Comercializadora San Sebastián Ltda	La Cisterna	10	Automóvil	2 veces al mes	\$1.500	VA6	Tottus Plaza Egaña	La Reina	Variable	Automóvil	Variable	\$2.000
		Paula	Comercializadora San Sebastián Ltda	La Cisterna	10	Automóvil	2 veces al mes	\$1.500	VA6	Tottus Plaza Egaña	La Reina	Variable	Automóvil	Variable	\$2.000
		Montserrat	---	---	---	---	---	---	VA6	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Original	Pamela	San Diego & Franklin y Amasandería en el barrio	Santiago	10 a 15	Colectivo y pie 3 cuadras	una vez a la semana, sábados AM	\$600 ida y \$600 regreso	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Cecilia	Amasandería en el barrio	Santiago	10 a 15	Pie	1 vez a la semana a lo menos	0	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 3	Nuevo	Pilar	Hipermercado Jumbo	San Miguel	7 a 10	Automóvil	Casa 15 días 1 una vez a la semana	No sabe, llena auto	VA3	Lider Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	Casa 15 días 1 una vez a la semana	No sabe, llena auto
		Leopoldo	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	---
		Nicolás	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	---
		Agustín	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	---
Familia 4	Original	María Angélica	Jumbo Mall Alto Las Condes	Las Condes	30 a 60	Automóvil	1 vez al mes	\$10.000	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
		Gloria	Jumbo Mall Alto Las Condes	Las Condes	31 a 60	Automóvil	2 vez al mes	\$10.000	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
		Henrique	---	---	---	---	---	---	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 5	Nuevo	Felipe	La Vega Central, Lo Valledor	Recoleta, Pedro Aguirre Cerdá	15	Automóvil	Todos los días	Bencina	VA2	---	---	---	---	---	
		Felipe	La Vega Central, Lo Valledor	Recoleta, Pedro Aguirre Cerdá	15	Automóvil	Todos los días	Bencina	---	---	---	---	---	---	
Familia 6	Nuevo	Marcelo	Supermercado Líder, 10 de Julio	Estación Central	5	Pie	1 vez a la semana	0	VA2	Supermercado Unimarc	Santiago	5	Pie	3 o 4 veces a la semana	0
		Esposa	Supermercado Líder, 10 de Julio	Estación Central	5	Pie	1 vez a la semana	0	VA2	Supermercado Unimarc	Santiago	5	Pie	3 o 4 veces a la semana	0
		Valentina	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 7	Nuevo	José	Supermercado Líder, 10 de Julio; si necesitan algo menor compran en local de barrio	Estación Central	5	Automóvil y Pie	1 vez al mes	Dentro de los \$75.000 Tac y Bencina al mes	VA1	Supermercado Tottus Nataniel Cox	Santiago	10	Pie ida y Taxi regreso	1 vez al mes	\$1.500 taxi
		Nicole	Supermercado Líder, 10 de Julio; si necesitan algo menor compran en local de barrio	Estación Central	5	Automóvil y Pie	1 vez al mes	Dentro de los \$75.000 Tac y Bencina al mes	VA1	Supermercado Tottus Nataniel Cox	Santiago	10	Pie ida y Taxi regreso	1 vez al mes	\$1.500 taxi
Familia 8	Nuevo / Original	Wilfredo	Supermercado Santa Isabel, Barrio Universitario y Supermercado Líder, 10 de Julio	Santiago	5	Automóvil	1 vez al mes	No sabe	VA2 Y VA4	Hipermercado Líder Irrarrázaval	Ñufoa	5	Automóvil	1 o 2 veces al mes	\$1.000
		Paula	Supermercado Santa Isabel, Barrio Universitario y Supermercado Líder, 10 de Julio	Santiago	5	Automóvil	1 vez al mes	No sabe	VA1	Hipermercado Líder Irrarrázaval	Ñufoa	5	Automóvil	1 o 2 veces al mes	\$1.000
		Josepha	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 9	Nuevo / Original	Daniel	Supermercado Líder Gral Velásquez, Supermercado Líder 10 de Julio, La Vega Chica, Verdulería Club Hípico & Grajales	Estación Central, Santiago, Recoleta, Santiago	10	Automóvil, Locomoción Pública	Variable	\$20.000 llena el estancque del automóvil, dura 3 semanas	VA1	Supermercado Ekono Irrarrázaval	Ñufoa	20	Automóvil	Variable	No sabe
		Karen	---	---	---	---	---	---	VA1	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Original	María José	Supermercado Líder 10 de Julio e Hipermercado Líder Llano Subercaseaux	Estación Central y San Miguel	5 a Líder 10 de Julio, 15 a Líder Llano Subercaseaux	Automóvil	1 vez al mes compra general, compras menores varios días a la semana	dentro de los \$40.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Daniela	Supermercado Líder 10 de Julio e Hipermercado Líder Llano Subercaseaux	Estación Central y San Miguel	5 a Líder 10 de Julio, 15 a Líder Llano Subercaseaux	Automóvil	1 vez al mes compra general, compras menores varios días a la semana	dentro de los \$70.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Julia	Supermercado Líder 10 de Julio e Hipermercado Líder Llano Subercaseaux	Estación Central y San Miguel	5 a Líder 10 de Julio, 15 a Líder Llano Subercaseaux	Automóvil	1 vez al mes compra general, compras menores varios días a la semana	dentro del gasto de bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Berta	Supermercado Líder 10 de Julio e Hipermercado Líder Llano Subercaseaux	Estación Central y San Miguel	5 a Líder 10 de Julio, 15 a Líder Llano Subercaseaux	Automóvil	1 vez al mes compra general, compras menores varios días a la semana	0	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 11	Original	Ibán	Vega Central y Jumbo Costanera Center	Recoleta y Providencia	25	Automóvil	1 vez al mes, a veces otras más	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Nancy	Vega Central y Jumbo Costanera Center	Recoleta y Providencia	25	Automóvil	1 vez al mes, a veces otras más	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Andrés	No sale	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 12	Nuevo	Alvaro	Supermercado Santa Isabel, Barrio Universitario y Supermercado Líder, 10 de Julio	Santiago	5 a 10	Pie	2 veces al mes	0	VA1	Santa Isabel Huérfanos	Santiago	7	Pie	2 veces al mes	0
		Camila	Supermercado Santa Isabel, Barrio Universitario y Supermercado Líder, 10 de Julio	Santiago	5 a 10	Pie	2 veces al mes	0	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: Elaboración propia

El abastecimiento cotidiano practicamente lo hacen todos en el barrio, para esta actividad utilizan automóvil, sino se desplazan a San Miguel, Estación

Central, Recoleta, Providencia, siendo algunos ejemplos. EL barrio tiene dos supermercados y bastantes negocios pequeños de barrio, está sectorizado cerca de las viviendas en edificios, por ejemplo placa comercial bajo un edificio de vivienda en altura y alta densidad (Tabla 74).

5.4.8. Movilidad a recreación desde vivienda actual y vivienda anterior

Tabla 75. Movilidad a recintos de recreación

Tipo de Residente	Miembro	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A RECREACIÓN DESDE VIVIENDA ACTUAL						MOVILIDAD Y TRANSPORTE A RECREACIÓN DESDE VIVIENDA ANTERIOR						
		Recreación	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Movilidad Anterior desde	Recreación	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	Mauricio	Parque O'Higgins, Colegio Corazón de María, La Liga Amigos del Fútbol	Santiago, San Miguel, Peñalolén	25	Automóvil	1 o 2 veces a la semana	\$3.000	VA6	Colegio Corazón de María, La Liga Amigos del Fútbol	San Miguel, Peñalolén	40-45 ida, 60-100 regreso	Automóvil	1 o 2 veces a la semana	\$2.000
	Paula	Parque O'Higgins, Colegio Corazón de María	Santiago, San Miguel	2 o 8	Automóvil	1 o 2 veces a la semana	\$1.500	VA6	Colegio Corazón de María	San Miguel	40-45 ida, 60-100 regreso	Automóvil	1 o 2 veces a la semana	\$40.000-\$50.000
	Magdalena	Parque O'Higgins, Colegio Corazón de María, La Liga Amigos del Fútbol	Santiago, San Miguel, Peñalolén	25	Automóvil	1 o 2 veces a la semana	\$3.000	VA6	Colegio Corazón de María	San Miguel	40-45 ida, 60-100 regreso	Automóvil	1 o 2 veces a la semana	\$40.000-\$50.000
	Montserrat	Parque O'Higgins, Colegio Corazón de María, La Liga Amigos del Fútbol	Santiago, San Miguel, Peñalolén	25	Automóvil	1 o 2 veces a la semana	\$3.000	VA6	Colegio Corazón de María	San Miguel	40-45 ida, 60-100 regreso	Automóvil	1 o 2 veces a la semana	\$40.000-\$50.000
Familia 2	Pamela	No sale porque cuida a madre	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Cecilia	No sale	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 3	Pilar	Casa de amigos en La Reina, Maipú, Huechuraba	La Reina, Maipú Huechuraba	Variable	Automóvil	Fines de semana y a veces en la semana	No sabe, llena auto	VA3	Casa de amigos en La Reina, Maipú, Huechuraba	La Reina, Maipú, Huechuraba	Variable	Automóvil	Fines de semana y a veces en la semana	No sabe, llena auto
	Leopoldo	No sale, solo viaja con Club de Ford A, hacen reuniones en Ferreteria	---	---	---	---	---	VA3	No sale, solo viaja con Club de Ford A	---	---	---	---	---
	Nicolás	Parque O'Higgins	Santiago	1	Pie	2 o 3 veces a la semana	0	VA3	---	---	---	---	---	---
	Agustín	Juega a la pelota	Maipú	No sabe	Automóvil	Fin de semana	No sabe, llena auto	VA3	---	---	---	---	---	---
Familia 4	Isidora	Casa amigas	Santiago, Providencia y Maipú	15 a 45	Pie y Metro	En la semana o fines de semana	Pasajes	VA3	---	---	---	---	---	---
	María Angélica	Teatro Municipal de Santiago, Movistar Arena, Restaurantes Lo Barnechea, Las Condes o Colina, Viña del Mar, El Quisco, Algarrobo, San Antonio	Santiago, Lo Barnechea, Las Condes, Colina, Viña del Mar, El Quisco, Algarrobo, San Antonio	Variable	Automóvil	Variable	Variable	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Gloria	Restaurantes Lo Barnechea, Las Condes o Colina, Viña del Mar, El Quisco, Algarrobo, San Antonio	Santiago, Lo Barnechea, Las Condes, Colina, Viña del Mar, El Quisco, Algarrobo, San Antonio	Variable	Automóvil	Variable	Variable	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Henrique	Restaurantes Lo Barnechea, Las Condes o Colina, Viña del Mar, El Quisco, Algarrobo, San Antonio	Santiago, Lo Barnechea, Las Condes, Colina, Viña del Mar, El Quisco, Algarrobo, San Antonio	Variable	Automóvil	Variable	Variable	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 5	Jaime	Restaurantes Lo Barnechea, Las Condes o Colina, Viña del Mar, El Quisco, Algarrobo, San Antonio	Santiago, Lo Barnechea, Las Condes, Colina, Viña del Mar, El Quisco, Algarrobo, San Antonio	Variable	Automóvil	Variable	Variable	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
	Felipe	Cinemark Alto Las Condes, Restaurantes Santiago, Providencia, Barrio Italia, Isla Negra	Las Condes, Santiago, Providencia, Barrio Italia, Isla Negra	10 a 15	Automóvil	Una vez a la semana	Variable	VA2	Casa Amigos	Santiago Centro	30	Micro y Metro	1 vez a la semana	Pasajes
	Felipe	Cinemark Alto Las Condes, Restaurantes Santiago, Providencia, Barrio Italia, Isla Negra	Las Condes, Santiago, Providencia, Barrio Italia, Isla Negra	10 a 15	Automóvil	Una vez a la semana	Variable	---	---	---	---	---	---	---
Familia 6	Marcelo	Parque en La Florida, Parque en Calera de Tango, Parque Inés de Suárez, Parque Bicentenario	La Florida, Calera de Tango, Providencia, Vitacura	Variable	Automóvil	Todos los fines de semana	Variable	VA2	Cine Hoyts San Agustín, Cinemark La Florida	Santiago y La Florida	Variable	Pie o Micro	2 o 3 veces al mes	0 o pasajes
	Esposa	Parque en La Florida, Parque en Calera de Tango, Parque Inés de Suárez y Parque Bicentenario	La Florida, Calera de Tango, Providencia y Vitacura	Variable	Automóvil	Todos los fines de semana	Variable	VA2	Cine Hoyts San Agustín, Cinemark La Florida	Santiago y La Florida	Variable	Pie o Micro	2 o 3 veces al mes	0 o pasajes
Familia 7	Valentina	Parque en La Florida, Parque en Calera de Tango, Parque Inés de Suárez y Parque Bicentenario	La Florida, Calera de Tango, Providencia y Vitacura	Variable	Automóvil	Todos los fines de semana	Variable	---	---	---	---	---	---	---
	José	Parque O'Higgins y Parque Intercomunal La Reina	Santiago y La Reina	25	Automóvil	1 o 2 veces al mes	Dentro de los \$75.000 Tac y Bencina al mes	VA1	Mercado Central	Santiago	Variable	Pie	Variable	0
	Nicole	Parque O'Higgins y Parque Intercomunal La Reina	Santiago y La Reina	25	Automóvil	1 o 2 veces al mes	Dentro de los \$75.000 Tac y Bencina al mes	VA1	Mercado Central	Santiago	Variable	Pie	Variable	0
Familia 8	Wilfredo	Parque O'Higgins, Parque Intercomunal La Reina y Parque Quinta Normal	Santiago, La Reina y Quinta Normal	30 a parques y 75 al ir a Pie a Quinta Normal	Automóvil y Pie a Quinta Normal	Casi todos los fines de semana	Bencina	VA2 Y VA4	Parque Botánico Ñufoa, Parque Ramón Cruz, Parque Juan XXIII, Plaza	Ñufoa	Variable	Pie	Fines de semana	0
	Paula	Parque O'Higgins, Parque Intercomunal La Reina y Parque Quinta Normal	Santiago, La Reina y Quinta Normal	30 a parques y 75 al ir a Pie a Quinta Normal	Automóvil y Pie a Quinta Normal	Casi todos los fines de semana	Bencina	VA1	Parque Botánico Ñufoa, Parque Ramón Cruz, Parque Juan XXIII, Plaza	Ñufoa	Variable	Pie	Fines de semana	0
Familia 9	Josepha	Parque O'Higgins, Parque Intercomunal La Reina y Parque Quinta Normal	Santiago, La Reina y Quinta Normal	30 a parques y 75 al ir a Pie a Quinta Normal	Automóvil y Pie a Quinta Normal	Casi todos los fines de semana	Bencina	---	Ñufoa, Parque Ramón Cruz, Parque Juan XXIII, Plaza	Ñufoa	Variable	Pie	Fines de semana	0
	Daniel	Va a ver a amigos en Plaza Manuel Rodríguez, Barrio Brasil	Santiago	15	Pie	En la semana	0	VA1	Parque O'Higgins y amigos en Plaza Manuel Rodríguez	Santiago	5 y 15	Pie	Variable	0
	Karen	No sale	---	---	---	---	---	VA1	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Vicente	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	María José	Barrio Bellavista, amigos Vitacura, Pichilemu	Recoleta, Vitacura, Pichilemu	Variable	Automóvil	Todos los fines de semana	dentro de los \$40.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Daniela	Plaza Ñufoa	Ñufoa	No sabe	Automóvil	1 vez cada 2 semanas	dentro de los \$70.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Julia	Casa tías en Maipú, Quinta Normal, Ñufoa	Maipú, Quinta Normal, Ñufoa	Variable	Automóvil	Variable	dentro del gasto de bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 11	Berta	Barrio Bellavista y Barrio Brasil	Recoleta y Santiago	No sabe	Uber o Taxi	Variable	\$2.500	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Ibán	Cine Hoyts La Reina y Teatro Bellavista	La Reina y Providencia	40	Automóvil	una vez al mes	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Nancy	Cine Hoyts La Reina y Teatro Bellavista	La Reina y Providencia	40	Automóvil	una vez al mes	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 12	Andrés	No sale	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
	Alvaro	Paseo Buñes, Paseo Barrio Lastarria, Santiago Centro, Parque O'Higgins	Santiago	7 a 10 min hacia Buñes y Brasil, a Barrio Lastarria en metro 10 min	Metro ida, Taxi reg	Todos los fines de semana	\$4.000 taxi mas metro, \$5.400 total	VA1	Paseo Barrio Lastarria y Barrio Brasil	Santiago	Variable	Pie	Fin de semana por medio	0
Familia 12	Camila	Paseo Buñes, Paseo Barrio Lastarria, Santiago Centro, Parque O'Higgins	Santiago	7 a 10 min hacia Buñes y Brasil, a Barrio Lastarria en metro 10 min	Metro ida, Taxi reg	Todos los fines de semana	\$4.000 taxi mas metro, \$5.400 total	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: elaboración propia

5.4.9. Movilidad a salud desde vivienda actual y vivienda anterior

Tabla 76. Movilidad a recintos de salud

	Tipo de Residente	Miembro	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A SALUD DESDE VIVIENDA ACTUAL						MOVILIDAD Y TRANSPORTE A SALUD DESDE VIVIENDA ANTERIOR						
			Salud	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Movilidad Anterior desde Vivienda	Salud	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos
Familia 1	Nuevo	Mauricio	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$2.000 bencina + \$2.000 estacionamiento	VA6	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$2.000 bencina + \$2.000 estacionamiento
		Paula	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$4.000	VA6	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$2.000 bencina + \$2.000 estacionamiento
		Magdalena	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$4.000	VA6	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$2.000 bencina + \$2.000 estacionamiento
		Montserrat	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$4.000	VA6	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$2.000 bencina + \$2.000 estacionamiento
Familia 2	Original	Pamela	Consulta en Providencia y Hospita Clínico de la Universidad de Chile José Joaquín Aguirre	Providencia y Independencia	No sabe	Metro	cada 2 o 3 años	Pasajes	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Cecilia	Capredena y Hospital Militar de Santiago	Santiago y La Reina	No sabe	Taxi	Muy poco	\$25.000	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 3	Nuevo	Pilar	Megasalud Gran Avenida y Clínico UC	San Miguel y Santiago	10 min desde casa 5 min desde trabajo	Automóvil	Cada 6 meses	No sabe, llena auto	VA3	Megasalud Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	1 vez al año	No sabe, llena auto
		Leopoldo	Megasalud Gran Avenida y Clínico UC	San Miguel y Santiago	10 min desde casa 5 min desde trabajo	Automóvil	Cada 6 meses	No sabe, llena auto	VA3	Megasalud Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	1 vez al año	No sabe, llena auto
		Nicolás	Megasalud Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	1 vez al año	No sabe, llena auto	VA3	Megasalud Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	1 vez al año	No sabe, llena auto
		Agustín	Megasalud Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	1 vez al año	No sabe, llena auto	VA3	Megasalud Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	1 vez al año	No sabe, llena auto
		Isidora	Megasalud Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	1 vez al año	No sabe, llena auto	VA3	Megasalud Gran Avenida	San Miguel	15	Automóvil	1 vez al año	No sabe, llena auto
Familia 4	Original	María Angélica	Clinica Santa María	Providencia	60	Taxi al Metro	6 meses	Taxi al metro \$1.000 y pasaje metro	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
		Gloria	Clinica Alemama	Vitacura	30	Automóvil	6 meses	No sabe	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
		Henriette	Clinica Alemama	Vitacura	30	Automóvil	6 meses	No sabe	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
		Jaime	Consulta particular	Variable	Variable	Variable	Variable	Variable	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica
Familia 5	Nuevo	Felipe	No va	---	---	---	---	---	VA2	---	---	---	---	---	---
		Felipe	Centro Médico en Santiago Centro y Clínica Dávila	Sabtlago y Recoleta	20	Automóvil	1 vez al año	No sabe	---	---	---	---	---	---	---
Familia 6	Nuevo	Marcelo	Clinica Indisa	Providencia	15	Automóvil	cada 3 meses	No sabe, llena auto	VA2	No uso	---	---	---	---	---
		Esposa	Clinica Indisa	Providencia	15	Automóvil	cada 3 meses	No sabe, llena auto	VA2	Dentista en Facultad de Medicina de la U. De Chile, Médico en Santa Cruz	Independencia y Santa Cruz	Variable	Metro y Micro o Mtro y Pie, o Bus	Poco	Variable
		Valentina	Clinica Indisa	Providencia	15	Automóvil	cada 3 meses	No sabe, llena auto	---	---	---	---	---	---	---
Familia 7	Nuevo	José	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez cada 2 meses	Dentro de los \$75.000 Tac y Bencina al mes	VA1	Clinica Dávila	Recoleta	15	Taxi	1 vez cada 2 meses	\$3.000-\$4.000 ida , igual al regreso
		Nicole	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez cada 2 meses	Dentro de los \$75.000 Tac y Bencina al mes	VA1	Clinica Dávila	Recoleta	15	Taxi	1 vez cada 2 meses	\$3.000-\$4.000 ida , igual al regreso
Familia 8	Nuevo / Original	Wilfredo	Clinica Indisa	Providencia	15	Automóvil	2 veces al año	No sabe	VA2 Y VA4	Clinica Indisa y Clinica Servet	Providencia	15	Automóvil	2 veces al año	No sabe
		Paula	Clinica Indisa	Providencia	15	Automóvil	2 veces al año	No sabe	VA1	Clinica Indisa y Clinica Servet	Providencia	15	Automóvil	2 veces al año	No sabe
		Josepha	Clinica Indisa	Providencia	15	Automóvil	2 veces al año	No sabe	---	Clinica Indisa y Clinica Servet	Providencia	15	Automóvil	2 veces al año	No sabe
Familia 9	Nuevo / Original	Daniel	Centro Médico UC Christus San Joaquín	Macul	15 a 20 sin tráfico, 20 a 30 con taco	Automóvil	Poco	Bencina, no sabe	VA1	Consalud	Santiago	15	Automóvil o Micro	1 vez al año	Pasaje o Bencina
		Karen	Centro Médico UC Christus San Joaquín	Macul	15 a 20 sin tráfico, 20 a 30 con taco	Automóvil	Poco	Bencina, no sabe	VA1	---	---	---	---	---	---
		Vicente	Centro Médico UC Christus San Joaquín	Macul	15 a 20 sin tráfico, 20 a 30 con taco	Automóvil	Poco	Bencina, no sabe	---	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Original	María José	Clinica Santa María	Providencia	15	Automóvil	Muy poco	Dentro de los \$40.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Daniela	Integrarmédica Barcelona	Providencia	20	Automóvil	Casi nunca	Dentro de los \$70.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Julia	Integrarmédica Barcelona y Clínica Bicentenario	Vitacura y Estación Central	30 a Integrarmédica y 10 a Clínica Bicentenario	Automóvil	Este año muchas veces	dentro del gasto de bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Berta	Integrarmédica Barcelona y otros por Fonasa	Providencia	20	Taxi o Uber	Casi nunca	No sabe	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 11	Original	Ibán	Clinica Avansalud	Providencia	15	Automóvil	Poco	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Nancy	Clinica Avansalud	Providencia	15	Automóvil	Poco	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Andrés	Clinica Dávila	Recoleta	15	Automóvil	1 vez al año	\$35.000 de petróleo a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 12	Nuevo	Alvaro	Megasalud Alameda	Santiago	7	Metro	Poco, no va hace 3 años	Pasajes	VA1	Megasalud Alameda	Santiago	7	Metro	Poco, no va hace 3 años	Pasajes
		Camila	Megasalud Alameda	Santiago	7	Metro	Poco	Pasajes	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: elaboración propia

Los recintos de recreación se ubican en Santiago Centro, Las Condes, Providencia, La Reina, Huechuraba y otros, hay diferencia en donde se ubican, pero coincidencia en que prácticamente se movilizan en automóvil. (Tabla 75)

Los recintos de salud se ubican en Santiago, Recoleta, Providencia, Macúl, Estación Central y otros. Utilizan poco el sistema de salud, por lo que no se ven afectados si deben ir a lugares un poco más alejados (Tabla 70).

5.4.10. Movilidad a otros desde vivienda actual y vivienda anterior

Tabla 77
Movilidad a otros

Tipo de Residente	Miembro	MOVILIDAD Y TRANSPORTE A OTRO DESDE VIVIENDA ACTUAL						MOVILIDAD Y TRANSPORTE A OTRO DESDE VIVIENDA ANTERIOR							
		Otro	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	Movilidad Anterior desde Vivienda	Otro	Localización destino	Tiempo Viaje (MIN)	Medio Transporte	Frecuencia	Costos	
Familia 1	Nuevo	Mauricio	Colegio Corazón de María	San Miguel	8	Automóvil	2 veces a la semana, tardes	\$1.500 ida y vuelta	VA6	---	---	---	---	---	---
		Paula	Peluquería	San Miguel	8	Automóvil	1 o 2 veces al mes	\$1.500	VA6	---	---	---	---	---	---
		Magdalena	---	---	---	---	---	---	VA6	---	---	---	---	---	---
		Montserrat	---	---	---	---	---	---	VA6	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Original	Pamela	Dirigenta vecinal, junta de vecinos	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Cecilia	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
Familia 3	Nuevo	Pilar	Comunidad Sagrados Corazones de la Alameda - encuentros matrimoniales	Santiago	10	Automóvil	Todos los viernes, excepto verano	No sabe, llena auto	VA3	Comunidad Sagrados Corazones de la Alameda - encuentros matrimoniales	Santiago	40	Automóvil	Todos los viernes, excepto verano	No sabe, llena auto
		Leopoldo	Comunidad Sagrados Corazones de la Alameda - encuentros matrimoniales	Santiago	10	Automóvil	Todos los viernes, excepto verano	No sabe, llena auto	VA3	Comunidad Sagrados Corazones de la Alameda - encuentros matrimoniales	Santiago	40	Automóvil	Todos los viernes, excepto verano	No sabe, llena auto
		Nicolás	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	---
		Agustín	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	---
		Isidora	---	---	---	---	---	---	VA3	---	---	---	---	---	---
Familia 4	Original	María Angélica	Actividades extraprogramáticas en el Ministerio de Educación	Santiago	30 o 20	Pie o Taxi	1 vez a la semana	\$10.000 diarios	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	
		Gloria	---	---	---	---	---	---	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	
		Henrique	---	---	---	---	---	---	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	
		Jaime	---	---	---	---	---	---	No aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No Aplica	
Familia 5	Nuevo	Felipe	---	---	---	---	---	---	VA2	---	---	---	---	---	
		Felipe	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 6	Nuevo	Marcelo	---	---	---	---	---	---	VA2	---	---	---	---	---	
		Esposa	---	---	---	---	---	---	VA2	---	---	---	---	---	
		Valentina	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 7	Nuevo	José	Pescar, La serena	La Serena	300	Automóvil	Variable	Variable	VA1	---	---	---	---	---	
		Nicole	Yoga, Sala Yuukti Yiga	Santiago	20	Pie	2 veces a la semana	0	VA1	Yoga, Sala Yuukti Yiga	Santiago	20	Pie	2 veces a la semana	0
Familia 8	Nuevo / Original	Wilfredo	---	---	---	---	---	---	VA2 Y VA4	---	---	---	---	---	
		Paula	---	---	---	---	---	---	VA1	---	---	---	---	---	
		Josephá	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 9	Nuevo / Original	Daniel	---	---	---	---	---	---	VA1	---	---	---	---	---	
		Karen	---	---	---	---	---	---	VA1	---	---	---	---	---	
		Vicente	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 10	Original	María José	Voleibol en San Bernardo, Lampa y Santiago	San bernardo, Lampa y Santosgo	10	Automóvil	Fines de semana	dentro de los \$40.000 bencina a la semana	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Daniela	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Julia	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Berta	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
Familia 11	Original	Nancy	Centro de Formación Técnica Cámara de	Santiago	5 a 10	Automóvil	Lunes a Viernes	0 la llevan	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Andrés	---	---	---	---	---	---	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Alvaro	Paca a pasear a perro por el barrio	---	---	---	---	---	---	VA1	---	---	---	---	---
Familia 12	Nuevo	Camila	Viaja a regiones en avión por trabajo	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	

Fuente: Elaboración propia

Las otras actividades que describen los entrevistados son variadas, y sigue siendo el automóvil desde esta comuna una activo de la movilidad de los residentes (Tabla 77).

Respecto a las movilidad satisfecha, un grupo de residentes se siente a gusto con la disponibilidad y acceso a sus actividades, pero es en el sector de Beauchef que se sienten más lejanos a tener acceso, ese sector se encuentra aislado del metro, debe atravesar Parque o Av. Rondizzoni para llegar a él, hay grado de inseguridad y la locomoción colectiva pasa esporádicamente, por lo que se encuentran en una situación de aislamiento, entonces el automóvil comienza a tomar protagonismo (Tablas 78 y 79).

5.4.11. Movilidad insatisfecha desde vivienda actual y vivienda anterior

Tabla 78. Movilidad insatisfecha desde vivienda anterior

MOVILIDAD INSATISFECHA DESDE VIVIENDA ANTERIOR Y MODOS TRANSPORTE											
Tipo de Residente	Miembro	Mayor costo	Menor costo	Movilidad insatisfecha por transporte y movilidad desde vivienda anterior para acceder a actividades / servicios / lugares / otros	Movilidad insatisfecha por viajes inútiles desde vivienda anterior	Redes conocidas desde anterior residencia (BICICLETA)	Redes conocidas desde anterior residencia (COLECTIVO)	Redes conocidas desde anterior residencia (METRO)	Redes conocidas desde anterior residencia (TRANSANTIAGO - BUS)	Redes conocidas desde anterior residencia (TAXI)	
Familia 1	Nuevo	Mauricio	No	Si	No	No	---	---	Metro	Bus acercamiento	---
		Paula	---	---	---	---	---	---	---	---	---
		Magdalena	---	---	---	---	---	---	---	---	---
		Montserrat	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Original	Pamela	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Cecilia	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
Familia 3	Nuevo	Pilar	El mismo	El mismo	No, se movían en micro o automóvil familiar, no había impedimento	No, lo hacían de cualquier manera	---	Colectivo	No había	Micro	No lo usaban
		Leopoldo	---	---	---	---	---	---	---	---	---
		Nicolás	---	---	---	---	---	---	---	---	---
		Agustín	---	---	---	---	---	---	---	---	---
		Isidora	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 4	Original	María Antonia	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Cloria	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Henrique	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
		Jaime	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	
Familia 5	Nuevo	Felipe	No	Si	Si llovía se inundaban las calles y no podía ni cruzar, no iba a trabajar. No era el transporte si no el clima.	Por el clima	---	Colectivo	---	Micro	Taxi
		Felipe	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 6	Nuevo	Marcelo	Si	No	Si, porque no tenían auto, habían lugares a los que no accedían ni en metro ni micro, no podían llegar	El automóvil ahora les permite llegar a toda partes, el resto es lo mismo desde vivienda pasada a actual	---	---	Metro (lo bueno es que tenía conectividad, en los metro Los Héroes tomaban a cualquier parte)	Micro	Taxi
		Esposa	---	---	---	---	---	---	---	---	---
		Valentina	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 7	Nuevo	José	Si	No	No	No	---	---	Metro	Micro	---
		Nicole	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Nuevo / Original	Wilfredo	No	Si	No	No	---	---	Metro	Micro	Taxi
		Paula	---	---	---	---	---	---	---	---	---
		Josepha	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 9	Nuevo / Original	Daniel	---	---	No	No	---	---	Metro, Línea 1 y 2, después crearon Línea 5	Micro	---
		Karen	---	---	---	---	---	---	---	---	---
		Vicente	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Original	María José	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Daniela	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Julia	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Berta	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 11	Original	Ibán	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Nancy	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
		Andrés	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Familia 12	Nuevo	Alvaro	El mismo	El mismo	No, para nada porque tenía la combinación de la Línea 2 o Línea 1	No, pero viviendo antes en Maipú, puede decir que era fácil la vida desde esa comuna que está más alejada	Bicicleta	---	Metro	Micro	Taxi
		Camila	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Tabla 79
Movilidad insatisfecha desde vivienda actual

MOVILIDAD INSATISFECHA DESDE VIVIENDA ACTUAL Y MODOS TRANSPORTE									
Tipo de Residente	Miembro	Movilidad insatisfecha por transporte y movilidad desde actual vivienda para acceder a actividades / servicios / lugares / otros	Movilidad insatisfecha por viajes inútiles desde actual vivienda para acceder a actividades / servicios / lugares / otros	Redes conocidas desde actual residencia (BICICLETA)	Redes conocidas desde actual residencia (COLECTIVO)	Redes conocidas desde actual residencia (TRANSANTIAGO - BUS)	Redes conocidas desde actual residencia (METRO)	Redes conocidas desde actual residencia (TAXI)	
Familia 1	Nuevo	Mauricio	No, ahora llegan a mas lugares en mucho menos tiempo	Si, dependen muchas veces todos del automóvil, si no esta disponible el automóvil para llevar a las hijas a una actividad, no pueden ir	Bicicleta	---	---	Metro	---
		Paula	---	---	---	---	---	---	---
		Magdalena Montserrat	---	---	---	---	---	---	---
Familia 2	Original	Pamela	Si, porque hay poca locomoción, si quiere salir a las 22.00 hrs, debe ser en Taxi, micro hay una sola, hast las 9.30-10.00 hrs. Las actividades y reuniones de junta de dirigentes las hace en su casa; tiene varios grupos funcionales, grupo Patrimonio Verde que trabajan con los residuos del barrio y siembran. Grupo Las Vigias del Patrimonio que son por el barrio. Y Burbujitas de Amor, que son abuelitas que tejen.	Por las redes de transporte, son malas	---	---	Micro	Metro	Taxi
		Cecilia	---	---	---	---	---	---	---
Familia 3	Nuevo	Pilar	No	No	---	Colectivo	Micro	Metro	Taxi
		Leopoldo	---	---	---	---	---	---	---
		Nicolás	---	---	---	---	---	---	---
		Agustín Isidora	---	---	---	---	---	---	---
Familia 4	Original	María Angélica	Si, hay actividades que quisiera hacer que quedan lejos, por ejemplo ir a ver al Circo du Soleil a Ciudad Empresarial. Y afecta la iluminación, que impide que pueda usar el barro de noche, se ve tranquilo pero es inseguro. Hay una micro que no pasa nunca	Si, por acceso al transporte, micro demora mas de 20 minutos en pasar. Debe tomar el metro en Toesca o Rondizzoni, porque el del Parque O'Higgins no le sirve debe cruzar el parque, entonces se dice que tiene metro, pero no lo tiene, debe tomar taxi. La micro se acercamiento pasa cada una hora y no siempre a la misma, por lo que no se puede contar con ello, es mucho tiempo	---	Colectivo	Micro	Metro	Taxi
		Gloria	---	---	---	---	---	---	---
		Henrique Jaime	---	---	---	---	---	---	---
Familia 5	Nuevo	Felipe	No, porque salen de noche en auto. Acá muchos de los residentes tienen autos	No	Bicicleta	---	Micro	---	Taxi
		Felipe	---	---	---	---	---	---	---
Familia 6	Nuevo	Marcelo	No, el tema que con hija se complica ir en locomoción colectiva	Si, por el coche de bebé, puedo acceder a trayectos cortos y no en horas punta	---	Colectivo	Micro	Metro	Taxi, Uber
		Esposa	---	---	---	---	---	---	---
Familia 7	Nuevo	José	No	No	---	---	Micro	Metro	---
		Nicole	---	---	---	---	---	---	---
Familia 8	Nuevo / Original	Wilfredo	No	No	---	---	Micro	Metro	Taxi
		Paula	---	---	---	---	---	---	---
		Josepha	---	---	---	---	---	---	
Familia 9	Nuevo / Original	Daniel	No	un 70%	Bicicleta	---	Transantiago	Metro	Taxi, Uber
		Karen	---	---	---	---	---	---	---
		Vicente	---	---	---	---	---	---	---
Familia 10	Original	María José	No	No	---	---	Micro	Metro	Taxi - Uber
		Daniela	---	---	---	---	---	---	---
		Julia	---	---	---	---	---	---	---
		Berta	---	---	---	---	---	---	---
Familia 11	Original	Ibán	No	No	---	---	---	---	---
		Nancy	No	No	No la usa	Lo utilizan más que la micro	La utiliza Nancy a veces, pocas, no hay buena frecuencia	No utiliza	No utiliza
	Andrés	---	---	---	---	---	---	---	
Familia 12	Nuevo	Alvaro	accesibilidad y uno puede llegar	No	Tiene muy cerca bicicletas públicas, a media cuadra pero no las ocupa, no le sirven en este momento porque no trabaja cerca donde pueda dejar, si trabajara cerca de esas bicicletas disfrutaría de ese servicio, pero por lo mismo vendió su bicicleta porque no podía usarla.	---	Micro	Metro	Taxi
		Camila	---	---	---	---	---	---	---

Fuente: elaboración propia

5.4.12. Autoevaluación de situaciones de movilidad

Si se observa la autoevaluación que se hacen los residentes de sus situaciones de movilidad, para muchos, el estar localizados en este barrio le permite acceder a más lugares, en más corto tiempo. Se ven afectados en el costo de sus viajes, al no tener buen acceso al transporte público, utilizan taxi en muchos de sus viajes cotidianos o automóvil, lo que hace muy caro el llegar a sus actividades cotidianas. Las ofertas de transporte a lo largo de los años no han cambiado, solo les han instalado un paradero, que no está constituido como tal (Tabla 80).

Tabla 80. Autoevaluación de situaciones de movilidad

		AUTOEVALUACIÓN DE LAS SITUACIONES DE MOVILIDAD						
Miembro	Tipo Residente	Más lugares accesibles	Tiempos de viaje a destino	Oferta de transporte	Frecuencia	Costos	Adaptaciones y nuevas estrategias	
Familia 1	Mauricio	Nuevo	Más lugares	Más corto	Metro, mejor acceso	Menor	Menor	No, cambió por ejemplo lugar de compras por comodidad, no producto de localización
Familia 2	Pamela	Original	Tiene difícil acceso a transporte público, una micro que pasa entre 20-30 min	Cortos	Micro, el metro no está tan cerca	Baja	Bajo	No ha cambiado, han hecho paraderos insuficientes
Familia 3	Pilar	Nuevo	Más lugares	Más corto	Mas oferta	No sabe, porque ahora no usa transporte público	Menor	No, siguen usando los mismos lugares
Familia 4	María Angélica	Original	Muchos lugares	Largos	Mala	Mala	Altos porque no hay opciones	Si, cuando hay desfiles en la Alameda, camina
Familia 5	Felipe	Nuevo	Más lugares	Más corto	Las mismas	La misma	Más costosos	Si, en cada comuna que vivió, mientras más cerca del centro te encuentres es más fácil llegar a todos lados, este es el caso ahora
Familia 6	Marcelo	Nuevo	La misma cantidad de lugares, pero en automóvil, no en transporte público, pero es lo mismo	Igual, pero porque utilizan el automóvil, porque si usarán para todo transporte público, demorarían más, no por la distancia, sino porque el sistema está colapsado, hoy los tiempos de traslados son más largos que los que tenían antes. La micro, que no la usan, no saben cada cuanto tiempo pasa	Las mismas	La misma	Menos costosos	Si, en las mañananas a Marcelo le cuesta tomar metro por afluencia de personas, entonces en vez de tomarlo en Toesca, camina a Los Héroes, para lo que tuvo que adecuar su tiempo, levantarse más temprano ya que tiene que caminar un tramo. Ahora está pensando ir en bicicleta y así aprovecha de hacer ejercicio
Familia 7	José	Nuevo	Menos Lugares	Demora más	Las mismas	Menor	Son más costosos, por Tac y bencina	No, todos los establecimientos son los mismos pero hubo un cambio en movilidad, la micro que tomaba allá no es la misma que pasa acá, tiene que caminar más para tomar la micro en caso que no vaya en automóvil, en automóvil le queda más expedito para salir a la carretera e ir al trabajo.
Familia 8	Wilfredo	Nuevo / Original	A la misma cantidad de lugares	Menos	Las mismas	Menor	Son más costosos, es menos por la misma cantidad de dinero	No, nos les gusta tener la mismas rutasy rutinas, van cambiando
Familia 9	Daniel	Nuevo / Original	Los mismos	Demora más, 1/3 más por la cantidad de autos y los mismo con el Metro porque cuesta subir, Taxi caro y también circula por tacsos	Las mismas	La misma	Igual de costosos	Si, demora mucho más, por eso tuvo que tomar más tiempo para realizar los mismos trayectos, anticipándose, toma más tiempo hacer el mismo trayecto
Familia 10	María José	Original	Muchos lugares	Poco tiempo	Mala (cada 20 minutos), micro 121, prefiere caminar al metro Parque O'Higgins	Mala	Altos porque no hay opciones	Adaptarse al escaso transporte público, metro y micro 121 que oasa cada 20 minutos
Familia 11	Ibán	Original	Muchos lugares	Demora mucho usar el transporte público	Mala	Mala	Costoso, porque hay que usar más colectivos y taxis	No
Familia 12	Alvaro	Nuevo	Muchos más porque desde la Alameda se llega a cualquier parte	Menos, por la ubicación, ese fue el objetivo de vivir allí	Mejor	Mejor	Son más caros, pero aahora toma uber y le sale mucho más barato, sobre todo cuando va a Maipú a ver a sus padres o a buscar a su hijo	No, casi siempre iba a comprar la centro o iba a otros lados

Fuente: Elaboración propia

Los entrevistados detectan cambios en el barrio en el ámbito residencial, dan cuenta de los edificios en altura y de hace ya varios años en el sector de Beauchef, y los nuevos en sector de Blanco Encalada. Algunos residentes perciben positivos los cambios en el barrio. Si les interesa mantener la característica tradicional del barrio, no perderla. Detectan que estas transformaciones al barrio también pueden ser por dar vivienda a los estudiantes que se encuentran en el sector. Todas las inquietudes negativas que aparecen al entrevistar a los residentes, es la infraestructura de transporte, carentes, y sin frecuencia que permita agilizar sus actividades cotidianas, tanto es así, que incluso prefieren caminar antes que esperar la locomoción colectiva que pasa distanciada en más de 20 minutos (Tablas 75 y 76.)

Tal como se indicó en el caso de Estación Central, todo lo indicado en tablas de este capítulo 5.4, está graficado a modo de mapa en este caso en Anexo 8 que complementa a esta tesis. En los mapas se puede revisar como se mueven dependiendo la modalidad y que distancias recorren dentro de la ciudad para llegar a sus actividades cotidianas. También se presentan mapas con su movilidad residencial.

Claramente en los casos las condiciones materiales condicionan a las personas en su contexto. Esto se podría explicar para Barrio Parque O`Higgins, es el Parque O`Higgins, el que está condicionando a los sujetos, ese es un espacio de recreación y es parte del capital espacial que está en disputa, pero caso extraño, condiciona de manera negativa al acceso al transporte. Existiendo pocos servicios, el modo de viajar de los residentes resulta determinante y difícil. El Parque podría considerarse un elemento de aspiración para el nuevo residente, pero está condicionando la infraestructura, y lleva a que las prácticas cotidianas de movilidad, de las personas del barrio, se transformen en algo más complejo, más caro y además con menos posibilidades materiales a disposición.

5.4.13. Percepción de las transformaciones urbanas del barrio

Tabla 81. Percepción de las transformaciones urbanas del barrio

		PERCEPCIONES DE TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL BARRIO (RESIDENCIAL, COMERCIAL Y ESPACIO PÚBLICO)						
Miembro	Tipo Residente	Observa cambios en el barrio en el último tiempo (Residencial, Comercial, Espacio Público)	Localización cambios	Antigüedad cambios	Factores que explican cambios	Opiniones, inquietudes y expectativas sobre estos cambios	Identificación situaciones conflictivas, incoherente / perjuicio	
Familia 1	Mauricio	Nuevo	El barrio lo conocía antes, hay más presencia comercial que hace 20 años más o menos. También se ve un tema de abandono de viviendas, sobre todo por el sector de San Francisco y algo en Rondizzoni, antes no se veían, tal vez los propietarios murieron y no tienen descendientes, y quedaron vacías, pero si es más notorio. Es residencial y comercial. En espacio público si hubieron mejoras de luminarias y mejoraron áreas verdes, en Boucheff. Todas las antejardines que eran pedaleiros, ahora son antejardines, hay patito y costitas, está más bonito.	Beauchef mejoras y San Francisco y Rondizzoni deterioro de viviendas	6 años Beauchef, deterioro viviendas 3 años	Tema generacional, de emprendimientos que no rindieron, por eso hay también casas que están abandonadas, hay dueños que se murieron y no tuvieron descendencia. Y los cambios positivos, hay mucha interacción de los vecinos, los vecinos de este sector por ejemplo se agrupan y además de estar preocupados de la seguridad, están preocupados del entorno y eso lo encuentra tremendamente positivo.	Cuando tienes un cambio, que sitios erizados se convirtieron en plaza, se convirtieron en parque, todo eso te ayuda al tema de la seguridad. A pesar que este barrio está cerca de la catedral, no es un barrio peligroso. Bueno, Santiago en si no es recomendable andar a la 1 de la mañana solo, pero tampoco un barrio peligroso, a pesar del Club Hípico, que lo llenes por todo el frente, que no hay mayor habitabilidad, no es tampoco una zona de delincuencia. Es un barrio bien tranquilo, eso le ha gustado tanto.	No
Familia 2	Pamela	Original	Si, dentro de su barrio, Rondizzoni hasta la tercera cuadra al Norte y a Pedro Montt al Sur. El norte de esta comunidad es un barrio sustentable. Dentro del barrio ha habido mejoras impulsadas por ellos, mejoraron veredas después de 4 años de lucha, ahora hay presentado un proyecto igual para el borde de Rondizzoni y Club Hípico hasta la tercera cuadra porque hoy hay más dinero. Están trabajando en propuestas para mejorar las calles, se han gestionado pinturas de casas. Tienen como comunidad cuestionamiento por ruta de futura ciclovía. Problemas con proyecto de parqueaderos del municipio que lo mezclan con proyecto de la ciclovía, lo que no debería ser, no están de acuerdo, además no pueden intervenir sus propiedades por ser Zona Típica, esto es un veneficio para el Movistar Arena	Han cerrado muchos negocios pequeños, los que ayudaban a mantener a familias de baja pensión, ahora hay que caminar más lejos a Pedro Montt si se quiere abastecer de algo. Clausuraron en Club Hípico un estacionamiento que albergaba 150 autos, hoy esos autos se estacionan en la calle, un caos. Están con propuesta de paneles solares para la viviendas del barrio, hace 3 años trabajando en eso.	Año 1973, pusieron rejas al Parque O'Higgins, fue un impacto para el barrio. Cuando quedó y cerró la Fábrica Yariu, fue un impacto para el barrio, el barrio se llenaba de gente que iba a sus casas a almorzar, era muy alegre, eso en Club Hípico con Pedro Montt; ahora ahí están haciendo Chilevación	Los cambios están siendo pensados solo para algunos en esta Administración Municipal de Tohá, no se niega a los cambios si van en beneficio de todos	Si, los parqueaderos y ciclovías, además se generarán 3 paso de cebras nuevos, lo que traerá más lado, más riesgo en cruces, la parada de micro vía la ciclovía; están mal proyectadas, no van según el tránsito. No están de acuerdo como boque en que conviertan en Zona de Conservación Histórica, porque les bajará el valor de propiedad por tanta restricción. Son casas del año 1927, todas las casas están intervenidas según las necesidades de las familias, ella hizo arreglos hace 50 años, por ejemplo hizo el comedor donde era patio. Se opusieron a una explotación en Club Hípico que sería para generar edificios en altura, eso se ganó hace varios años.	No
Familia 3	Pilar	Nuevo	Si, cambios en la ornamentación, está más bonito el barrio	No en zonas puntuales, los cambios son en el espacio público en general, han arreglado jardines en las calles, está más limpio	2 o 3 años	Tratar de cuidar el barrio, hacer un barrio más residencial y que sea un barrio quizás no pintoresco pero tratar de mantener el sector, un lugar más bonito.	Han resultado positivos los cambios	No
Familia 4	María Angélica	Original	Si, hicieron un edificio de veintitantos pisos, hay temas con los perros de departamento, los sacan y dejan todo sucio. Mucho ruido en el parqueo, animales abandonados y otros que vienen a adiestrar, música, etc. Mucho ruido del Movistar Arena, Scout, fiestas, 18 de Septiembre, Lolapalca, y más, es todos los fines de semana, hay hasta una fiesta de los aborígenes.	3 torres, una es la que nos afecta, se escucha lo que hablan cuando salen a hablar por celular al balcón, se portan a lazar perros...	6 a 7 años edificios, Conciertos como 4 años, fiesta abrazos 5 años	No sabe	El barrio era tranquilo, todos se concilian, con los edificios se pierde esa vida de barrio y comunidad, llega gente de otro lado, muchas familias nuevas, a veces más de 200 por edificios	Si, la llegada de nuevas familias, producto de los edificios, colapsan el sistema de transporte que ya es malo. Hay conflicto en lo económico, el barrio se ha puesto cada vez más caro, y por ejemplo debes invertir en desplazamiento cada vez más dinero. Está lleno de inmigrantes en los edificios nuevos que están concisos, viven muchas personas en un departamento, hay muchos hallucinos, no roban ni nada, pero generan bastante ruido en el barrio, se preguntan a fumar afuera, música fuerte, etc.
Familia 5	Felipe	Nuevo	No	No hay, solo hicieron unos jardines en un tramo de la Av. Beauchef, desde Rondizzoni a la Obraje	6 o 7 años	Gestión de un grupo de vecinos, era más grande el proyecto, cambió Alcalde y se fue abajo	Por lo menos se hizo ese tramo de jardines, se pintaron las casas, esa parte está muy linda	No
Familia 6	Marcelo	Nuevo	Poco, muy poco. Hay más edificios, hay más áreas verdes. Lo que mejoró este tema es que está del Ejército ahí, que está más hemoseado y tiene más cuidado. La plaza que está al frente del edificio está horrible, entonces no se ve mucho cuidado ni arreglo en ese aspecto. Está mal.	El Ejército puso dinero	4 años	Antes estaban ahí los arsenales de guerra, pero ahora está la Comandancia del Ejército, entonces ahora hay más cuidado	No tenemos, pero se ve más bonito el barrio, es algo positivo	El sector de calle 10 de Julio es muy feo
Familia 7	José	Nuevo	Si, están construyendo varios edificios en todos lados, el cambio es netamente residencial	Si, más cerca al metro o a la Alameda, uno va para allá y están construyendo tanto edificio; en el barrio la vivienda es para parte de las universidades que hay por acá, este lado es más lejano, pero está más cerca de las universidades.	5 años	La alta demanda de vivienda	No, es que son necesidades que las personas van adquiriendo, no cree que sea beneficioso, ni negativo tampoco. No le afecta. Para el barrio sí, al llegar más gente, llegan diferentes culturas y puede haber un cambio para el barrio.	No
Familia 8	Wifredo	Nuevo / Original	Si, Contrucción y basura. Cuando se refiere a la construcción es que están demoliendo casas y están construyendo edificios demasiado rápido, y más en el sector donde vive. Desde lo comercial, hay muchos chinos, ellos compran todo y hacen bodegas, lo que es más rápido aún que un edificio. Demuestran una casa y al otro día ves que ya hicieron otras. De espacio público no ha visto nada.	Lado de Estación Central, Molina, Av. España, por esa zona están poblando más chinos. El tema residencial son los edificios típicos, por lo menos acá ya está bajando un poco el tema de la construcción, pero casi excepcional Domkeyo con José Miguel Carrera, botaron hace poco una imprenta, botaron un par de casas para construir un edificio y por esa misma calle llegando a Vergara están botando y construyendo rápido.	Ya llevamos como hace veinte años en esto, está transformándose el barrio, siempre fue un barrio residencial, y más a barrio universitario, ahora el barrio residencial está volviendo, porque están construyendo muchos edificios de viviendas, son los mismos edificios pero tienen gente que es externa, gente que viene solamente a estudiar o que trabaja cerca y su vida familiar la hace el fin de semana en otro lugar. Eso es lo que está pasando en este barrio.	El trabajo y el estudio	Se están adaptando, porque no es tan raro, es algo a lo que ya se acostumbraron, que hagan un edificio al lado, se acordaban que había una panadería o que estaba el negocio del frente, la gente va dejándolo en el pasado, se les olvida y se edifica solamente.	No
Familia 9	Daniel	Nuevo / Original	Si hay muchos cambios, más locales de comida, completos, chinos, bazas, locales, aumentaron los universitarios, los lugares de comida van a aumentando hacia la Alameda. En espacio público nada, arreglan un poco la plaza un poco de pintura pero nada más. Hay más edificios, 4 a 5 edificios siempre hay nuevas construcciones.	De su residencia a la Alameda	2 años	La llegada e gente nueva al barrio, la gente de paso, que no es de barrio como afuera por entretenido, no por necesidad	Los cambios si son inmobiliarios, le parecen negativos, ya está colapsado el barrio; por si el cambio es de comercio, le parece positivo lo que complementa al barrio	Obviamente, antes estacionaba su auto abajo gratis y ahora tiene que pagar, tiene que hacer el trámite de residente para que no lo cobren. Los sistemas de construcciones son conflictivos, el camión tirando cemento, que el barrio se modifique, que demuestran patrimonios para construir edificios que colapsan, que pueden ser colapsan no puede pasar al centro, faltan calles, los niños ya no pueden jugar en las calles por el flujo de autos
Familia 10	María José	Original	Si, cercano a la Universidad de Chile está todo renovado, ahora hay como cuatro edificios nuevos. En espacio público está renovado fuera de la Universidad de Chile. Respecto al comercio, hay aumentado como cuatro almacenes, enfocados a los universitarios, fajas, café, fotocopias, etc.	Cercano a la Universidad de Chile, en Blanco Encalada	6 años	Lo de la universidad, cree que el aumento es la cantidad de alumnos, por eso la agrandaron y el tema de los departamentos para ganar más plata los de la inmobiliarias	Le llama la atención que la mayoría de los arrendatarios, aunque no es racista, son Haitianos, en la calle en un semáforo le ofrecen cosas o te limpian los vidrios, cree que viven por acá, porque yo a veces voy a comprar algo y he una fila de Haitianos, mucho Boliviano también, eso llama la atención. Hay mucho arriendo a extranjero, gentes pidiendo plata, eso no se vea, muchos asaltos de auto, roban 1 auto diario, ahora los estudiantes están forzando porque no encuentran su auto, antes uno no veía esas cosas. Está mal, no sale tranquila, por ejemplo no puede andar a las 10 de la noche en bicicleta porque le da suato que se la quiten en la esquina, antes no tenía ese drama, o quiere entrar a buscar algo o al baño y le da miedo dejar el auto afuera 10 minutos, se lo han abierto, entonces anda con miedo, le pasó a ella y Hermena Choc, en 10 minutos salió y el auto estaba desmantelado, así que yo creo que es malo no sabe si será la gente nueva que ha llegado al barrio o vienen a robar de otra población, ha cambiado para mal.	Si a su mamá le quitaron el auto el 2013 ahora con pistola y el auto apareció a la semana en la población El Castillo en la Pintana, desmantelado, lo único que tenía eran las ruedas, eran personas de corbata con maletín, pero acá eso pasa todos los días.
Familia 11	Ibán	Original	Han surgido serie de edificios, pero fuera de los edificios el barrio sigue siendo el mismo. El cambio en el espacio público, es que cerraron el parque hace años, han aparecido comercios de barrio, esto como resultado de los edificios, unos 3 más para abastecer a los residentes	Construyeron un edificio en Club Hípico y otro en Beauchef, 4 en total hasta ahora. Ha cambiado el Barrio Vergara, Toesca, Club Hípico, Echaurren, son muchos edificios, uno al lado del otro, en calle Blanco también. Ejército ha mencionado las construcciones salvo 2 pequeño edificios.	14 años	La población ha crecido desmesuradamente en Santiago, hay mucha gente que se viene de provincia, gente que se queda, extranjero, inmigrantes, en fin ha habido un gran flujo de individuos que necesitan vivir. De hecho la gente que no es propietaria los departamentos los arriendan, los que quieren para comercio, no se ven departamentos desocupados	Cree que son más bien positivos, bueno a ellos nos les va a tocar, porque están en una zona de conservación histórica, tiene sus ventajas y desventajas. La ventaja es que las casas son inamovibles y las desventajas es que no pueden hacer cambios que no autoren la municipalidad, ni siquiera pintura, a veces nos da un poquito de rabia, nada más pero en general no, quizás por el tema colectivo nos han aumentado tres veces.	No
Familia 12	Alexar	Nuevo	Si, de hecho al lado de su edificio demolieron una empresa que había y sé que van a construir lo más probable un edificio y ha visto que han ido construido otros edificios, han ido pagando de terrenos gigantes, se ve lo el barrio, antes se veían más bonito con casas más chicas, edificios más pequeños. Encuentra que por ahí cerca hay un buen acceso a parques y a centros comerciales, el tema es que por los cambios residenciales, se va a llenar de gente. Ahí va a haber más alojamiento, más tráfico, más gente en los supermercados	Vergara con Claudio Gay, entre el Ejército y la Autopista, ahí van a hacer un edificio, por Claudio Gay hacia Almirante La Torre también hay casas que se están vendiendo, lo más probable que la compre una inmobiliaria y luego edificios o hagan cosas grandes	Por lo menos desde que está viviendo en el centro, por lo menos unos cuatro años que se ven esas cosas, cada vez más se ven edificios.	Cree que es lo mismo que le pasó, la gente sabe que vendiéndose hacia el centro está más cerca de todo. Las inmobiliarias saben que hay un buen negocio de comprar /m2, relativamente barato, edificar un edificio y en vez de una casa tener 200 departamentos que lo rentabilizan mucho más. El otro motivo que se está viviendo la gente al centro es por los subsidios que dan, siempre dan un buen subsidio por estar habiendo en el centro.	Le gustaría que el centro hicieran lo que hacen en otros países, por ejemplo en Francia de respetar la estructura, la fachada por último del edificio antiguo y que adentro hagan lo que quieren, conservar el casco antiguo de la ciudad, sería ideal, y que no hicieran edificios tan grandes, sería fundamental porque agente mucho cemento y pocas áreas verdes. Las áreas verdes que hay en el centro son las que existieron hace tiempo y no se ven nuevas. Los cambios han sido beneficiosos, van a empezar demoliendo y meten mucho ruido, y construyendo todo, y además no generan áreas verdes.	Directamente no, pero por ejemplo los días sábados uno quiere descansar y están metiendo ruido

Fuente: Elaboración propia

5.4.14. Percepción de las transformaciones transporte del barrio

Tabla 82
Percepción de la infraestructura de transporte

		PERCEPCIONES DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE					
Miembro	Tipo Residente	Localización transformaciones en el transporte	Antigüedad cambios en transporte	Efectos de nuevas infraestructuras de transporte en el barrio	Opiniones, inquietudes y expectativas sobre estos cambios	Identificación situaciones conflictivas	
Familia 1	Mauricio	Nuevo	Se hicieron paraderos en Bouchef, como hace 3 años. Y Algunos paraderos en Rondizzoni, viene todo arrastrado con el tema del Transantiago, son 3 años donde ya se definieron, y comenzaron a ponerse estos, pero la verdad no lo viví, se mas o menos porque venia para acá, pero tampoco es un tema de que lo haya experimentado o me haya influido.	3 años	Ninguna	Encuentra que paraderos están incompletos, no están pensados para la gente que está esperando media hora, no tienen techo, va a llover, el barrio es como viejo, entonces tampoco le puedes poner una cosa que vaya en contra el entorno.	No
Familia 2	Pamela	Original	Hicieron paraderos nuevos, pero ni siquiera les pusieron techos. Es un barrio patrimonial y cree que los tienen castigados	2 a 3 años	No, se mantiene terriblemente mal la infraestructura de transporte	No ha habido cambios, cree están poniendo recursos en Barrio Yungay.	No
Familia 3	Pilar	Nuevo	No se ha fijado, solo pasa la micro	No hay	No, porque no ha visto nada	No, porque no ha visto nada	No
Familia 4	María Angélica	Original	Cuando partió Transantiago, les pusieron la micro, antes solo era automóvil o colectivo, aunque ahora están más comunicados, no es suficiente. Hoy les genera problema andar en automóvil para ir a trabajar al centro, no hay estacionamientos y el tacho	Desde Transantiago	Conectividad pero insuficiente	No	No, lo que le afecta son temas que suceden en la Alameda, como desfiles, que revalsan multitud a estos sectores
Familia 5	Felipe	Nuevo	No, están por hacer ciclovías	No hay	La nueva ciclovía la quieren generar en el lado de las viviendas, sería mucho mejor por el lado del parque, que además la vereda es más ancha	La ciclovía por el Parque sería sin interrupción, no así del lado de las viviendas	Muchos temas de temas, la comunidad es organizada y cuando se llama al plan cuadrante disminuye un poco, pero luego vuelve, es por la llegada de autos al Movistar
Familia 6	Marcelo	Nuevo	No hay cambios	No ha percibido cambios	No ha percibido cambios	Más que del transporte habla del espacio público, las áreas verdes están muy mal cuidadas, Parque O'Higgins sucio, plazas con gente almorzando porque no hay lugar para ellos	Más que del transporte habla del espacio público, las áreas verdes están muy mal cuidadas, Parque O'Higgins sucio, plazas con gente almorzando porque no hay lugar para ellos
Familia 7	José	Nuevo	No hay cambios	No ha percibido cambios	No ha percibido cambios	Entre más gente llegue al barrio, deben haber cambios en la movilización, debe aumentar el flujo, pero eso si crearía un impacto negativo, no por la necesidad de movilizarse, sino por la contaminación acústica, accidentes: eso genera un impacto negativo.	No
Familia 8	Wilfredo	Nuevo / Original	No, es el mismo flujo de siempre, no ha habido muchos cambios. Si el metro lo pusieran ahí mismo, habría un cambio, pero el metro como es línea antigua, se conserva dónde está y no considera que haya un cambio tan drástico.	Siempre han pasado las micros por ahí, por Almirante La Torre, por República...	El tema de los paraderos es básico, no cumplen a veces con las necesidades de los pasajeros, iluminación, o la señalética, etc.	No tiene expectativas. Lo beneficioso es que los cambios han generado puesto de trabajo	No, cree que problema se genera al vecino solo cuando están construyendo, al vecino siempre le va a causar algún problema, el polvo, el ruido, que los mismos obreros se sientan en la puerta de la casa, pero nada más
Familia 9	Daniel	Nuevo / Original	No hay	No hay	Ni positivo, ni negativo	No se debería cambiar el sistema de transporte, porque ya es barrio, sería bueno un travía para los abuelitos	No
Familia 10	María José	Original	No hay	No hay	No ha visto nada	Le gustaría que pasara más de una micro y más seguido, si se te pasa una debes esperar casi 40 minutos o caminar al metro. El transporte no tiene nada beneficioso, agradece tener automóvil, no le gusta andar en micro ni metro, apretado y colapsado, asaltos, etc. Prefiere andar 20 minutos en bicicleta que subir a una micro	Robos, asaltos en el barrio y el los sistemas de transporte. El automóvil es lo único que le da seguridad. Sino utiliza Uber
Familia 11	Ibán	Original	Solo los paraderos de micros, los pusieron solamente	No hay	No hay, sería ideal que hubiesen mas pedios de locomoción para poder ir a diferentes lugares. Igual uno se moviliza bien a pesar de la gente, hay taxis	No	No
Familia 12	Alvaro	Nuevo	Vergara sabe que no habían paraderos y habilitaron paraderos, pero el tema del tráfico sigue tal cual, deberían habilitar ciclovías, por ejemplo en Ejército podría ser una buena alternativa pero no la han habilitado, las ciclovías que hay desde Santa Isabel, que empieza ahí en 18 pero podría ser incluso un poco más extensa, empezar desde Av. España y que siga por todo Toesca y siga sería ideal.	se dio cuenta de los paraderos hace tres meses atrás	Conversa con la gente que trabaja en el edificio, para ello es más fácil llegar y acceder a la movilización, tenían que caminar hacia la Alameda, pero ahora caminan hacia Vergara que queda a una cuadra y media y pueden tomar micro, por lo menos eso es una ventaja para ellos.	Para él no representa un beneficio, pero sabe que para terceros sí, pero a la vez generan un tacho en la tarde porque hay mucho flujo de vehículo, entonces hay más vehículos que micros, generan más atocha miento, y eso podría ser quizás que juega en contra	No, porque al trasladarse en metro se ahorra los tachs

Fuente: elaboración propia

5.4.15. Medidas de mitigación y opiniones del barrio

Tabla 83
Medidas de mitigación y opiniones del barrio

			MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y OPINIONES GENERALES						
Miembro	Tipo Residente	Medidas de mitigación	Opinión del automóvil para su movilidad cotidiana	Opinión del metro para su movilidad cotidiana	Opinión de la micro para su movilidad cotidiana	Opinión de la bicicleta para su movilidad cotidiana	Opinión de la moto para su movilidad cotidiana	Opinión de caminar para su movilidad cotidiana	
Familia 1	Mauricio	Nuevo	Usa más el automóvil, llega más rápido y es barato para ir a sus actividades	Es lo que utiliza	Le gusta, es puntual, pero desde su residencia se sale mejor usar el automóvil	No utiliza	Las niñas	No utiliza	No camina
Familia 2	Pamela	Original	No	No tiene	Complicado el metro en este sector, la caminata al metro es muy sola, han asallado a bastante gente. Porque tienes por un lado el parque y por el otro lado casi casas no tienes. Es terrible usar metro.	A la Municipalidad siempre estamos pidiendo a ver si nos ponen más micros, por lo menos otro recorrido, por Beauchef hasta la Alameda, les haría falta otra locomoción. Lo bueno es que la municipalidad les tiene una micro municipal, que hace un sectorcito que a mucha gente le ayuda, pueden ir a comprar a Franklin, al Hospital en Santa Rosa, por lo menos eso te puede hacer llegar al metro.	No la puede ocupar	No utiliza	Camina cuando sale a comprar al barrio con la Madre
Familia 3	Pilar	Nuevo	Ninguna, porque solo utiliza el automóvil	Es lo más cómodo y rápido, anda apurada	No lo utiliza	No la utiliza	Le gustaría utilizarla, pero le da miedo andar en la calle y que la puedan atropellar	No utiliza	Camina poco, no sale, llega a la casa y se queda ahí
Familia 4	Maria Angélica	Original	Andar en taxi	No hay donde estacionar	Le queda lejos, no lo considera	Tiene acceso, pero es escasa la cantidad, no puede esperar	No usa bicicleta	No utiliza	Camina al trabajo cuando hay problemas en la Alameda
Familia 5	Felipe	Nuevo	No	Prefiere moverse en automóvil, luego colectivo o taxi	No lo utiliza	No lo prefiere	No tiene tiempo	No utiliza	No sale a caminar
Familia 6	Marcelo	Nuevo	Andar a Pie, más en Automóvil y si ponen ciclovías se movilizaría en bicicleta	Lo prefiere usar	Ahora es difícil, hay algo nostálgico, antes era cómodo	No le gusta	Es la mejor alternativa, ayuda además a la contaminación, pero es peligroso	No utiliza	Le parece una medida de mitigación
Familia 7	José	Nuevo	Podría ocupar la locomoción pública, pero si me demoraría más en llegar a destino	Es lo más efectivo	Prefiere ocupar mil veces la micro que el metro, porque el metro en horas punta es caótico, es horrible entrar al metro, así que prefiero mil veces una micro, prefiero ir parado o tener la posibilidad de sentarse tranquilamente en una micro que se va a demorar más, pero no vas a estar apretado, donde la gente empuja	Prefiere la micro que el metro, prefiere ir parado o tener la posibilidad de sentarse tranquilamente en una micro aunque demore más	No le conviene, su trayecto es muy largo, como 30 km	Tuvo, pero es inseguro	No camina
Familia 8	Wilfredo	Nuevo / Original	No	Lo usa poco, para ir de compras, médico, etc o ir más lejos	Ineficiente y caro	Ineficiente, congestionado	Incómodo para llevar equipos de trabajo, por eso lo dejó como modo de transporte	No utiliza	Dentro del barrio si se puede caminar.
Familia 9	Daniel	Nuevo / Original	No	Es lo que utiliza para trabajar	No tiene problema	No tiene problema	No tiene problema	No utiliza	No tiene problema
Familia 10	Maria José	Original	Trasladarse en Automóvil solamente	Es lo que le da seguridad en su desplazamiento cotidiano	No le gusta para nada, apretado, sucio, mucha gente, es inseguro	No le gusta para nada, apretado, sucio, mucha gente, es inseguro, asaltan, etc.	Segunda opción después del automóvil, la prefiere antes de subir a una micro	No utiliza	Camina si es necesario
Familia 11	Ibán	Original	No tiene observación, el sistema de transporte es alcohado en general, por lo que utiliza el automóvil, sino taxi y colectivo	Es lo que utiliza	No lo utiliza, queda lejos	Es lo que hay para salir del sector	No tiene	No utiliza	No camina por el barrio, va al parque a pasear al perro
Familia 12	Alvaro	Nuevo	Usar el metro	Es el colectivo, hay uno hacia Maipú, desde metro Moneda, funciona perfecto	El metro funciona perfecto para llegar a destino, el sistema metro le parece increíble. El problema no está en el metro, sino a los usuarios, no lo saben usar, las puertas se están cerrando y se meten igual	La micro se demora siempre, el tema de parar en cada paradero, pero no encuentra que funcione mal en si el transporte, insiste que no es el medio de transporte, si no quien lo utilice; no pagan los pasajes.	Se iría en bicicleta a su trabajo, pero hay pocas vías por donde irse que sean ciclovías, las ciclovías que hay son chicas, están mal hechas, están hechas sobre calle, que solamente cortaron un pedazo para hacer una ciclo vía, no ampliaron la calle que eso deberían hacer.	No utiliza	Camina en sus trayectos de movilidad

Fuente: Elaboración propia

Las medidas de mitigación difieren entre un residente y otro, el automóvil, el metro, taxi, caminar más, y otros. En este barrio el metro pierde importancia, no es el eje fundamental que entrega accesibilidad al barrio. Acá los nuevos residentes buscan espacio público, áreas verdes y cercanía al Santiago Centro y a otras comunas (Tabla 83).

5.4.16. Percepción barrio, transporte y transformaciones residenciales

Tabla 84
Percepción barrio, transporte y transformaciones residenciales

Miembro		Tipo Residente	PERCEPCIONES GENERALES DEL BARRIO, TRANSPORTE Y TRANSFORMACIONES RESIDENCIALES		
			Percepción barrio	Percepción transporte	Transformaciones residenciales
Familia 1	Mauricio	Nuevo	Es un barrio tranquilo, antiguo, hay una comunidad activa en el barrio, con la que trabajan la seguridad, reciclaje. El domingo el sector del Parque O'Higgins en un desastre, se pone muy popular y peligroso, hay que ir bien temprano si se quiere ir.	Tiene poco transporte el barrio, conviene ir al metro, por Rondizzoni es más seguro, hay veredas, pocos autos	No se ven afectados directamente por las transformaciones residenciales
Familia 2	Pamela	Original	Es un barrio muy unido, se trabaja en equipo, aunque hay una división con los residentes de Beauchef, sector norte. Le encanta pasear por Av. Beauchef, llega caminando hasta Tupper. Le tiene miedo a sector Bascuñán y barrio San Eugenio, siempre hay asaltos.	Poco	Nuevos residentes jóvenes en sector de Av. Beauchef norte, a casas más grandes. Su barrio se mantiene con gente de más edad.
Familia 3	Pilar	Nuevo	Encuentra peligroso el barrio de noche, roban muchos autos o los desmantelan. Hay poca luz en la noche, falta iluminación	No lo utiliza, no tiene opinión	No las detecta
Familia 4	María Angélica	Original	Muchos edificios con inmigrantes, ruido en Parque O'Higgins, tomateras, poca conectividad	Escaso	Edificios que perjudicaron la vida de barrio
Familia 5	Felipe	Nuevo	Le parece inseguro por los robos de noche de autos, pero le parece un bello barrio, está cerca de todo	No lo utiliza, hay poco	No las detecta, son anteriores a su llegada
Familia 6	Marcelo	Nuevo	El sector de calle 10 de Julio no les gusta, es la zona del barrio que genera conflicto para caminarla, el resto no, hay partes de Blanco que no le gustan mucho. La estrategia de venir a este barrio fue estar cerca de todo y del metro	Colapso	No las reconoce, vive en un edificio nuevo
Familia 7	José	Nuevo	No tienen expectativas de quedarse, se quisieran ir a La Serena cuando termine los estudios, utiliza tranquilamente un pequeño sector de barrio	No le gusta el metro	Se está llenando de nuevos edificios, que traerá a nuevos residentes y tal vez nuevas culturas
Familia 8	Wilfredo	Nuevo / Original	Hay colegios, farmacias, SAPU para los abuelitos, hay centros médicos. Lo que yo haría en algún momento lo dieron que República y Ejército hubieran modificaciones de doble tránsito con un bandejón al medio donde se pudieran estacionar autos, eliminaron un sentido y dejaron el otro, en algún momento dijeron que la calle Sazie se iba a transformar en peatonal para conectar esas dos calles era buena idea y crean espacios públicos para nosotros, pero no han creado espacios públicos en años, no le hemos ganado al cemento, el cemento se ha triplicado, las áreas verdes no, entonces si hay más locales de comidas debemos tener un mejor lugar donde transite la gente haciendo más calles, de hecho son bien cochinos porque tiran la comida al suelo, en ese sentido el barrio se ha visto perjudicado. Pero le gusta mucho su barrio	Hay buen acceso al transporte	Nuevos residentes llegan al barrio a habitar edificios
Familia 9	Daniel	Nuevo / Original	Le encanta su barrio	Le encanta su barrio	Le encanta su barrio
Familia 10	María José	Original	El barrio está muy peligroso, roban afuera de las casas los autos todos los días, lo dejas 10 minutos afuera y lo desmantelan. El parque les resulta peligroso, drogas y mucho consumo de alcohol, hay muy poca seguridad adentro. De Blanco Encalada hasta Alameda es el Barrio Universitario, es tranquilo entre República y Ruta a Cordillera, es como la mitad del Club Hípico. Cuando se oscurece es peligroso llegar por el metro, tanto por el Parque, que lo cierran o por Rondizzoni que está la penitenciaría.	Cuando se oscurece es peligroso llegar por el metro, tanto por el Parque, que lo cierran o por Rondizzoni que está la penitenciaría.	Se ha transformado en sector de Blanco Encalada, pero ese sector es bastante tranquilo
Familia 11	Ibán	Original	No es muy grato caminar por ejemplo por Club Hípico, es un sector muy árido, van a pasear al Parque al perro, le resulta agradable el barrio, ellos nunca han tenido un problema de seguridad.	Es escaso pero funciona	Hay gran cantidad de edificios nuevos, pero no le afectan
Familia 12	Alvaro	Nuevo	Utiliza de su barrio el Parque O'Higgins. Cuando camina desde su barrio va acortando camino, por ejemplo va por Parque Almagro, va al Santa Isabel, y baja por Bulnes o por entre medio de calles. A veces se va a Meiggs caminando por Toesca, camina hasta llegar a Molina y luego se va en dirección de Meiggs. Circula también por el borde de la autopista. Va a Vergara donde hay una botillería, luego Almirante La Torre, hay otro supermercado y una veterinaria donde lleva al perro. No le gusta caminar por 10 de Julio ya que hay poca iluminación, es más peligroso	Hicieron un paradero nuevo lo que favoreció a las personas, ahora pueden salir del barrio a otros sectores sin necesidad de usar el metro	Se está llenando de edificios, están demoliendo varias edificaciones del sector

Fuente: Elaboración propia

El barrio es considerado por sus residentes muy unido, tiene varias juntas de vecinos bien activas, según señala Pamela de Familia 2, y varias en formación,

trabajan en conjunto como equipo solicitando mejoras al municipio, por tanto, el barrio tiene hoy, independiente si los residentes sean originales o no, un capital social importante, además del cultural ya mencionado anteriormente. Los fines de semana el Parque que es el gran capital del barrio, resulta peligroso para los residentes, también a las afueras de Arena Santiago. Por otro lado, el Club Hípico, deja un espacio árido a sus afueras, sin vida, en deterioro.

Sobre la percepción del barrio, es descrito como un barrio muy tranquilo de día pero muy inseguro de noche, roban automóviles diariamente en el sector. No hay una buena percepción del transporte, y las transformaciones residenciales, generadas por la edificación en altura, no les afecta mayormente, solo una entrevistada se siente afectada por ellos, debido a su cercanía.

5.3.17. Conclusiones sobre los entrevistados de Barrio Parque O'Higgins

Para el caso de Santiago – Parque O'Higgins, de las 12 entrevistas semiestructuradas realizadas, dirigidas a residentes tradicionales y nuevos, en busca de precisar a través de los relatos el capital espacial, dentro del área de la comuna de desarrollo inmobiliario durante estos últimos años, se observan otros nuevos residentes, los de viviendas unifamiliares, no visto en el caso de Estación Central. El barrio es delimitado según observación en terreno, al norte con la calle Gay, al Poniente con Abate Molina y El Mirador, al Sur con Pedro Montt, y al Oriente Autopista Central; se obtuvieron los relatos de movilidad y uso de las redes del transporte de los residentes, y sólo se destacando el automóvil, taxi, caminata, y el metro en este caso en un segundo plano por falta de accesibilidad según la percepción de los residentes.

Específicamente, se realizaron 4 entrevistas a residentes originales, 1 de ellos a propietario desde años 1928, otro alrededor de 1957, y otros 1997 y 2002; todos propietarios. Por otro lado, fueron 7 entrevistas a residentes nuevos, 3 de ellos en vivienda unifamiliar, caso diferente que se da en este barrio, y 4 en edificación nueva en altura, pero, 2 de ellos, clasificados como

“original/nuevo”, que habitan edificación en altura pero son residentes originales del barrio que se están independizando de sus padres.

La red de Metro, Línea 2 en este caso, no se configura como eje central de movilidad, por acceso. Las familias en estos casos evidencian una condición socioeconómica mejor que en Estación Central, por lo que desarrollan su movilidad principalmente en automóvil, además del poco acceso a transporte público en el que se encuentran, aparece con fuerza una clase socioeconómica que reside desde hace pocos años ABC1 y C2.

Para todas las actividades en más de un 90% de los entrevistados, el transporte público no es el que determina la movilidad de la familia para la realización de sus actividades cotidianas de trabajo, educación y recreación.

Se dan dos situaciones diferentes, una en sector de Beauchef y otra desde Blanco Envalada al Norte, viven el barrio de diferente manera. El sector de Beauchef considera no tener transporte público eficiente a disposición. Es una zona conservación histórica, por lo tanto, hoy está regulada cualquier intervención. Tiene una comunidad movilizadora y participativa, que está trabajando con el municipio para lograr mejoras.

El otro sector señalado, es más disperso, no hay una comunidad empoderada que esté guiando el desarrollo de ese barrio.

Hay en ambos casos una tendencia a caminar y a utilizar el automóvil, luego taxi, y otros sistemas de transporte existentes, como el metro, colectivo micro.

En este barrio también hay ciertas actividades cotidianas a las que ambos grupos se dirigen caminando, por ejemplo el abastecimiento de escala menor (feria y supermercado), la recreación y algunos al trabajo. Los recintos de salud quedan más lejos al barrio.

El sector está delimitado por el Club Hípico en el lado poniente, el que se transforma en una barrera y por el lado oriente está el Parque O'Higgins, que es

el lugar de recreación de muchos, pero al mismo tiempo es una barrera de acceso al transporte público, metro; también para algunos resulta peligroso.

En la autoevaluación sobre situaciones de movilidad y comparación con vivienda anterior, todos coinciden que desde Parque O`Higgins acceden a más lugares, pero si tienen movilidad insatisfecha, por el deficiente acceso al transporte público, demoran muchísimo mas si lo utilizan para llegar a destino. Mas del 90% de los hogares entrevistados señalan que el el barrio está sufriendo transformaciones de edificación en altura y llegada de nuevos residentes, ajenos al barrio. Y el 100% de las familias conoce las redes de transporte público disponibles para su movilidad, siendo el Transantiago invisible en sus relatos, lo sienten lejano, por baja frecuencia.

La familia más antigua entrevistada llega a vivir al barrio por vivienda entregada por el Ejército ese año. Hay un sector de población obrera que se diferencia de un sector un poco más acomodado económicamente en el barrio, especialmente en Beauchef.

En este caso solo un residente mostró descontento por las transformaciones residenciales, al resto no le gustan, pero no se sienten afectados. Si les preocupa que el metro, visto en la estación que es más accesible para un grupo (sector Blanco Encalada), que es Toesca, ya se encuentra colapsada y con mayor cantidad de edificios esto será peor.

Prácticamente todos los entrevistados reconocen zonas inseguras en el barrio producto de delincuencia, y es gente ajena al barrio, se ubican en alrededores del parque. Según algunos residentes nuevos y originales el sector de Club Hípico está deteriorado, se siente en abandono, da inseguridad, acá también atravesar estas zonas inseguras impide utilizar con confianza la bicicleta para su movilidad, y también han dejado de caminar por algunos sectores. En este caso, un grupo de residentes de edificación en altura llega al barrio por tener acceso a estacionar su vehículo, es decir, edificios con

estacionamientos (no así el caso de Estación Central) por el metro y por el parque, pero también como algo transitorio. Los nuevos residentes de vivienda unifamiliar que se ven con fuerza en Beauchef, en cambio, llegan al barrio por sus características culturales y de espacio público, por lo que esperan permanecer en este. El capital espacial se ve intrínsecamente ligado al cultural.

Por tanto, en Barrio Parque O'Higgins tiene una oferta de espacio, el capital disputado es espacial, cultural y social, quedando el material (que podría ser el transporte público) muy fuera de lo que se está asociando al barrio. Si la localización que depende de otros modos eficientes de movilización, el privado, no el público, logrando entonces de todos modos atraer el barrio a nuevos residentes por accesibilidad, que cabe volver a mencionar, muy distinta a la revisada en Estación Central, que el valor y capital sería el metro, Línea 1.

5.5. DISCURSOGRAMAS

5.5.1. Discursogramas Estación Central, Alameda – Las Rejas

GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS:

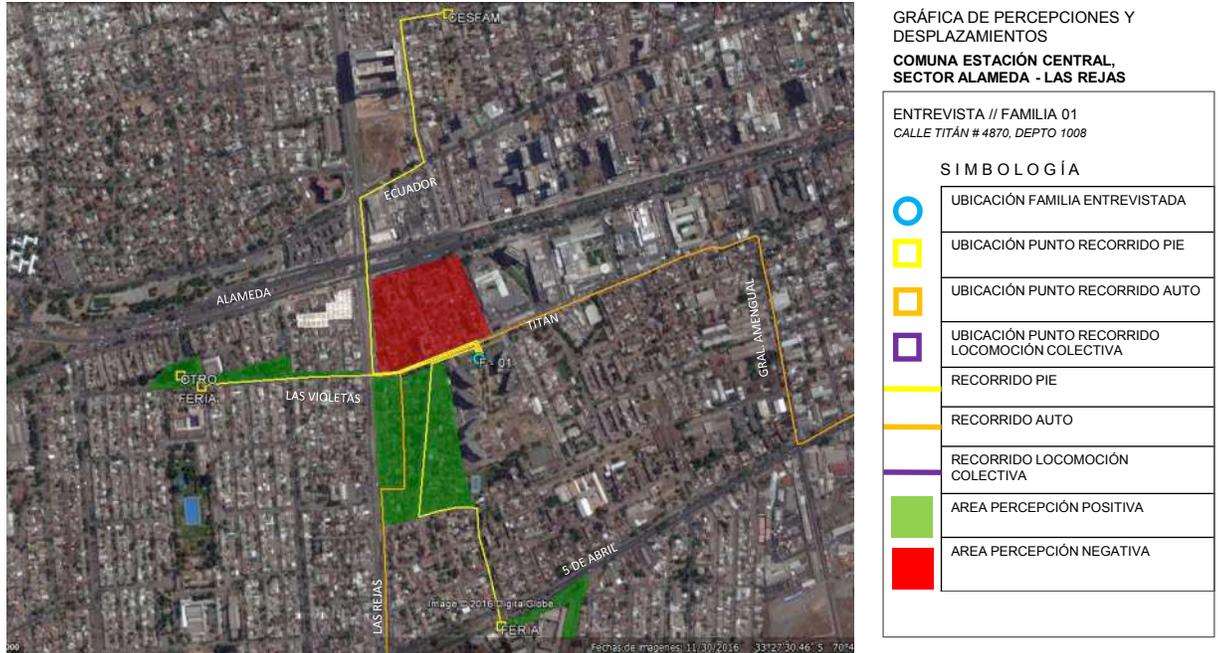
Según se grafica en mapas (Figuras 35 a 45), el modo de utilizar el barrio depende del sector. Los residentes ubicados cercano a Av. Las Rejas, se sienten intimidados por conjunto de edificios de 4 pisos de vivienda social, que se ubican en esquina con la Alameda, y por poblaciones que quedan detrás de Clínica Bicentenario. La Clínica les entrega un espacio de seguridad, según se explica en figura 36, por otro lado, una sector residencial de viviendas, aledaño a Las Rejas, entre Titán y 5 de Abril, para otros comienza desde Quillayes, siendo Titán un poco inseguro, es una zona que resulta agradable para algunos e insegura para otros, los residentes para el sector, hay una pequeña plaza. Los residentes nuevos se sienten más inseguros que los residentes originales.

En el sector próximo a la Autopista Central, el uso del barrio se da principalmente perpendicular Alameda. Es genera un eje dual, uno que va a metro o abastecimiento, y otro hacia el sur, en este caso a la feria, más allá de la feria no es grato para los entrevistados. Al contrario en el sentido paralelo a la Alameda, vecinos originales recorren por centro hasta llegar a Titán el barrio, pero solo de día, en sector norte del Barrio, los entrevistados identifican un sector que no les agrada y nos circulan, es entre las Las Rejas y Radán, y La Alameda con Francisco Zelada.

Los recorridos peatonales los hacen principalmenete en el barrio para acceder al transporte o abastecimiento, no se concentra ningún lugar para el ocio y la recreación. Fuera de clínica y consultorios, hay comercio ambulante, a algunos residentes no les molesta y otros se sienten vulnerables al pasar por ahí.

Varios de los entrevistados indican sentirse inseguros por la cercanía de su hogar a Villa Francia. Para los residentes nuevos del sector norte, les resulta interesante la cercanía a Parque Quinta Normal. En cada figura, se detallan percepciones de cada entrevistado y desplazamientos, los colores de simbología en cada figura explican la tipología de recorridos, ubicaciones y áreas de percepciones positivas y negativas. Claramente se puede apreciar que los usos en el barrio son sesgados, la no utilización de todo el espacio se debe a sentir zonas inseguras, principalmente para los residentes nuevos que no están familiarizados con el espacio ni con el capital social del barrio. Los discursogramas desarrollados con los entrevistados resultan favorables para poder comprender su movilidad efectiva y permite revisar que no necesariamente la disputa del suelo con nuevos residentes de debe a virtudes de espacio público, sino más bien es solo accesibilidad.

Figura 35: Percepciones y Desplazamientos Familia 1 / Nuevo



Fuente: Elaboración propia

Figura 36: Percepciones y Desplazamientos Familia 2 / Nuevo



Fuente: Elaboración propia

Figura 37: Percepciones y Desplazamientos Familia 3 / Original



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS

COMUNA ESTACIÓN CENTRAL,
SECTOR ALAMEDA - LAS REJAS

ENTREVISTA // FAMILIA 03 MANUEL VÁZQUEZ ROJAS # 4195	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 38: Percepciones y Desplazamientos Familia 4 / Nuevo



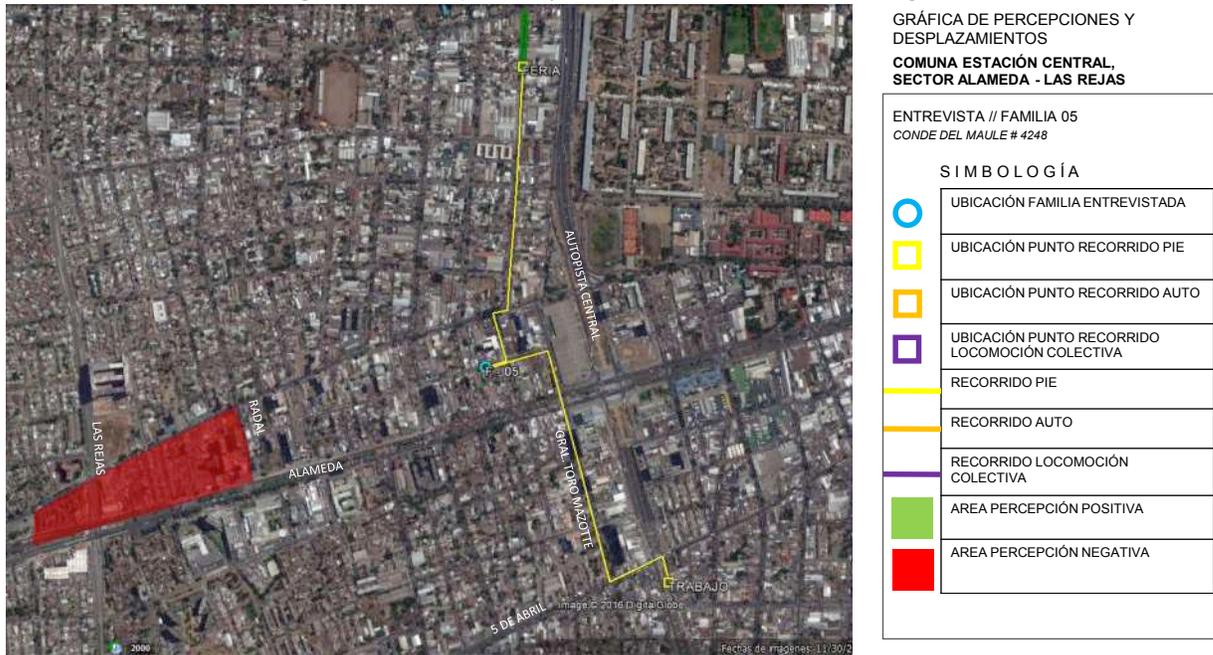
GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS

COMUNA ESTACIÓN CENTRAL,
SECTOR ALAMEDA - LAS REJAS

ENTREVISTA // FAMILIA 04 CONDE MAULE # 4175	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

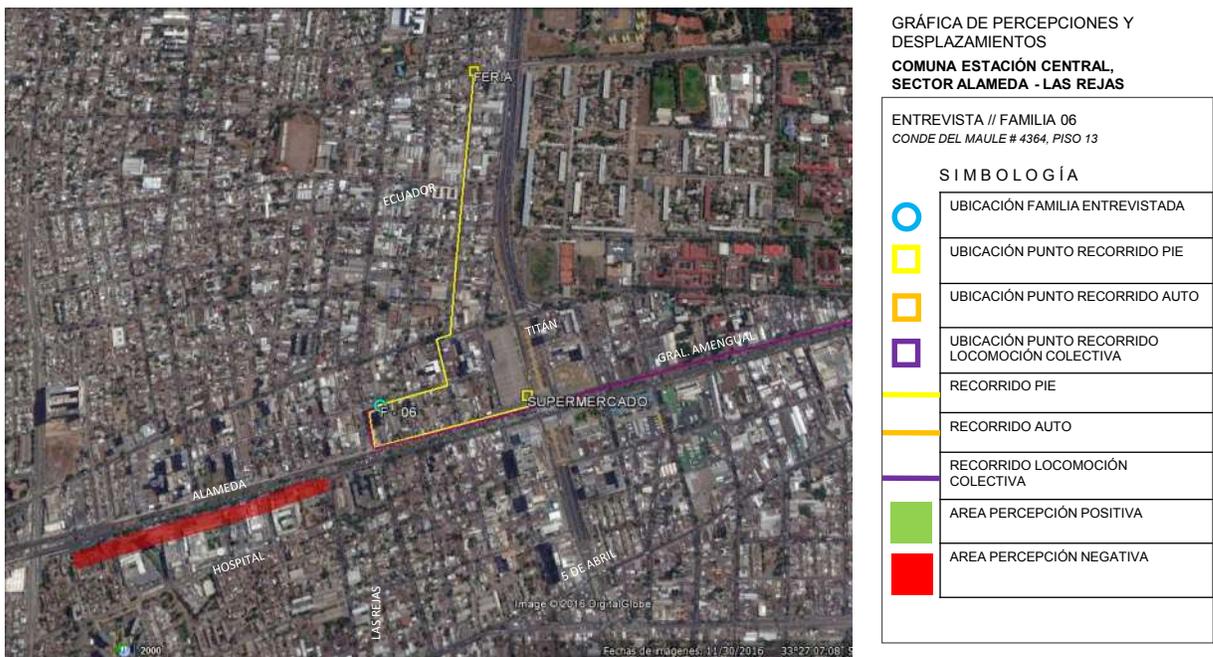
Fuente: Elaboración propia

Figura 39: Percepciones y Desplazamientos Familia 5 / Original



Fuente: Elaboración propia

Figura 40: Percepciones y Desplazamientos Familia 6 / Nuevo



Fuente: Elaboración propia

Figura 41: Percepciones y Desplazamientos Familia 7 / Nuevo/Original



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL,
SECTOR ALAMEDA - LAS REJAS

ENTREVISTA // FAMILIA 07
LOS QUILLAYES # 5003

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 42: Percepciones y Desplazamientos Familia 8 / Nuevo



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL,
SECTOR ALAMEDA - LAS REJAS

ENTREVISTA // FAMILIA 08
LAS ARAUCARIAS # 535

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 43: Percepciones y Desplazamientos Familia 9 / Original



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL, SECTOR ALAMEDA - LAS REJAS

ENTREVISTA // FAMILIA 09 LOS QUILLAYES	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 44: Percepciones y Desplazamientos Familia 10 / Original



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL, SECTOR ALAMEDA - LAS REJAS

ENTREVISTA // FAMILIA 10 CORONEL GODOY # 73	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 45: Percepciones y Desplazamientos Familia 11 / Original



Fuente: Elaboración propia

5.5.2. Discursograma Santiago, Barrio Parque O'Higgins

GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS

El Barrio tienen en su centro un gran pulmón verde que es el Parque O'Higgins, no para todos los residentes resulta un beneficio. Se gráfica en Figuras 47 a 58.

Una zona que se repite como conflictiva es la barrera espacial que produce el Parque O'Higgins para la movilidad y acceso al transporte, independiente de que sí sea reconocido como un gran espacio público. Sucede algo diferente con el Club Hípico, es un borde abandonado hacia la ciudad, se transforma en una barrera y zona en deterioro.

Las circulaciones se dan principalmente por Rondizzoni y Beauchef, para llegar a áreas de abastecimiento menor en el sector sur del barrio. El sector norte, siente mayor accesibilidad al metro, en este caso estación Toesca.

La manera que tienen los residentes de salir del barrio es principalmente automóvil, caminando o en locomoción colectiva, de la que están bastante insatisfechos.

Varios residentes reconocen agradable el barrio desde Blanco Encalada hacia la Alameda, un cuadrante mayor para algunos y menor para otros. Varios entrevistados coinciden en encontrar insegura la calle 10 de Julio, que es parte de la llegada a unos de los supermercados que utilizan. El barrio les resulta grato a todos, pero en Beauchef señalan tener problemas con delincuencia en la noche, producto de Movistar Arena, Laguna y Parque. En Blanco Encalada han visto mejoras, pero se observa como negativo el desarrollo inmobiliario que está teniendo ese sector. Residentes originales, visualizan las demoliciones de casas tradicionales o pequeñas fábricas, que se transformarán en edificios, les preocupa que no se mantenga el carácter del barrio original.

En los mapas de percepciones y desplazamientos, se presenta una simbología en la que se detallan ubicaciones, circulaciones, recorridos y percepciones negativas y positivas.

En muchos de los discursogramas, se reconoció el Parque O'Higgins como el gran hito del lugar, es el gran espacio que se disputa espacialmente, los nuevos residentes llegan por este gran pulmón verde y la cercanía a Santiago Centro.

En los discursogramas, se puede apreciar que se utiliza el automóvil bastante para la movilidad de las familias, y que se camina solo para llegar al centro, no hay un uso del barrio constante, aparte del parque. El movilizarse a pie resulta más eficiente que tomar metro o que esperar colectivo o micro de Transantiago. Y más aún el bus que entregó el municipio para dar acceso al barrio dentro de él y acercar a los barrios próximos, el tiempo de espera es de alrededor de una hora, por lo que los residentes no lo contemplan dentro de sus redes disponibles de transporte público.

Figura 46: Percepciones y Desplazamientos Familia 1 / Nuevo



Fuente: Elaboración propia

Figura 47: Percepciones y Desplazamientos Familia 2 / Original



Fuente: Elaboración propia

Figura 48: Percepciones y Desplazamientos Familia 3 / Nuevo



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 03
BEAUCHEF # 1487

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 49: Percepciones y Desplazamientos Familia 4 / Original



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

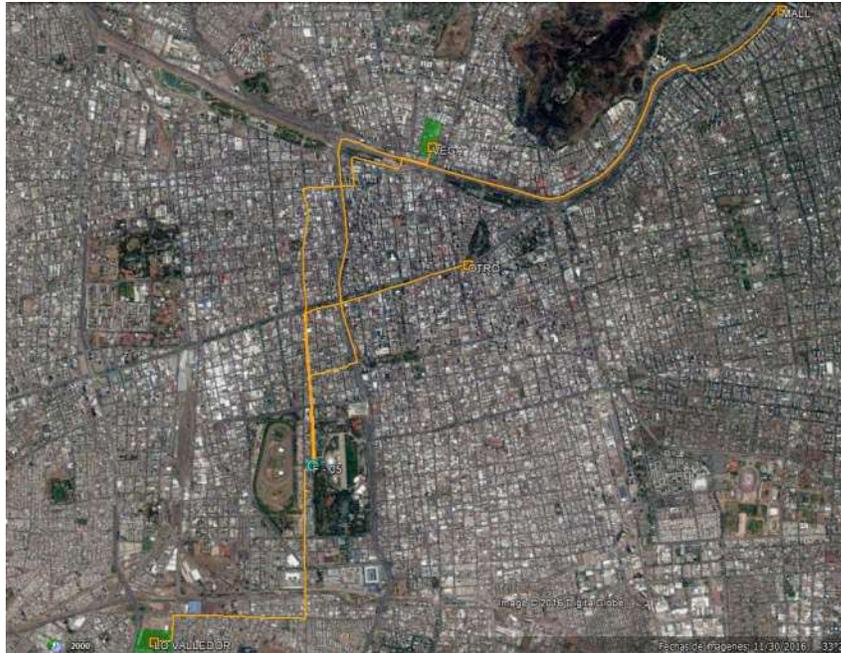
ENTREVISTA // FAMILIA 04
BEAUCHEF # 1331

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 50: Percepciones y Desplazamientos Familia 5 / Nuevo



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 05
BEAUCHEF # 1237

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 51: Percepciones y Desplazamientos Familia 6 / Nuevo



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

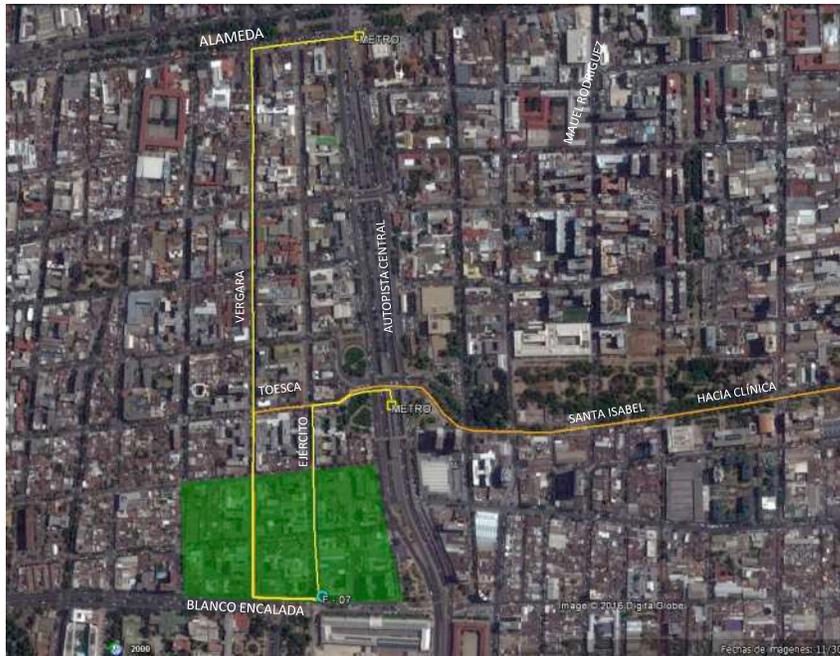
ENTREVISTA // FAMILIA 06
BLANCO ENCALADA # 1723, DEPTO 1302

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 52: Percepciones y Desplazamientos Familia 7 / Nuevo



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 07
BLANCO ENCALADA # 1797, DEPTO 706

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 53: Percepciones y Desplazamientos Familia 8 / Original/Nuevo



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

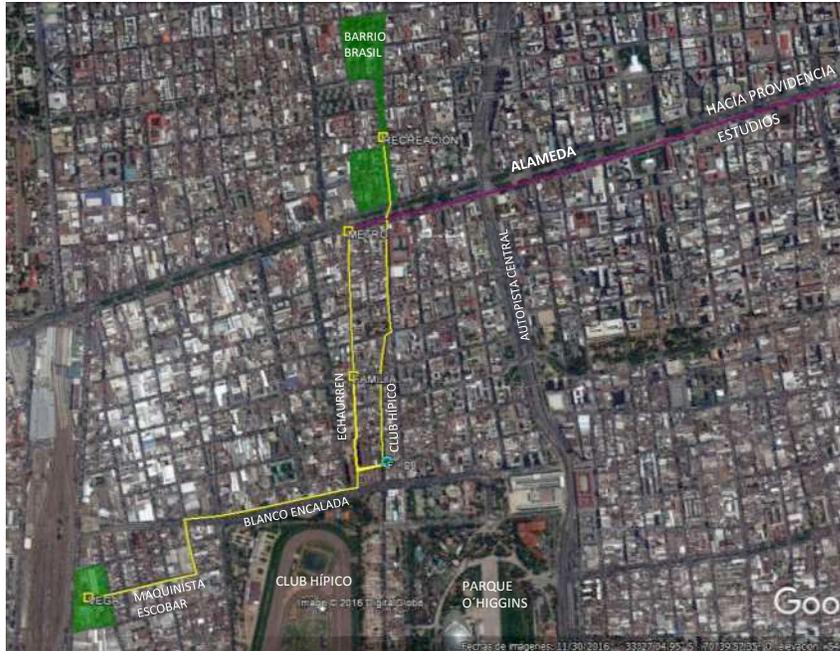
ENTREVISTA // FAMILIA 08
GORBEA # 2455, DEPTO 702

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente: Elaboración propia

Figura 54: Percepciones y Desplazamientos Familia 9 / Original/Nuevo



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 09
AVENIDA CLUB HÍPICO # 698

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

Fuente:Elaboración propia

Figura 55: Percepciones y Desplazamientos Familia 10/ Original



GRÁFICA DE PERCEPCIONES Y DESPLAZAMIENTOS
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

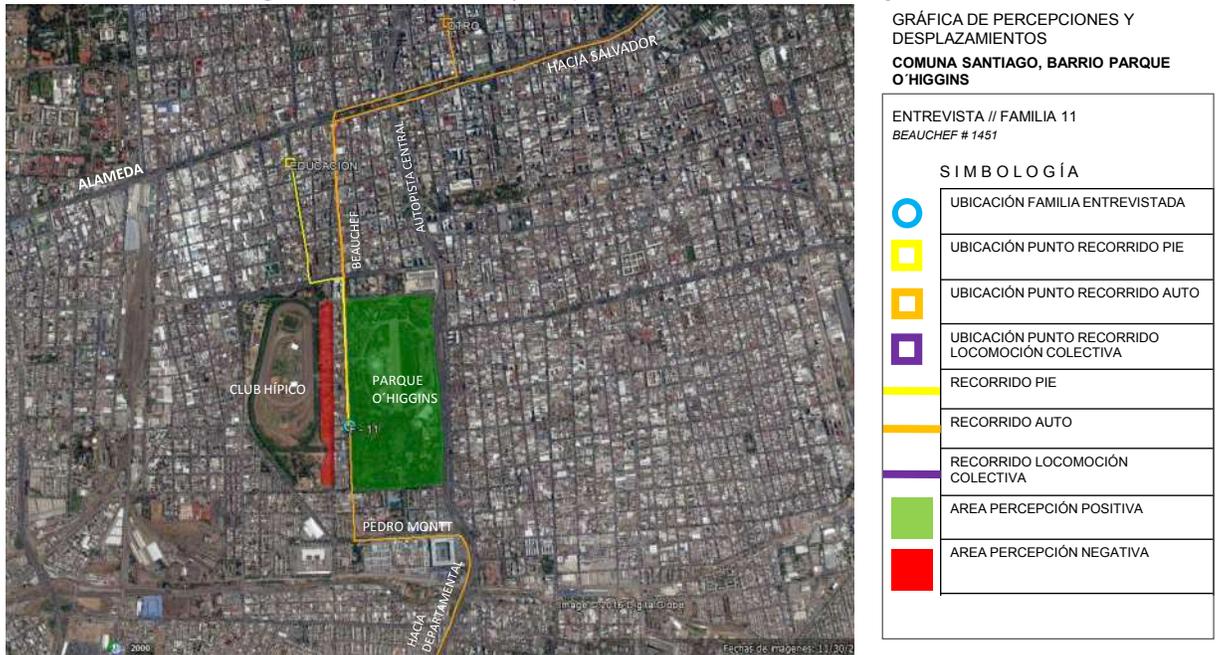
ENTREVISTA // FAMILIA 10
BEAUCHEF # 1005

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO PIE
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO AUTO
	UBICACIÓN PUNTO RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	RECORRIDO PIE
	RECORRIDO AUTO
	RECORRIDO LOCOMOCIÓN COLECTIVA
	AREA PERCEPCIÓN POSITIVA
	AREA PERCEPCIÓN NEGATIVA

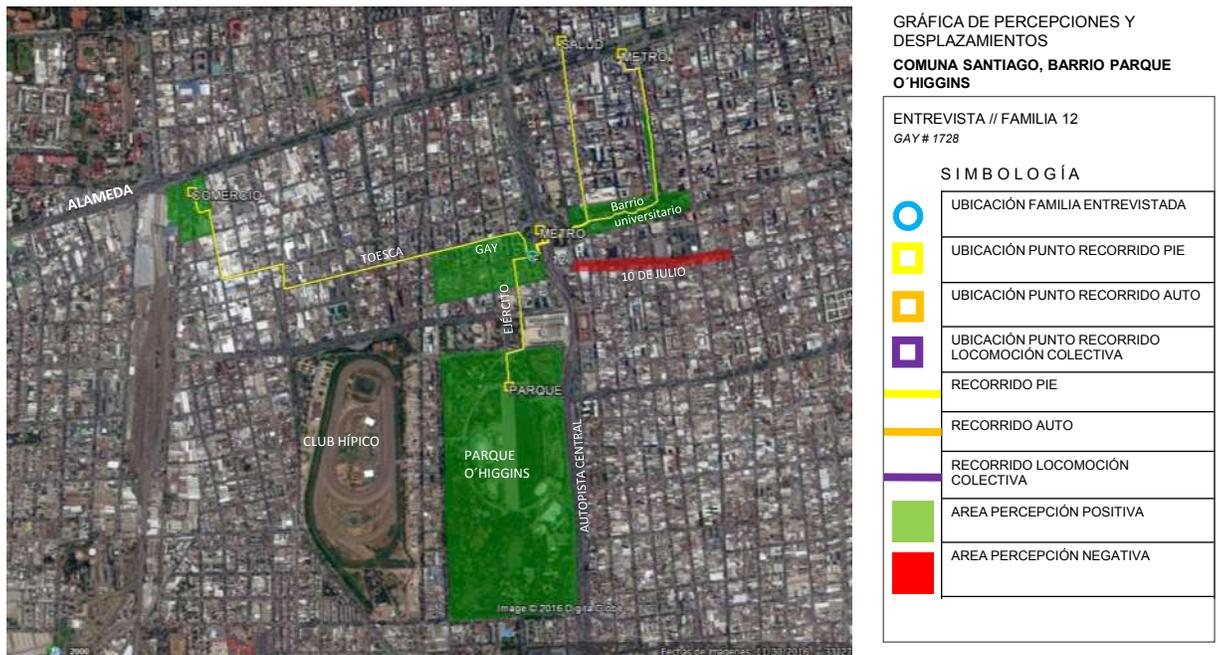
Fuente:Elaboración propia

Figura 56: Percepciones y Desplazamientos Familia 11 / Original



Fuente:Elaboración propia

Figura 57: Percepciones y Desplazamientos Familia 12 / Nuevo



Fuente:Elaboración propia

5.6. CAPITAL ESPACIAL, TRANSPORTE, GENTRIFICACIÓN DESDE EL ESTADO; VISIÓN ACTORES CLAVE

A partir de una serie de entrevistas semiestructuradas, se pudo obtener el abanico de realidades de las decisiones del transporte, respecto a la planificación de la ciudad y los barrios de este país, y su relación con el capital espacial y la gentrificación.

Cada sector del Estado trabaja de manera conjunta con otros sectores, por ejemplo, el MINVU hace proyectos de inversión compartida con el Municipio, fondos Ministeriales y GORE, quien coordina es la municipalidad.

5.6.1. Coordinación de las instituciones

Hay escalas en el trabajo multisectorial. Por ejemplo en el caso del MINVU, en Programa Quiero Mi Barrio hay un vínculo directo con el Municipio, es proyecto financiado por MINVU, pero este traspasa fondos al Municipio que tiene mayor capacidad profesional, y luego SERVIU ejecuta obras físicas.

A su vez, SECTRA trabaja con MOP, MINVU, MTT, UOCT, CONASET, GORE y Municipalidades. No siempre los equipos conversan, a veces los lineamientos son impuestos por alcaldes o administradores municipales y si hay diferencia se resuelve; otras veces si las posiciones aunque sean diferentes, están sinseradas, se puede avanzar; y otras veces hay posiciones distintas y no hay viabilidad política, así el proyecto no puede avanzar.

DTPM trabaja con Municipios, MTT con SECTRA, UOCT, SEREMI Transporte. También en proyectos metropolitanos con el SERVIU, MOP y GORE. Es de fácil vínculo multisectorial por ejemplo, por tener presupuestos de ejecución. Son en territorio comunal e intercomunal. Hay mejores aliados que otros, se debe trabajar de manera asociativa por convicción y además por ser débil institucionalmente; necesita asociatividad para desarrollar sus objetivos propuestos. Es relevante la participación de DTPM con SECPLA.

Por otro lado, Metro trabaja con MTT y Ministerio de Medio Ambiente, y MINVU en menor medida (siente no tener buena coordinación); cuando Metro construye nuevas líneas, generan un proceso de participación, de coordinación con ellos, para ver como obtener un sistema de transporte integrado en la ciudad. También trabaja con GORE y Municipios, por ejemplo al impulsar las plazas de bolsillo que se están desarrollando en la comuna de Santiago.

El interactuar en los proyectos de transporte está sujeto a voluntades, dada la institucionalidad que tenemos en Chile. La interacción entre Ministerios no son triviales; el Ministerio tiene programas presupuestarios con objetivos específicos.

Hoy existe una instancia intersectorial a nivel regional, son los Planes Regionales de Infraestructura. Cada región tiene un plan y lo que hace es combinar la cartera de inversión de 5 instituciones (MOP, MINVU, MTT, BBNN, SUBDERE). Las SEREMIS de cada región revisa su cartera de inversión y las pone en perspectiva regional.

Las inversiones físicas en vialidad urbana son MINVU, salvo que sean del plan maestro de transporte, entonces Transantiago les transfiere fondos y SERVIU ejecuta.

5.6.2. Gerenciamiento de proyectos multisectoriales

No hay proyectos multisectoriales a nivel país, las inversiones de los proyectos de toda índole se hacen a través de un ministerio, y este llama a todos a colaborar. Podrían haber recursos combinados. Hay Convenios de Programación que son acuerdos entre dos ministerios, donde intervienen ambos y se comprometen año a año presupuestariamente. Hoy en día los GORE están cada vez más activos, aparecen como coordinadores, gestores, imponen su visión local. Aunque cabe señalar, que es SECTRA el organismo

encargado de diseñar, evaluar los proyectos de transporte de todo tipo, incluido metro.

Para Metro, el componente multisectorial es muy pequeño, no hacen desarrollo urbano, solo construyen líneas de metro. Son multisectoriales en la coordinación con SECTRA para definición de estaciones y luego en la ejecución por tocar áreas que dependen de otros sectores.

En el caso de los corredores de transporte, por ejemplo, Proyecto Alameda Providencia, son más bien proyectos sectoriales donde coordina el MTT y Transantiago, impulsados desde el GORE con alianza con las 4 comunas involucradas, más el MINVU y MOP, METRO y EFE.

MINVU tiene convenio con Ministerio de Economía, se llama Barrios Comerciales, en el que el Ministerio de Economía financia la gestión social en barrios comerciales tradicionales con identidad en todas las regiones, se están trabajando 64 en este momento, se interviene el espacio público, hay metodología de selección de barrios que lleva SERCOTEC, y se levantan necesidades físicas de mejoramiento de espacios públicos, esto podría ser llevado a los proyectos vinculados al transporte.

5.6.3. Resolución de conflictos

Depende de las voluntades de cada sector. Pero, existe una Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio, para contar con una instancia de coordinación en materia de políticas, planes y programas relacionadas con el desarrollo y ordenamiento del territorio, tanto urbano como rural, incluyendo la infraestructura necesaria para ello. Ahí se ven proyectos en común y ahí se llega a consenso.

5.6.4. Vinculación del desarrollo del transporte y la planificación urbana

Hoy en Santiago el Ministerio de Vivienda está trabajando de inversión vial pero vinculados al Programa Quiero Mi Barrio. En el caso de Metro, no tiene ninguna ingerencia en la definición de políticas de desarrollo urbano.

El transporte no se debe pensar como “transporte” en sí mismo, es un proyecto integral, donde por ejemplo uno de los aspectos más relevantes puede ser el transporte, pero afecta a otras áreas, como los espacios públicos, aspectos de seguridad, movilidad, capital social, capital cultural, capital espacial y otros. El problema que existe hoy es que cuando se miran los proyectos, se evalúan solo de la óptica del transporte clásico, correspondería aplicar una evaluación integral.

Cabe traer a acotación la evaluación de proyectos, que nos pone en una base mínima a considerar. Cuando un proyecto es menor, lo común es no invertir en estudios en un proyecto que no va a dar un delta de beneficios importantes, sino que es marginal. Entonces, el estado no invierte en ese estudio. Hoy las metodologías para evaluar transporte y espacio público es distinta, son dos mundos en el enfoque de la evaluación social de los proyectos, lo que debería ser integral para poder llegar a un standard deseable para la sociedad y un standard mínimo en costo, y además incorporar otras variables no tocadas. En un proyecto de planificación urbana y transporte, aparecen y deberían ser medibles, área verde, patrimonio, accesibilidad, desplazamientos sociales, capitales, etc. Temas cualitativos y cuantitativos; debe hacerse una evaluación integral donde conversen todos los elementos urbanos que componen un barrio, la ciudad, el territorio.

Hoy por ejemplo, cuando se evalúan las viviendas sociales, no hay preocupación del emplazamiento, se preocupa solo del valor del metro cuadrado de terreno. Hay fallas en las metodologías de evaluación de

proyectos, si colocas muy lejos a la gente, sus tiempos de desplazamientos son mayores y eso no está bien evaluado, ni cuantificado.

Se vinculan poco por defecto, pero ha ido incrementando la mejoría de esa relación, ejemplos proyectos Alameda Providencia, es un proyecto que nació como proyecto de transporte y hoy no es así, es un proyecto de espacio público, de movilidad, incluyendo transporte. Proyecto incluye a MTT, MINVU, GORE, 4 municipalidades. Lo normal es que transporte planifique y que MINVU a través de SERVIU ejecute, y si es una vía fuera del área urbana ejecuta MOP. Este proyecto aunque es más caro va a tener muchos más beneficios, la relación costo beneficio es mayor. Para el MDS no es rentable (aún)

5.6.5. Asegurar la calidad de vida de los residentes de un barrio

El problema percibido es que ciertas infraestructuras de transporte, a veces de comercio, a veces una empresa pública, son beneficios en primera instancia para los residentes originales, pero al mejorar diferencialmente las condiciones del lugar, atraen nuevos residentes, con la llegada de ellos, los standard del barrio disminuyen, hay menor superficie por habitante, menos disponibilidad de colegios por habitante, menos espacio público por habitante, etc. La Ley de Aportes al Espacio Público, vincula la densificación con aportes al espacio público y la movilidad. Cada Municipio elabora un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, que contendrá una cartera de proyectos, obras y medidas incluídas en los IPT existentes o asociados a estos. Priorizando mejorar conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, calidad de espacios públicos, cohesión social, sustentabilidad urbana. el 70% del presupuesto obtenido deberá ser invertido en movilidad.

No es justo que un edificio resuelva solamente el entorno y mejore su propio entorno, cuando el resto de la ciudad igual lo está soportando, entonces hay que distribuir, primero están las mitigaciones directas, y luego está el aporte

a la comuna completa, cuando es más de una comuna, el 60% queda en la comuna y el 40% se reparte fuera. Cada proyecto se hace cargo de su impacto local y agudo en su lugar, pero también colabora a la red completa no solo de vialidad, sino de movilidad y espacio público.

En el caso de la empresa Metro, esta no mide finalmente si sus decisiones de acceso al transporte atiende o no a residentes originales. Lo que establece es que entrega un beneficio a una cantidad de personas. Hoy, en paralelo a las líneas de metro, la empresa está desarrollando un modelo de negocio comercial en sus estaciones. La empresa por ley no puede obtener ganancias de sus bienes, pero lo que se está haciendo es dejar la infraestructura que permita más allá del edificio de la estación, y ofrecer a privados un negocio a través del arriendo, y permitir que ofrezcan un proyecto de inversión, en una infraestructura de metro mayor a la estación. Esto ¿podría tomar una dirección habitacional en algún momento? de ser así, metro podría estar siendo gestor de desplazamientos de residentes por un negocio inmobiliario vinculante, ¿estaría asegurando la calidad de vida de los residentes de un barrio?

De acuerdo a la postura de Metro, no está mal densificar alrededor del metro, pero no como se está haciendo hoy en Santiago, sino, se podrían pensar edificaciones de 5 pisos, quizás con mayor profundidad de manzanas de intervención, pero no densificando como se está haciendo que claramente perjudica calidad de vida en un barrio.

5.6.6. Vínculo de Infraestructura, transporte y movilidad con los IPT

Metro cuando planifica una línea, ve cual va a ser el desarrollo futuro en la ciudad, que escenarios de desarrollo urbano existen, pensando a 5 a 10 años.

5.6.7. Planes maestros para proyectos de infraestructura, transporte y movilidad

Una alternativa podría ser, que debería haber una autoridad que sea la encargada de hacer planificación urbana y transporte, dar señales de localización residencial y de desarrollo inmobiliario, pero al mismo tiempo del transporte, y que fuese elegida democráticamente para que existiera una cuenta pública al respecto.

Si, hay planes maestros de estructura y movilidad, en 24 ciudades, lo lleva SECTRA, aseguran y visualizan la calidad de la movilidad de las personas, el problema no está en el diagnóstico, sino en la capacidad de ejecución, capacidad de financiamiento, y como hay que priorizar, ahí es donde hay un déficit de infraestructura.

5.6.8. Asegurar que beneficios de infraestructura no sean tomados por nuevos residentes de un barrio

Los proyectos de transporte tienen beneficios y costos, hay molestia y segregación, aunque no se puede controlar esto. Tampoco que los beneficios sean tomados por otros. Para avanzar en esto, se insiste en la evaluación social de proyectos, se debe incorporar la inequidad, el punto de vista .

5.6.9. Visión estratégica, en beneficio de calidad de vida sin pérdida de espacio

En los proyectos urbanos, siempre hay ganadores y perdedores, y es la evaluación social de estos la que lo indica. Se podría medir ese beneficio en la calidad de vida y también la pérdida o ganancia de espacio, pero no se hace. También las externalidades, si uno imputara las externalidades como un costo, tal vez el privado no las internalizaría en su proyecto, es decir, controlaría las externalidades que genera su proyecto. Hoy esto estará controlado de alguna

manera con la Ley de Aporte al Espacio Público promulgada el año 2016, que se pondrá en vigencia el año 2019. Cómo resguardar la permanencia de las personas en un barrio al que le llega acceso al transporte.

5.6.10. Trabajo con la especulación de valor del suelo

En el caso de Metro, tienen claridad de que no hay ningún tipo de regulación y la especulación del aumento del valor del suelo es capturado íntegramente por el sector privado, no tienen nada que hacer con ello.

5.6.11. Modelos de ciudad

No hay una visión clara.

5.6.12. Trabajo con la comunidad

En el caso de Metro, tiene una serie variada de gerencias internas, entre ellas, la Gerencia de Relaciones con la Comunidad y Medio Ambiente, que trabaja con la comunidad a la que sirven o a la que van a servir; se genera un vínculo con la comunidad local que va a ser afectada por la llegada de infraestructura en su barrio, y por ejemplo si se ven afectados a expropiación, aunque quien la ejecuta es MOP.

5.6.13. Asegurar equidad

La empresa Metro trabaja la equidad hoy en el standard de su equipamiento, es la misma para cualquier comuna, independiente de su condición socioeconómica.

Por otro lado desde la Ley de Aporte al Espacio Público, se abre un camino de equidad en la ciudad.

6. CONCLUSIONES

Con el objetivo de explorar el capital espacial y su vínculo con la movilidad, es que se estudiaron los cuatro barrios en cuatro comunas pericentrales, en Estación Central (Alameda – Las Rejas), Independencia (Plaza Baquedano), San Miguel (Barros Luco) y Santiago (Parque O`Higgins), esto como una nueva medición de gentrificación.

Se evidencia que al llegar residentes nuevos, sí se transforma el capital espacial y se demuestra en este caso que sí depende del tipo de transporte que toca a los residentes para capturar o no el capital espacial, y ven transformado el cultural y social. Más que un territorio fragmentado socialmente, aparece fragmentado especialmente. El acceso al transporte es subjetivo, ya que aunque exista materialmente, residentes como en el caso de Parque O`Higgins, se sienten sin acceso y transforman su movilidad. Por tanto, cabe revisar cuando se proyecta transporte en mayor profundidad, el barrio a que toca el transporte público, tanto metro, Transantiago y otros. Ahí aparecen unas desigualdades en el espacio cotidiano, donde el actor social debe transformar su viaje aún tenga acceso al transporte y ha ido perdiendo identidad en su movilidad, no así con el apego al barrio, que residentes originales transmiten a los residentes nuevos en Parque O`Higgins.

A partir de los resultados obtenidos, se evidencia que llegan clases sociales más acomodadas a los barrios estudiados, principalmente a Santiago. Esta llegada está declarada en los resultados que es principalmente por accesibilidad al transporte, cercanía a otras comunas, a bienes públicos como un parque o precio de la vivienda, y como se ha dicho anteriormente, residentes nuevos llegan por acceso al transporte público, uno que no es visible por residente original, que sí lo motiva la cercanía a Santiago Centro y resto de comunas aledañas.

Cabe preguntarse para qué tipo de residentes se proyectan las nuevas viviendas en edificación en altura, en ambos casos de estudio, parte de los nuevos residentes que llegan al barrio, no son todos de origen de la comuna, y están utilizando el barrio por accesibilidad al transporte público como algo temporal, no ven el barrio como algo definitivo. Caso contrario ocurre en las viviendas unifamiliares en Barrio Parque O`Higgins, que es un residente nuevo más acomodado cultural y económicamente, que captura el espacio además por su valor patrimonial.

Por lo tanto en los barrios, si se pueden ver transformaciones sociales, materiales, simbólicas, económicas, culturales y políticas.

- i) Las transformaciones sociales son los cambios de tipología de residentes con diferenciado nivel socioeconómico, que queda en evidencia.
- ii) Las transformaciones materiales son evidentes, son tangibles, ejes completos se edifican en altura, generando consecuencias como sombra al barrio, reconocido por los residentes, aparece o desaparece infraestructura, y esto es un capital que es reconocido por los residentes de un barrio y transforma la manera de utilizar el espacio.
- iii) Las transformaciones simbólicas, se evidencian en los elementos que son reconocibles por la comunidad del barrio, que se ven transfigurados con la llegada de nuevos residentes, que no tienen vínculo con la historia del barrio.
- iv) Económicas, son los cambios que se evidencian en el valor del suelo, en el caso de Santiago, aumenta el valor de las viviendas unifamiliares, lo que ya no da acceso a todos los residentes originales a relocalizarse por ejemplo dentro del barrio; en el caso de Santiago,

el acceso especial y diferenciado que se tiene al transporte público genera un gasto extra en las familias para su movilidad.

- v) Existen transformaciones culturales, hay una pérdida de la identidad del barrio e identidad de los residentes.
- vi) Las transformaciones políticas se dan a través del transporte, el transporte atrae a localizarse en el barrio. Se puede ver en Estación Central que es una comuna que no cuenta con marco regulatorio que impida la densificación por lo tanto, está en pleno auge de construcción de edificación en altura y sucede de otro modo de Independencia, que un proyecto de línea de metro, promete accesibilidad y acelera el desarrollo inmobiliario, hoy regulado por ese municipio.

En el caso de Santiago, aparece una comunidad movilizada que intenta rescatar el patrimonio, lo que también es de interés de los nuevos residentes, que es parte de aquello también por lo que han llegado al barrio.

Queda en evidencia que las familias residentes de estos barrios, en gran parte son originales de la comuna, hay una masa crítica que es de origen, y son los residentes de la edificación en altura quienes vienen a utilizar la comuna por bajo costo de la propiedad para ellos, que tienen mayor poder adquisitivo en alguno de los casos. Exploradas las motivaciones de permanecer o localizarse en el barrio, un punto común es la centralidad y acceso a bienes públicos, incluido el transporte.

Se pudo revisar por otro lado, como el transporte público modifica los hechos cotidianos de una familia, en el caso de contar con él como en Estación Central y no contar con él, en el caso de Santiago, así lo sienten los residentes. Por tanto, existe una apropiación del espacio y es tomado como un capital debido al acceso al transporte público y en otros casos, se valoran otros bienes, como el espacio público; pero si hay externalidades muchas veces negativas que lleva

cada uno de los casos, como el colapso del transporte, o el no acceso a este, debido a masivo uso del transporte lo que lleva a movilizarse a pie a los residentes como algo efectivo y más agradable en su vida cotidiana. Tema que no visualiza el Estado cuando proyecta o modela transporte y espacio público.

En lo que respecta a las percepciones, los residentes de Santiago a pesar de las externalidades que mencionan, son felices en su barrio, y lo viven como un capital, tanto en lo espacial como cultural, no así el caso de Estación Central, que resulta lo contrario.

Como resultado, si se puede afirmar que las inversiones y políticas de transporte público que genera el Estado promueven la gentrificación, ya que aparece una disputa por el espacio, como un capital, valorizado por el principalmente por el acceso al transporte.

También queda en evidencia que el capital espacial es aprovechado por los nuevos residentes que llegan al barrio y no necesariamente es tomado ese capital por los residentes originales, que fue la visión del estado en su momento para proyectar acceso a través del transporte. Se puede reconocer a partir de los estudiado que el transporte, modifica la movilidad de residentes originales, e insentiva la llegada de una nueva clase social al barrio, incluso con otro capital cultural.

El Estado si participa en la disputa de capital espacial, al no tener controlado las variables cualitativas que caracterizan un barrio con acceso al transporte.

7. ALCANCES Y RECOMENDACIONES

- i) Para poder avanzar en el entendimiento del espacio en la ciudad y sus relaciones con lo tangible e intangible, es que resulta pertinente que el Estado se haga cargo en sus evaluaciones de proyectos, en este caso en los de transporte, incorporando variables cualitativas y de desplazamientos sociales.
- ii) Esto hoy en día está lejos de ser incorporado en los estudios de movilidad.

- iii) Falta incorporar percepciones, opiniones, relaciones espaciales, capital espacial. No es suficiente comprender el contexto construido, sino que hay relaciones sociales, culturales, físicas y materiales que se rompen o potencian dependiendo de las decisiones que se tomen para la ciudad y trabajan con el transporte.
- iv) Cómo se puede medir la pérdida o no de identidad de un barrio, debe ser incorporado en los estudios, la medición que existe para evaluar espacio público no es suficiente para abarcar el capital espacial.
- v) Hoy en día el transporte mide tiempos y cantidad de desplazamientos, pero es urgente que se incorporen variables sociales y espaciales, para tomar las decisiones apropiadas, ya que hoy finalmente los beneficios proyectados para unos, son finalmente tomados por otros.
- vi) Resulta importante seguir indagando en la relación del transporte con la gentrificación, no está cuantificado en este momento como una variable que afecta a comunidades completas, parciales y a la ciudad.
- vii) Es importante lo largo de los estudios, poder desagregar de mejor manera a la movilidad, cada vez más detallada, así poder complementar y hacer el cruce con los actos cotidianos, las percepciones y mitigaciones que puedan existir para hacer efectiva la movilidad cotidiana de las familias de un barrio y no tener que optar por otra localización.
- viii) Es primordial que se haga un cruce entre Planificación Territorial y Planificación del Transporte, hoy trabajan de manera separada y son complementarios en la ciudad. Hoy hay indicios de esto pero de manera incipiente.
- ix) El diseño del transporte al igual que la planificación urbana, debe trabajar con la especulación del valor de suelo.
- x) El transporte, movilidad, planificación urbana, deben trabajar en conjunto y no de manera aislada la momento de proyectar las ciudades.

xi) El Estado debe apuntar a un trabajo multisectorial real, al inicio de una evaluación de proyecto de cualquier tipo, hoy se unen los sectores para asesorar a quien lo solicita, pero no nace como una política que obliga a la acción completa desde un inicio.

xii) Se deben estudiar las comunidades en profundidad antes de pensar las transformaciones urbanas de infraestructuras, para así tener claridad como lograr que los beneficios que otorga el transporte puedan ser tomados finalmente por los residentes para que fue proyectada una infraestructura; tal vez faltaría incorporar más capas a la encuesta de calidad de vida urbana del MINVU.

xiii) Hoy en la evaluación de desplazamiento de personas no hay nada cualitativo. La evaluación del transporte público debería ser para la mayor cantidad de personas. Debería densificarse entorno a la energía del transporte y generar proyectos para las personas más vulnerables que son las que tienen que tener acceso al transporte público. Hoy en día por ejemplo aunque un proyecto de vialidad más vivienda sea una solución, el MDS no permite expropiar si no mejora velocidad del transporte, entonces, no es rentable socialmente y no se hace, o si el proyecto considera ciclovías, y no rebaja velocidad de buses, tampoco es rentable según MDS. Resolver esto también soluciona hacer ciudades inclusivas, tanto en vivienda como transporte.

xiv) Hay que mejorar la metodología de planificación para que los planes reguladores consideren la movilidad como una de sus variables, y al revés, que los planes de transporte estén incorporando a la planificación urbana. Normalmente lo que se hace es instalar cosas en la ciudad y después conectarlas para que la gente vaya de un lugar a otro, de donde vive a donde trabaja, se atiende con transporte; pero es mucho más difícil pensar donde tiene que estar ubicada la vivienda y donde el trabajo, y como se deben combinar

para que haya menos necesidad de transporte, hacia allá se debe dirigir la planificación vinculante.

xv) El problema hoy en día en la ciudad es la construída, no la ciudad nueva que se tiene que construir. El MINVU y MTT tienen hoy como desafío la ciudad que tenemos, no la que hay que construir, contrario a otros casos en Latinoamérica.

xvi) Es fundamental, incorporar las variables cualitativas que hoy en día no están en los proyectos. Variables de estándares de calidad por ejemplo, hoy en día en las variables de rentabilidad social no están, seguridad, valor, rentabilidad, etc. Debe existir participación ciudadana, que tenga una valoración en la evaluación de proyectos de transporte y transformación de barrios, y que exista una evaluación por rentabilidad por plan, no por proyecto. La evaluación social por proyecto ve los efectos inmediatos y lo que se debe viualizar son los efectos en el territorio.

xvii) Espacio Público y Transporte Público funcionan en red, no se pueden proyectar, evaluar por separado, y ellos son los que pueden ir definiendo el uso del barrio por los residentes, y comprendiendo que hay un capital espacial que se ve tocado por estas decisiones, que al mismo tiempo también toca el capital social y cultural de un barrio; desde lo material, lo simbólico y social.

8. BIBLIOGRAFÍA

- A. de Mattos, C. Lefebvre, Producción del Espacio, Revolución Urbana y Urbanización Planetaria. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.39-56.
- Alessandri, A. El “Derecho a la ciudad como pensamiento – acción”. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.233-252.
- Alexandri, G., et al. (2016). Geografías del desplazamiento en el Urbanismo de América Latina. Una revisión desde el caso argentino. Santiago, Chile. Revista INVI 31(88): 9-25.
- Análisis Estratégico de Proyectos de Transporte Urbano, IV Etapa. SECTRA. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2015.
- Apaolaza, R. (2012). Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino. Tesis (Beca Doctoral Programa UBACYT (F-134), Buenos Aires, Argentina. Universidad de Buenos Aires.
- Apaolaza, R. & Blanco, J. (2015). Sobre capacidades, experiencias y posibilidades de uso y apropiación de la ciudad: Breve estado del arte del concepto de capital espacial. Buenos Aires, Argentina. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Disponible en: <http://www.academica.org/000-061/969>
- Apaolaza, R. et al. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. Íconos. Revista de Ciencias Sociales, 56: 19-41.

- Arriagada, C. et al. (2007). Evaluación de impacto del Subsidio de Renovación Urbana en el área metropolitana del Gran Santiago (1991-2006). Santiago. Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Arriagada, C. (2010). Segregación residencial en tiempos de ciudades globales: Estudio comparado de las áreas metropolitanas de Chile y Canadá.
- Blanco, J. (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, 3: 172-190. Disponible en: <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf>
- Blanco, J. et al. (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de Geografía Norte Grande*, 58: 41-53. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30031739003>
- Blanco, J. et al. (2014). Movilidades, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova: Revista electrónica de Ciencias Sociales*, 493(06).
- Blanco, J. et al. (2015). Movilidades, Desplazamientos, y Territorios: Algunos aportes para el debate de la Gentrificación. Working Paper Series *Contested Cities*, 15004.
- Blanco, J. & Apaolaza, R. (2016). Políticas y geografías del desplazamiento. Contextos y usos conceptuales para el debate sobre gentrificación. *Revista INVI* 31(88): 73-98.
- Boano, C. El cuerpo del diseño urbano y de la arquitectura claman por venganza: ritmo – análisis y sus interpretaciones metodológicas. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. *Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad* (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.207-230.

- Bourdieu, P. (1983). Las Formas de Capital. En: Poder, Derecho y Clases Sociales. (pp.131-164).
- Campos, F. (2014). La escala geográfica de la exclusión en Santiago de Chile. Un análisis territorial de la política pública de regeneración barrial y mejoramiento de resultados escolares. Santiago, Chile. Revista INVI 82(29): 65-89.
- Canales, M. (2006). Metodologías de Investigación Social Introducción a los oficios (1ª Edición). Chile, Santiago: LOM Ediciones.
- Casgrain, A. y Janoschka, M. (2013). Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas. El ejemplo de Santiago de Chile. Andamios. Revista de Investigación Social 22: 19-44.
- CEPAL. Cuadernos de la Cepal (88). La Ciudad Inclusiva. Noviembre 2003. Disponible en: <http://www.cepal.org/es/publicaciones/27814-la-ciudad-inclusiva>.
- Daher, A. La Producción Supraestatal del Espacio y las Crisis en la Financiarización Inmobiliaria Global. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.79-105.
- de Mattos, C. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?. EURE (Santiago), 28(85): 5-10. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500001>
- Delgadillo, V. (2016). Ciudad de México, quince años de desarrollo urbano intensivo: la gentrificación percibida. Revista INVI 31(88): 101-129.
- Demoraes, F. et al. (2016). Localización residencial, posición socioeconómica, ciclo de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile. Santiago, Chile. Revista Transporte y Territorio 15: 274-301.
- DTPM, (2015). Informe Gestión 2015 / Metro S.A.

- Forray, R. La crítica de la vida cotidiana y los “Post-Urbanismos”. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.129-155.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora* 21 (2): 61-74.
- Gutiérrez, A. (2009). Movilidad o inmovilidad, ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. XV CLATPU, Buenos Aires.
- Gutiérrez, A. & Minuto, D. (2007). XIV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (366º, Río de Janeiro, Brasil). Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. PET-COPPE / UFRJ, ANPET, Río de Janeiro, Brasil.
- Gutiérrez, A. (2008). Movilidad, pobreza y salud adolescente en Argentina. El caso del rururbano de Buenos Aires. London: IFRTD – SKAT/COSUDE.
- Hernández, R. et al. (2014). Metodología de la Investigación (6ª Edición). México, DF: McGraw-Hill.
- Ilustre Municipalidad de Santiago, (2015). Santiago, Lugar de Encuentro – Transformaciones y propuestas.
- Inzulza-Contardo, J. (2012). ‘Latino Gentrification’? Focusing on Physical and Socioeconomic Patterns of Change in Latin American Inner Cities. *Urban Studies*, 49(10): 2085-2107.
- Janoschka, M. & Sequera, J. (2014). Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina, una perspectiva comparativista. En *Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina*, Juan José Michelini: 82-104.
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación, Desplazamiento, Desposesión: Procesos Urbanos Claves en América Latina. Santiago, Chile. *Revista INVI* 31(88): 27-71.

- Jirón, P. & 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*, 56: 53-74.
- Kaufmann, V. et al. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4): 745-756.
- Lars, M. (2007) Spatial Capital and how to measure it – an outline of an analytical theory of the social performativity of urban form. *Proceedings, 6th International Space Syntax Symposium, İstanbul.*
- Lees et al. (2015). Introduction: 'gentrification'- a global urban process? En: *Global Gentrifications - Uneven development and displacement*. Great Britain Policy Press. pp. 1-18.
- Lefebvre, H. (1974). *La Producción del Espacio*. *Papers: revista de sociología*. Núm: 3. pp. 219-229.
- Lefebvre, H. *La Producción del Espacio*. (1a Edición). España, Madrid: Capitán Swing, 2013.
- Lefebvre, H. *La Burguesía y el Espacio*. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. *Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad* (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.19-33.
- Lencioni, S. *Totalidad y Tríadas: Comprendiendo el Pensamiento de Lefebvre*. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. *Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad* (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.57-77.
- Link, F. & A. de Mattos, C. (2015). *Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad* (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores.
- Link, F. et al. (2016). *Urbanización Planetaria y la Reconstrucción de la Ciudad* (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores.

- López-Morales, E. (2008). Destrucción creativa y explotación de brecha de renta: discutiendo la renovación urbana del peri-centro sur poniente de Santiago de Chile entre 1990 y 2005. Scripta Nova: Revista electrónica de Ciencias Sociales, 12(270). Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/x-col/101.html>.
- López-Morales, E. (2013). Gentrificación en Chile: aportes conceptuales y evidencias para una discusión necesaria. Santiago, Chile. Revista de Geografía Norte Grande, 56: 31-52.
- López-Morales, E. (2015). Gentrificación y desplazamiento en América Latina: Tres factores causales concatenados. Santiago, Chile. Working Paper Series Contested Cities, 15003(56): 1-12, 2015.
- López Morales, E. (2015). Concurso Nacional de Proyectos Fondecyt Regular 2015. Fondo nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (Fondecyt). Versión Oficial.
- López-Morales, E. (2016). Acerca de una gentrificación “planetaria”, políticamente útil. Santiago, Chile. Revista INVI, 31(88): 217-240.
- MINVU (2007). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana.
- MINVU (2010). Encuesta de Percepción de Calidad de Vida Urbana.
- MINVU. (2014). Política Nacional de Desarrollo Urbano. Ciudades Sustentables y Calidad de Vida.
- Pérez, F. Los aportes de Henri Lefebvre en los estudios sobre la vida cotidiana en la ciudad contemporánea. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.195-205.
- Plan Regulador Vigente Estación Central.
- Política Nacional de Desarrollo Urbano, Ciudades Sustentables y Calidad de Vida. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Gobierno de Chile, 2014.

- Pradilla, E. (2008). Centros comerciales, terciarización, y privatización de lo público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Ciudades*, 79: 44-53.
- Quiroz Ribeiro, L. & Dos Santos, O. (2007). *As metrópoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro. Revan.
- Rerat, P. & Lees, L. (2011). Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 36: 126-142.
- Rodríguez, J. & Arriagada, C. (2004). Segregación Residencial en la Ciudad Latinoamericana. *EURE (Santiago)*, 30(89): 05-24. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612004008900001>
- Sabbatini, F. & Arenas, F. (2000). Entre el Estado y el mercado: resonancias geográficas y sustentabilidad social en Santiago de Chile. Santiago, Chile. *Revista EURE*, 26(79): 95-113. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612000007900006>
- Sabatini, F. (2006). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. Inter-American Development Bank.
- Sabatini, F. & Brain, I. (2008). La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves. *EURE (Santiago)*, 34(103): 5-26. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300001>
- Salinas, L. (2013). Gentrificación en la ciudad Latinoamericana. El caso de Buenos Aires y Ciudad de México. *Revista Geographos*, 4(44): 283-306.
- SECTRA, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (en línea) <<http://www.sectra.gob.cl/index.htm>> (consulta: 10 diciembre 2016)
- Sistema Nacional de Inversiones, Ministerio de Desarrollo Social.
- Smith, N. (1979). Toward a Theory of Gentrification a Back to the City Movement by Capital, not People. *Journal of the American Planning Association*, 45(4): 538-548.

- Sugranyes, A. El derecho a la ciudad: praxis de la utopía. En: A. DE MATTOS, C. & LINK, F. Lefebvre Revisitado: Capitalismo, Vida Cotidiana y el Derecho a la Ciudad (1a Edición). Chile, Santiago: RIL Editores, 2015. pp.289-298.
- Yin, Robert K. Investigación sobre Estudio de Casos. Applied Social Research Methods Series, Volume 5. SAGE Publications.

ANEXO 1

PAUTA ENTREVISTA RESIDENTES SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS Y ESTACIÓN CENTRAL, ALAMEDA / LAS REJAS

PROYECTO Fondecyt Regular N° 1151287						
Proyecto Contested Cities (PIRSESGA-2012-318944)						
Entrevista N°						
Fecha:						
Nombre:						
Dirección:						
Teléfono:						
Email:						
1. Entrevistado						
Nombre:						
1.1 Características						
- Sexo:						
- Edad:						
- Profesión:						
- Ocupación:						
- Nivel educativo:						
- Otros:						
1.2 Contacto						
- Mail:			Teléfono:			
2. Hogar						
2.1 Miembros y características						
Miembro	Edad	Sexo	Parentesco con entrevistado	Nivel educativo	Ocupación principal (trabaja, estudia, inactivo)	Capacidades diferenciales [¿Tiene alguna limitación física para la movilidad?]
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						

6.						
3. COMPONENTE HABITACIONAL						
3.1 Residencia actual						
3.1.1 Tiempo de habitación [<i>¿Cuánto tiempo hace que vive en su residencia actual?</i>]						
3.1.2 Tipo de vivienda [<i>¿Vive en departamento, casa, otro tipo de vivienda?</i>]						
3.1.3 Régimen de tenencia [<i>¿Es propietario, arrendatario/inquilino, ocupante por préstamo, otro?</i>]						
3.2 Residencia previa [<i>Sólo para nuevos residentes</i>]						
3.2.1 Tipo de vivienda [<i>¿Vivía en departamento, casa, otro tipo de vivienda?</i>]						
3.2.2 Régimen de tenencia [<i>¿Era propietario, arrendatario/inquilino, ocupante por préstamo, otro?</i>]						
3.2.3 Localización [<i>¿comuna, partido, barrio, cruce de calles?</i>] [<i>¿Por cuánto tiempo vivió en su anterior vivienda?</i>]						
3.3 Motivos del cambio de residencia [<i>Sólo para nuevos residentes</i>] [<i>¿Por qué razón/es cambió de lugar de residencia/barrio?</i>] [<i>Tener presente el papel que puedan haber cumplido la localización y el transporte</i>]						
4. MOVILIDAD						
4.1 Activos de movilidad del hogar [<i>¿De qué medios de movilidad dispone el hogar?</i>] [<i>Tener en cuenta: automóviles, bicicletas, motocicletas, licencia de conducir, etc.</i>]						
4.2 Movilidad actual [<i>Una por miembro del hogar. Es importante no relevar cada actividad suelta sino en la secuencia en la que efectivamente se producen. Por eso tal vez sea necesario tener la planilla en blanco en el cuadro actividades e ir completando los diferentes viajes, incluyendo aquellos que son de regreso al hogar</i>]						
4.2.1 Movilidad efectiva						
NOMBRE 1						
Actividad	Localización destino	Tiempo de viaje	Medios utilizados	Frecuencia	Costos	
Trabajo						
Educación						
Abastecimiento del hogar/compras						
Recreación						

Salud					
Otro					

<p>4.2.2 Movilidad insatisfecha [<i>¿Hay actividades/servicios/lugares que, por motivos de transporte/movilidad -algún miembro del hogar- no puede realizar/alcanzar?</i></p> <p><i>¿Hay viajes que resultan inútiles a los fines de acceder a estas actividades/servicios/lugares? Etc.]</i></p>					
<p>4.2.3 Redes conocidas [<i>Además de los medios y redes utilizados por cada miembro, ¿Qué otras opciones de transporte conoce desde su actual residencia?</i>]</p>					
<p>4.3 Movilidad desde residencia pasada [<i>Una por miembro del hogar. Sólo para nuevos residentes</i>]</p>					
<p>4.3.1 Movilidad efectiva [<i>En residencia anterior. Es importante no relevar cada actividad suelta sino en la secuencia en la que efectivamente se producen. Por eso tal vez sea necesario tener la planilla en blanco en el cuadro actividades e ir completando los diferentes viajes, incluyendo aquellos que son de regreso al hogar</i>]</p>					
NOMBRE 1					
Actividad	Localización destino	Tiempo de viaje	Medios utilizados	Frecuencia	Costos
Trabajo					
Educación					
Abastecimiento del hogar/compras					
Recreación					
Salud					
Otro					
<p>4.3.2 Movilidad insatisfecha [<i>¿Hay actividades/servicios/lugares que, por motivos de transporte/movilidad -algún miembro del hogar- no podía realizar/alcanzar? ¿Hay viajes que resultaban inútiles a los fines de acceder a estas actividades/servicios/lugares? Etc.]</i>]</p>					
<p>4.3.3 Redes conocidas [<i>Además de los medios y redes utilizados por cada miembro, ¿Qué otras opciones de transporte conocía desde su actual residencia?</i>]</p>					
<p>4.4 Autoevaluación de las situaciones de movilidad actuales-pasadas [<i>Una por miembro del hogar</i>] [<i>En comparación con su vivienda anterior...</i>]</p>					

4.4.1	Lugares accesibles... <i>¿Puede llegar a más, menos o la misma cantidad de lugares?]</i>
4.4.2	Tiempos de viaje... <i>¿Demora más, menos o el mismo tiempo en llegar a destino?]</i>

4.4.3	Oferta de transporte... <i>¿Cuenta con más, menos o las mismas redes/posibilidades de transporte?]</i>
4.4.4	Frecuencia... <i>¿El transporte público circula con mayor, menor o la misma frecuencia?]</i>
4.4.5	Costos... <i>¿Los viajes son más, menos o igual de costosos?]</i>
4.4.6	Adaptaciones, estrategias <i>¿Tuvo que realizar cambio en su forma de viajar, realizar adaptaciones de itinerarios o encontrar alternativas de movilidad.</i>
	<i>¿Cambios los lugares donde realiza las actividades? Por ejemplo, cambió de escuela, de centro de salud, de lugares de compras, etc?]</i>

5. PERCEPCIÓN DE TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL BARRIO	
5.1	Generales (residencial, comercial, espacio público) <i>[¿Observa cambios en el barrio durante el último tiempo?] [Si no responde sobre los ejes principales -residencial, comercial, espacio público-, repreguntar cada uno]</i>
5.1.1	Localización y antigüedad de estos cambios <i>[En caso que identifique cambios] [¿Identifica zonas puntuales del barrio donde se concentren estos cambios? ¿Hace cuanto que se dan?]</i>
5.1.2	Factores que podrían explicar estos cambios <i>[En caso que identifique cambios] [¿En su opinión, qué motivos podrían explicar estos cambios?]</i>
5.1.3	Opiniones, inquietudes y expectativas sobre estos cambios <i>[En caso que identifique cambios] [¿Tiene alguna opinión/inquietud sobre estos cambios? ¿Cree que resultaron/resultarán positivos/beneficiosos para Ud/el barrio?]</i>
5.1.4	Identificación de situaciones conflictivas <i>[En caso que identifique cambios] [¿Estos cambios le han generado algún inconveniente/perjuicio a Ud. o su familia? ¿Identifica alguna situación conflictiva en torno a estos cambios?]</i>
5.2	Infraestructura de transporte <i>[En caso de no aparecer en 5.1]</i>
5.2.1	Localización y antigüedad de estos cambios <i>[¿En qué sector/es del barrio se localizan las transformaciones en el transporte? ¿De cuándo datan?]</i>
5.2.2	Efectos de las nuevas infraestructuras de transporte sobre el barrio <i>[¿Identifica algún impacto de las nuevas condiciones/infraestructuras de transporte sobre el barrio?]</i>
5.2.3	Opiniones, inquietudes y expectativas sobre estos cambios <i>[¿Tiene alguna opinión/inquietud sobre estos cambios? ¿Cree que resultaron/resultarán positivos/beneficiosos para Ud/el barrio?]</i>

<p>5.2.4 Identificación de situaciones conflictivas <i>[En caso que identifique cambios] [¿Estos cambios le han generado algún inconveniente/perjuicio a Ud. o su familia? ¿Identifica alguna situación conflictiva en torno a estos cambios?]</i></p>
<p>5.3. Opiniones modos de transporte</p>
<p>5.3.1. Opinión del automóvil como medio de transporte para la vida cotidiana:</p>
<p>5.3.2. Opinión de la micro como medio de transporte para la vida cotidiana:</p>
<p>5.3.3. Opinión del metro como medio de transporte para la vida cotidiana:</p>
<p>5.3.4. Opinión de la bicicleta como medio de transporte para la vida cotidiana:</p>
<p>5.3.5. Opinión de la moto medio de transporte para la vida cotidiana:</p>
<p>5.3.6. Opinión de caminar como medio de movilidad para la vida cotidiana:</p>
<p>5.4 Medidas de mitigación y percepciones:</p>
<p>5.4.1 Percepciones del barrio</p>
<p>5.4.2 Percepciones del Transporte</p>
<p>5.4.3. Transformaciones residenciales</p>

ANEXO 2

PAUTA DE ENTREVISTA A ACTORES CLAVE

ENTREVISTA SEMI-ESTRUCTURADA A ACTORES CLAVE		
Nombre entrevistador: Maite Rivera Marchevsky	Institución:	Fecha:
Nombre entrevistado:	Institución:	
Preguntas:		
1.	¿Qué proyectos están trabajando vinculados al transporte y desarrollo urbano en las comunas de Santiago, Estación Central e Independencia?	
2.	¿Con qué sectores del gobierno trabaja para el desarrollo de esas comunas?	
3.	¿Cómo se coordinan las instituciones para las tomas de decisiones respecto a la planificación urbana vinculada al transporte?	
4.	¿Cómo evalúa la coordinación entre las instituciones?	
5.	¿Cómo resuelven conflictos por mala coordinación entre sectores?	
6.	¿Qué propuesta haría para vincular el desarrollo del transporte a la planificación urbana, asegurando la calidad de vida de los residentes originales de un barrio, a los que se les entregan nuevas infraestructuras?	
7.	¿Cómo se podría asegurar la calidad de vida de los residentes de un barrio, sin que se sientan afectados por las decisiones del desarrollo del transporte?	
8.	¿Quién gerencia los proyectos que son multisectoriales?	
9.	¿Cómo se realizan los proyectos multisectoriales?	
10.	¿Sería necesario trabajar en conjunto quienes planifican la ciudad con los sectores que toman las decisiones de transporte?	
11.	¿Se vinculan los proyectos de transporte con el Urbanismo?	
12.	¿En el diseño de transporte se preocupan de la movilidad de las personas? ¿Se deberían preocupar?	
13.	¿Cómo se coordina la infraestructura, transporte y movilidad con los IPT?	
14.	¿Quién coordina y asegura que los proyectos de inversión en transporte aseguren un beneficio en la movilidad de las personas?	
15.	¿Trabajan con planes maestros para los proyectos de infraestructura, transporte y movilidad?	
16.	¿Aseguran y visualizan realmente la calidad en la movilidad de las personas?	
17.	¿Qué alianza debería existir que asegure un visión estratégica, que beneficie la calidad y no pérdida de espacio de los residentes de un barrio?	
18.	¿Cómo se asegura que los beneficios de infraestructura no sean tomados sólo por nuevos residentes de un barrio?	
19.	¿Hay pérdidas de espacio, producto de las decisiones de transporte?	
20.	¿Cómo asegura que existan los profesionales idóneos para lograr las grandes transformaciones urbanas, producto de las decisiones del transporte, que no transformen la calidad de vida de los residentes de un barrio, tanto en su calidad de vida como pérdida espacial?	

21.	¿Cómo se trabaja con la comunidad en la toma de decisiones de las nuevas infraestructuras del transporte?
22.	¿Hay participación con la comunidad? ¿Cómo?
23.	¿Cómo aseguran que exista equidad? Que no sean tomados por nuevos residentes los beneficios.
24.	¿Cómo se integra la movilidad a las decisiones de infraestructura de transporte?
25.	¿Hay regulación o se trabaja con la especulación de valor del suelo?
26.	¿Con qué modelos se trabaja en esta ciudad?
27.	¿Qué casos similares estudia para luego generar la toma de decisiones en la ciudad?
28.	¿Qué sucede cuando se trabaja de manera independiente en cada sector?
29.	¿Cómo se puede asegurar que exista un plan maestro en transporte que se integre con la planificación de la ciudad?
30.	¿Qué proyectos hay a futuro?
31.	¿Qué se necesita para realizar un modelo 100% efectivo, que sea en beneficio a los residentes de un barrio?

ANEXO 3. PERMISOS Y SUPERFICIES APROBADAS DE VIVIENDA

Fuente Gráficos: Elaboración propia basado en datos Instituto Nacional de Estadísticas (INE) y Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu) - Dato Comunal

Gráfico 22: Confianza en que el barrio

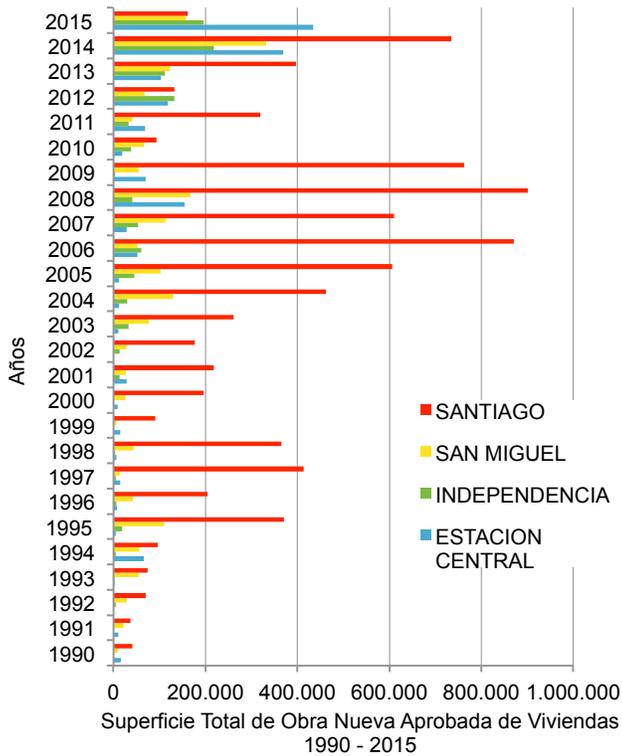


Gráfico 23: CORRELACION % SUPERFICIES PERMISOS APROBADOS VIVIENDA / % PERMISOS APROBADOS VIVIENDA ESTACION CENTRAL

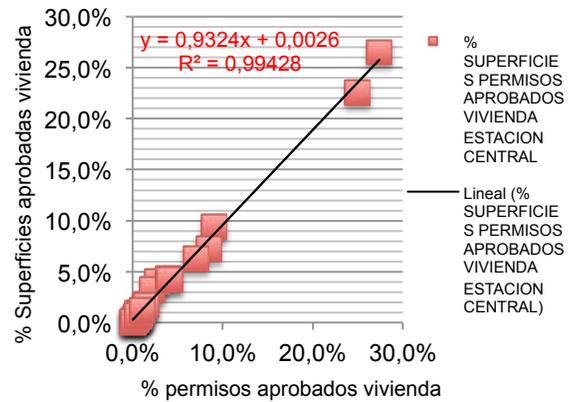


Gráfico 24: CORRELACION % SUPERFICIES PERMISOS APROBADOS VIVIENDA / % PERMISOS APROBADOS SANTIAGO

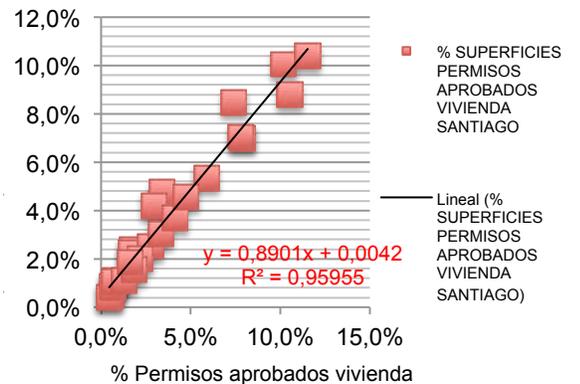


Gráfico 25: CORRELACION % SUPERFICIES PERMISOS APROBADOS VIVIENDA / % PERMISOS APROBADOS SAN MIGUEL

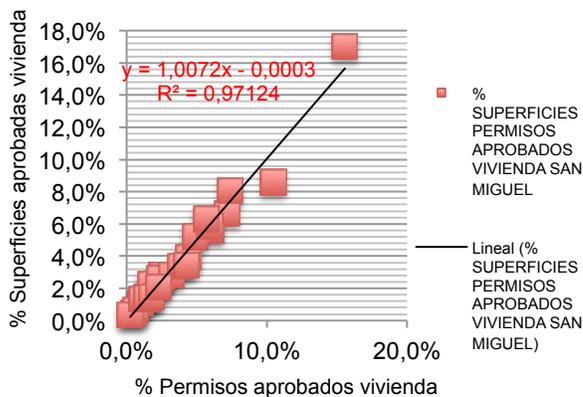
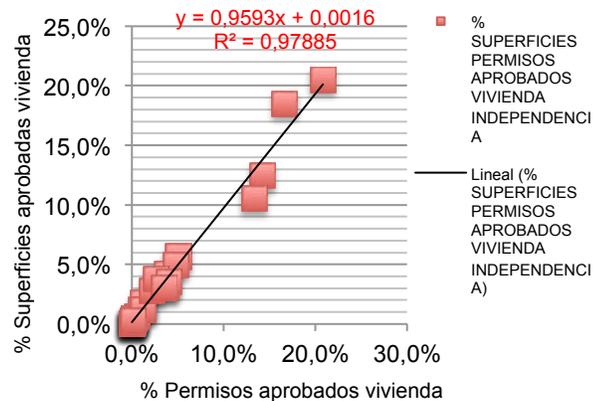


Gráfico 26: CORRELACION % SUPERFICIES PERMISOS APROBADOS VIVIENDA / % PERMISOS APROBADOS INDEPENDENCIA

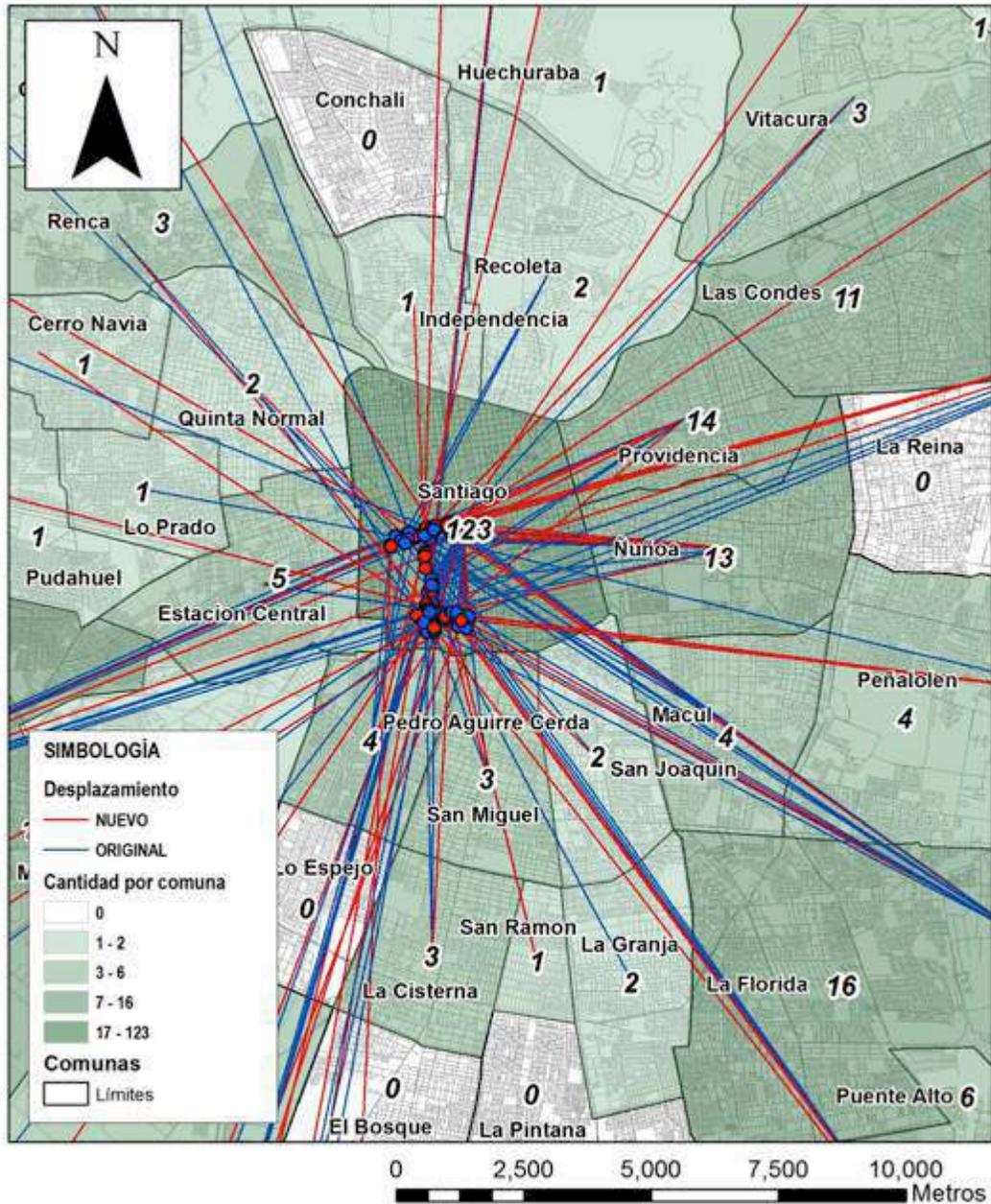


ANEXO 4. TABLAS Y MAPAS DE DESPLAZAMIENTOS SOCIALES, RESIDENCIA DE 3 AMIGOS (Encuesta Panel Año 1, Proyecto Fondecyt Regular 1151287)

	SANTIAGO (277 Amigos)		ESTACION CENTRAL (60 Amigos)		INDEPENDENCIA (291 Amigos)		SAN MIGUEL (467 Amigos)
IQUIQUE	0,36%	IQUIQUE	0,23%	LA SERENA	0,69%	ANTOFAGASTA	0,43%
COPIAPO	0,36%	ANTOFAGASTA	0,70%	COQUIMBO	0,34%	HUASCO	0,21%
LOS VILOS	0,36%	ILLAPEL	0,23%	VALPARAISO	0,34%	LA SERENA	0,21%
VIDA DEL MAR	0,36%	QUILLOTA	0,23%	SAN ANTONIO	0,34%	OVALLE	0,21%
VALPARAISO	0,36%	SAN FELIPE	0,23%	LOS ANDES	0,34%	LOS VILOS	0,64%
LOS ANDES	0,36%	VIDA DEL MAR	0,23%	SANTIAGO	7,56%	SAN FELIPE	0,21%
SANTIAGO	44,40%	VALPARAISO	0,47%	CERRILLOS	0,69%	QUINTERO	0,21%
CERRILLOS	0,36%	QUILPUE	0,23%	CERRO NAVIA	0,34%	VIDA DEL MAR	0,43%
CERRO NAVIA	0,36%	EL TABO	0,23%	CONCHALI	5,15%	VALPARAISO	0,43%
ESTACION CENTRAL	1,81%	SANTIAGO	7,21%	LA CISTERNA	1,37%	SAN ANTONIO	0,21%
LA CISTERNA	1,08%	CERRILLOS	0,93%	LA FLORIDA	3,44%	LOS ANDES	0,21%
LA FLORIDA	5,78%	CERRO NAVIA	0,47%	LA REINA	2,06%	SANTIAGO	6,64%
LA GRANJA	0,72%	CONCHALI	0,47%	LO PRADO	0,69%	CERRILLOS	0,21%
LO PRADO	0,36%	ESTACION CENTRAL	32,56%	MACUL	1,72%	CERRO NAVIA	0,21%
MACUL	1,44%	LA CISTERNA	0,47%	DUDDA	2,41%	CONCHALI	0,43%
DUBOIA	4,69%	LA FLORIDA	1,86%	PEDALOLEN	1,72%	EL BOSQUE	0,43%
PEDRO AGUIRRE CERDA	1,44%	LA GRANJA	0,70%	PROVIDENCIA	1,72%	ESTACION CENTRAL	1,28%
PEDALOLEN	1,44%	LA REINA	0,47%	QUINTA NORMAL	0,34%	LA CISTERNA	3,43%
PROVIDENCIA	5,05%	LO PRADO	3,02%	RECOLETA	6,87%	LA FLORIDA	1,71%
QUINTA NORMAL	0,72%	MACUL	0,47%	RENCA	0,69%	LA GRANJA	0,43%
RECOLETA	0,72%	DUBOIA	2,33%	SAN JOAQUIN	0,34%	LA PINTANA	0,43%
RENCA	1,08%	PEDALOLEN	1,16%	SAN MIGUEL	1,03%	LA REINA	1,28%
SAN JOAQUIN	0,72%	PROVIDENCIA	3,26%	SAN RAMON	0,34%	LO ESPEJO	0,21%
SAN MIGUEL	1,08%	QUINTA NORMAL	2,79%	INDEPENDENCIA	39,52%	LO PRADO	0,21%
SAN RAMON	0,36%	RECOLETA	1,86%	LAS CONDES	1,03%	MACUL	0,86%
INDEPENDENCIA	0,36%	RENCA	1,40%	VITACURA	0,69%	DUBOIA	2,36%
PUENTE ALTO	2,17%	SAN JOAQUIN	0,93%	QUILICURA	3,44%	PEDRO AGUIRRE CERDA	2,78%
LAS CONDES	3,97%	SAN MIGUEL	1,40%	HUECHURABA	4,12%	PEDALOLEN	1,50%
VITACURA	1,08%	SAN RAMON	0,23%	MAIPU	3,78%	PROVIDENCIA	3,21%
QUILICURA	0,72%	INDEPENDENCIA	0,93%	PUDAHUEL	0,34%	QUINTA NORMAL	1,07%
HUECHURABA	0,36%	PUENTE ALTO	2,56%	SAN BERNARDO	1,37%	RECOLETA	0,86%
MAIPU	5,78%	LAS CONDES	3,26%	COLINA	1,37%	RENCA	1,71%
PUDAHUEL	0,36%	VITACURA	1,16%	LO BARNECHEA	0,34%	SAN JOAQUIN	3,64%
SAN BERNARDO	1,81%	QUILICURA	1,63%	PAINE	0,69%	SAN MIGUEL	41,76%
LAMPA	0,36%	HUECHURABA	0,47%	BUIN	0,34%	SAN RAMON	0,43%
COLINA	0,36%	MAIPU	13,49%	PEDAFLOR	0,69%	INDEPENDENCIA	0,64%
LO BARNECHEA	0,36%	PUDAHUEL	2,56%	RANCAGUA	0,34%	PUENTE ALTO	3,64%
PAINE	0,36%	SAN BERNARDO	2,33%	PUERTO MONTT	0,34%	LAS CONDES	1,93%
BUIN	1,08%	LAMPA	0,23%	PURRANQUE	0,34%	VITACURA	0,86%
MELIPILLA	0,36%	BUIN	0,47%	SAN PABLO	0,69%	HUECHURABA	0,21%
PEDAFLOR	0,36%	CURACAVI	0,23%		100,00%	MAIPU	3,85%
PADRE HURTADO	0,36%	TALAGANTE	0,47%			PUDAHUEL	0,43%
LAS CABRAS	0,36%	PICHILEMU	0,23%			SAN BERNARDO	1,71%
RANCAGUA	0,36%	SANTA CRUZ	0,23%			LAMPA	0,21%
TALCA	0,36%	DOBHUE	0,23%			COLINA	0,43%
CONSTITUCION	1,08%	RANCAGUA	0,70%			BUIN	0,86%
SAN CLEMENTE	0,36%	TALCA	0,47%			MELIPILLA	0,21%
CHILLAN	0,36%	LINARES	0,70%			ISLA DE MAIPO	0,21%
ANGOL	0,36%	HUALPEN	0,23%			COLTAUCO	0,43%
PUERTO MONTT	0,36%	QUILLON	0,23%			LOLOL	0,21%
OSORNO	0,36%	PUERTO MONTT	0,47%			REQUINOA	0,21%
	100,00%		100,00%			RANCAGUA	0,21%
						SAN FERNANDO	0,43%
						LINARES	0,43%
						CHILLAN	0,21%
						LOS ANGELES	0,21%
						TALCAHUANO	0,21%
						CONCEPCION	0,86%
						VALDIVIA	0,21%
						PUERTO MONTT	0,21%
						OSORNO	0,43%
							100,00%

Tabla 7: Elaboración propia, datos Encuesta Panel,
Fuente: Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 58. Comunas donde se ubican tres amigos, residentes Barrio Parque O'Higgins

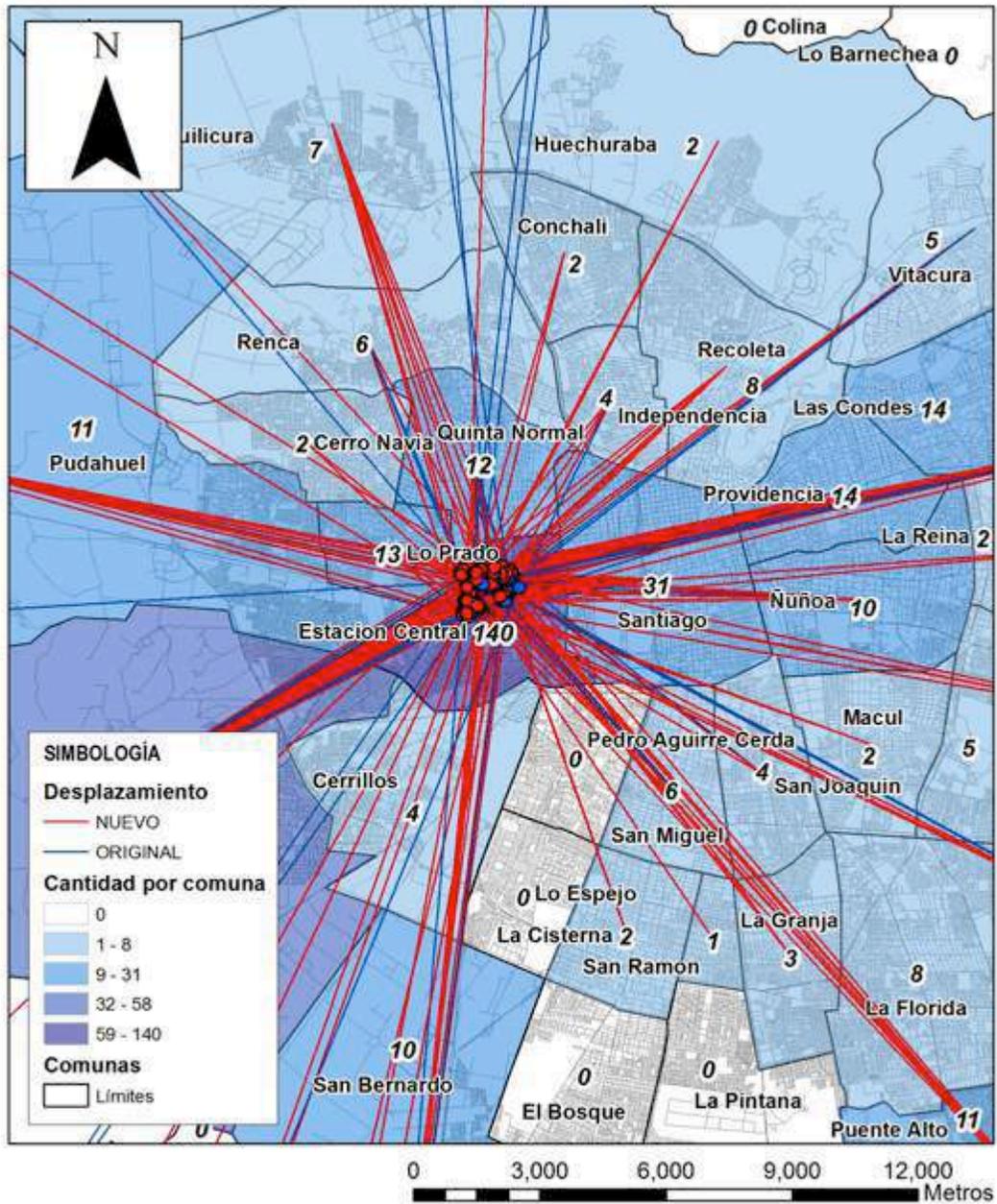


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

Comunas en las que se encuentran sus amistades - Residentes Encuestados Santiago

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 59. Comunas donde se ubican tres amigos, residentes Barrio Alameda – Las Rejas

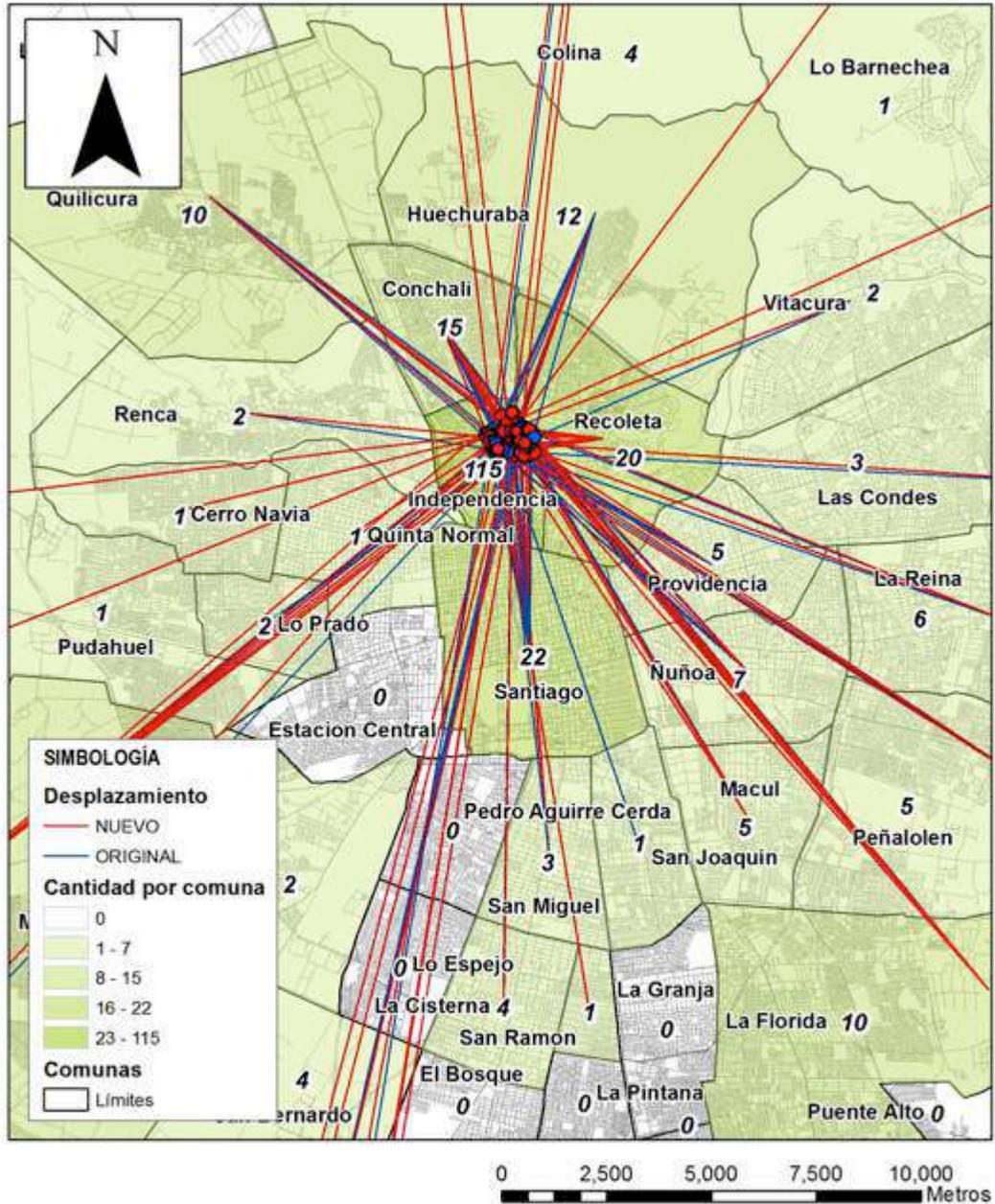


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

Comunas en las que se encuentran sus amistades - Residentes Encuestados Estación Central

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 60. Comunas donde se ubican tres amigos, residentes Barrio Plaza Baquedano

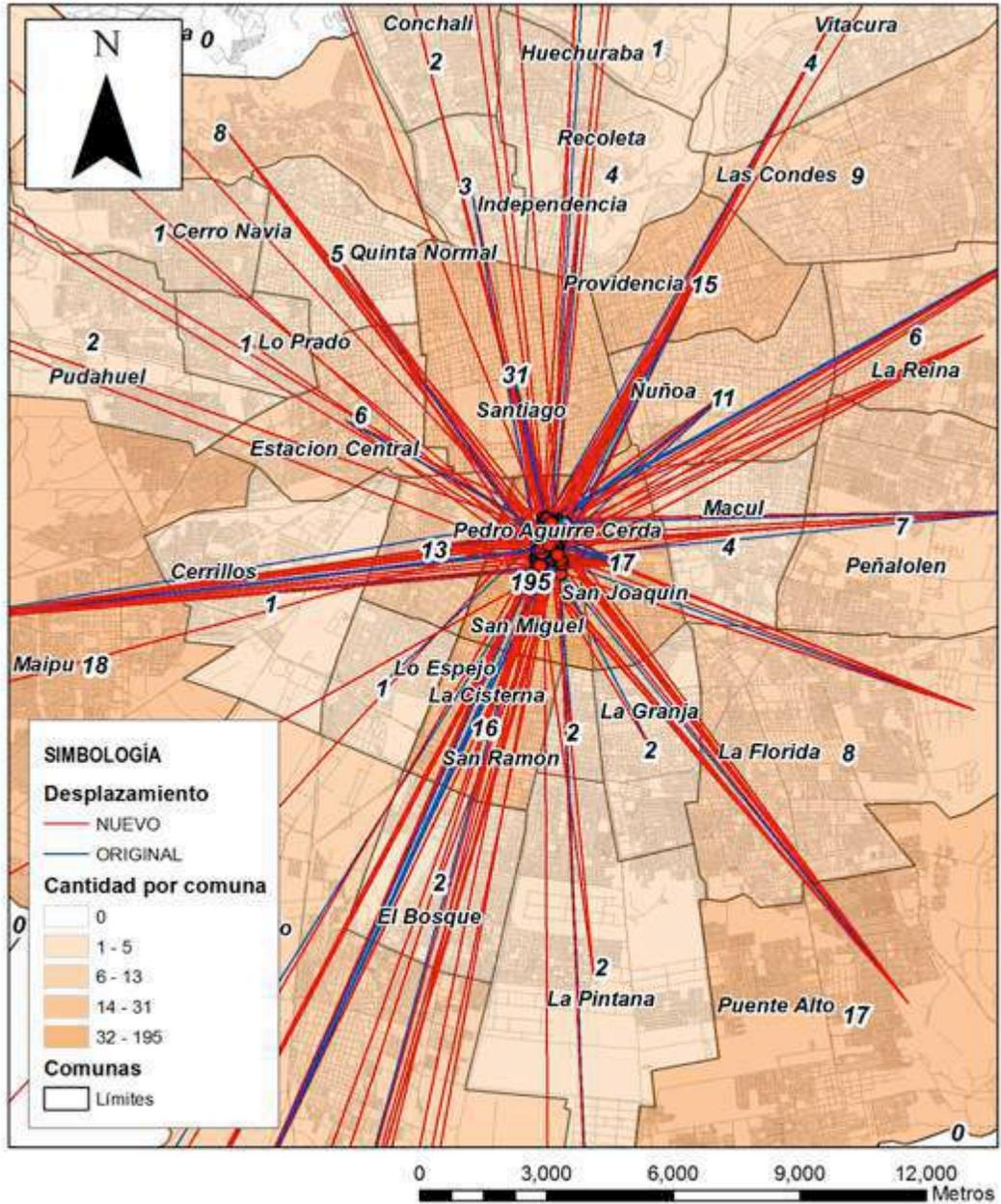


Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

Comunas en las que se encuentran sus amistades - Residentes Encuestados Independencia

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

Figura 61. Comunas donde se ubican tres amigos, residentes Barrio Barros Luco



Proyecto Fondecyt Regular N° 1151287

Comunas en las que se encuentran sus amistades - Residentes Encuestados San Miguel

Fuente: Elaboración propia, Proyecto Fondecyt Regular 1151287

ANEXO 5: DIMENSIONES Y VARIABLES DEL CAPITAL ESPACIAL

A PARTIR DE REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

Tabla: Dimensiones y variables del capital espacial

SIMBOLOGÍA

	Connotación positiva
	Connotación negativa
Rojo	Connotación cualitativa

SOCIAL	MATERIAL	SIMBÓLICA	CULTURAL
Relación socioespacial	Bienes públicos (Estado)	Accesibilidad diferencial al transporte público (López-Morales, 2015)	Bienes sociales (Casgrain y Janoschka, 2013)
Movilidad (Apaolaza y Blanco, 2015) (López-Morales, 2015)	Transporte	Segregación socioespacial (Alexandri et al., 2016)	Bienes culturales (Casgrain y Janoschka, 2013)
Problemas sociales (Apaolaza y Blanco, 2015) (López-Morales, 2015)	Usos de suelo (Alexandri et al., 2016)	Movilidad (López-Morales, 2015) (Salinas, 2013)	Identidad (Blanco et al., 2015) (Bordieu, 1983)
Aglomeración social (Apaolaza y Blanco, 2015)	Suelo central (Blanco et al., 2014)	Espacio (Blanco et al., 2014)	Característica sujetos (Apaolaza y Blanco, 2015)
Organizaciones sociales o comunidad territorializada (Apaolaza y Blanco, 2015)	Oferta inmobiliaria de vivienda (Casgrain y Janoschka, 2013)	Apropiación (Blanco, 2014) (Bordieu, 1983)	Capital cultural (Bordieu, 1983)
Capital social (Apaolaza y Blanco, 2015)	Capacidad de pago (Casgrain y Janoschka, 2013)	Calidad de vida (Casgrain y Janoschka, 2013)	Hábitos (Gutiérrez, 2009)
Relaciones y red de personas para intercambio social (Bordieu, 1983)	Temporalidad (Blanco et al., 2015) (Bordieu, 1983)	Accesibilidad a suelo (Casgrain y Janoschka, 2013)	Ritmos (Gutiérrez, 2009)
Resistencia (Apaolaza y Blanco, 2015)	Políticas públicas (Campos, 2014) (Estado)	Transformación paisaje urbano (Casgrain y Janoschka, 2013)	Rutinas de la vida diaria (Gutiérrez, 2009)
Intercambio social (Bordieu, 1983)	Geografía del transporte (Apaolaza y Blanco, 2015)	Equidad espacial (Blanco et al., 2015) (Bordieu, 1983)	Redes sociales (Gutiérrez, 2009)
Iniciativas sociales (Blanco, 2010)	Redes (Apaolaza y Blanco, 2015) (Blanco et al., 2014)	Experiencia sujetos (Apaolaza y Blanco, 2015) (López-Morales, 2015)	Nivel educacional (Arriagada, 2010)
Acceso a oportunidades (Apaolaza, 2012)	Apropiación (Apaolaza y Blanco, 2015) (Bordieu, 1983) (Rerat y Lees, 2011)	Apropiación (Bordieu, 1983) (Kaufmann et al., 2004)	Producción cultural del espacio (Forray, 2015)
Desplazamiento de población o grupos sociales (Gutiérrez, 2009)	Infraestructuras (Apaolaza y Blanco, 2015) (López-Morales, 2015) (Blanco et al., 2014)	Estrategias para la movilidad (Kaufmann et al., 2004)	Contexto cultural (Pérez, 2015)
Desigualdad económica (Gutiérrez, 2009)	Economía (Apaolaza y Blanco, 2015) (López-Morales, 2015)	Valores para la movilidad (Kaufmann et al., 2004)	Espacio cotidiano determinado por el ser social (Pérez, 2015)
Exclusión social (Apaolaza, 2012) (Gutiérrez, 2009)	Territorio (Apaolaza y Blanco, 2015) (López-Morales, 2015)	Representaciones para la movilidad (Kaufmann et al., 2004)	
Desigualdad social (Apaolaza, 2012)	Atributo territorial (Apaolaza y Blanco, 2015)	Hábitos para la movilidad (Kaufmann et al., 2004)	
Tejido social (Inzulza-Contardo, 2012)	Localización (Apaolaza y Blanco, 2015) (Blanco et al., 2014)	Bienes simbólicos (Casgrain y Janoschka, 2013)	
Aburguesamiento o burguesía (Lefebvre, 1972) (Rerat y Lees, 2011)	Capital territorial (Apaolaza y Blanco, 2015) (Kaufmann, 2004)	Habilidades para la movilidad (Apaolaza y Blanco, 2015)	
Disputa de clase (Rerat y Lees, 2011)	Servicios transporte (Apaolaza y Blanco, 2015)	Resistencia (Apaolaza y Blanco, 2015)	
Diferenciación social (Rerat y Lees, 2011)	Valor de uso (económico) (Apaolaza y Blanco, 2015)	Competencia (Bordieu, 1983)	
Formas sociales (Lefebvre, 1972)	Valor de cambio (accesibilidad) (Apaolaza y Blanco, 2015)	Pérdidas a través de la movilidad (Kaufmann, 2004)	
Relaciones sociales (Lefebvre, 1972)	Acceso (opciones y condiciones de movilidad en lugar y momento) (Bordieu, 1983) (Kaufmann et al., 2004) (Rerat y Lees, 2011)	Ganancias a través de la movilidad (Kaufmann, 2004)	
Habitabilidad (A. de Mattos, 2015)	Entorno (Apaolaza y Blanco, 2015)	Inclusión (Gutiérrez, 2009)	

Actores privados (Lencioni, 2015)	Ingresos (Apaolaza y Blanco, 2015)	Desigualdad al acceso a actividades (Gutiérrez, 2009)	
Actores públicos (Lencioni, 2015)	Políticas públicas (Apaolaza y Blanco, 2015)	Técnicas de movilidad y evolución (Gutiérrez, 2009) (Henry, E)	
Producción social del espacio (Forray, 2015)	Capital económico: dinero (Bourdieu, 1983)	Relaciones y red de personas para intercambio simbólico (Bourdieu, 1983)	
Segregación del espacio cotidiano urbano (Alessandri, 2015)	Capital económico: derechos de propiedad (Alessandri, 2015) (Bourdieu, 1983)	Habilidades de acceso (Kaufmann et al., 2004)	
Movimientos sociales (Sugranyes, 2015)	Transporte privado (Gutiérrez, 2009)	Capacidades físicas (Kaufmann et al., 2004)	
Desarrollo demográfico (Lefebvre, 1972)	Transporte público (Gutiérrez, 2009)	Capacidades adquiridas (Kaufmann et al., 2004)	
Diversidad (Lars, 2007)	Estructura urbana (Jirón y Mansilla, 2013)	Hipermovilidad: involucra tiempo (Gutiérrez, 2009) (Henry, E)	
Bienes sociales (Casgrain y Janoschka, 2013)	Proyectos (Blanco, 2010)	Inmovilidad: por redefinición de modos de vida (Gutiérrez, 2009) (Henry, E)	
Desigualdad al acceso a actividades (Gutiérrez, 2009)	Vínculos intersectoriales (Blanco, 2010)	Tiempo (Gutiérrez, 2009)	
Capacidad organizacionales (Kaufmann et al., 2004)	Oferta de Equipamientos (Gutiérrez, 2009)	Frecuencia (Gutiérrez, 2009) Práctica social (Gutiérrez, 2009)	
Clases sociales (Bourdieu, 1983)	Indicadores de demanda de políticas de transporte (Gutiérrez, 2009)	Facilidades para moverse (Apaolaza, 2012)	
Acceso a la educación: incorporado (Bourdieu, 1983)	Limitaciones físico-espaciales (Gutiérrez, 2009)	Dificultades para moverse (Apaolaza, 2012)	
Acceso a la educación: objetivado (Bourdieu, 1983)	Movilidad efectiva: opciones (Gutiérrez, 2009)	Realización de actividades cotidianas (Gutiérrez, 2009)	
Acceso a la educación: institucionalizado (Bourdieu, 1983)	Movilidad realizada: seleccionada y realizada (Gutiérrez, 2009)	Apropiación a través del viaje (Gutiérrez, 2009)	
Desigualdad espacial (Gutiérrez, 2009)	Prácticas de viaje (Gutiérrez, 2009)	Movilidad concebida: representaciones del individuo (Gutiérrez, 2009)	
Redes sociales (Gutiérrez, 2009)	Fronteras (Gutiérrez, 2009)	Movilidad insatisfecha (Gutiérrez, 2009)	
Segregación de espacio cotidiano urbano (Alessandri, 2015)	Tiempos, antes y después del viaje (Gutiérrez, 2009)	Movilidad insatisfactoria (Gutiérrez, 2009)	
Movimientos sociales (Sugranyes, 2015)	Movilidad cotidiana (Inzulza-Contardo, 2012)	Movilidad insuficiente (Gutiérrez, 2009)	
Desarrollo demográfico (Lefebvre, 1972)	Sistemas (Blanco et al., 2014)	Movilidad asociada (Gutiérrez, 2009)	
	Medios de transporte: servicios que facilitan el desplazamiento de bienes y personas (Blanco et al., 2014)	Subjetividad (Gutiérrez, 2009)	
	Productores inmobiliarios (Apaolaza et al., 2016)	Potencialidad (Gutiérrez, 2009)	
	Consumidores Inmobiliarios de alto status (Apaolaza et al., 2016)	Tensión entre actores y estructuras (Gutiérrez, 2009)	
	Inversiones en infraestructura (Blanco et al., 2014)	Tensión entre lo micro y lo macro (Gutiérrez, 2009)	
	Servicios de transporte (Blanco et al., 2014)	Movilidad potencial (Gutiérrez, 2009)	
	Movimiento (Lars, 2007)	Movilidad latente (Gutiérrez, 2009)	
	Densidad (Lars, 2007)	Movilidad vulnerable (Gutiérrez, 2009)	
	Diversidad (Lars, 2007)	Atracción diferencial de la accesibilidad (Blanco et al., 2014)	
	Acumulación de viajes (Rerat y Lees, 2011)	Efectos de la movilidad cotidiana en grupos desplazados (Blanco et al., 2014)	
	Intercambio de viajes (Rerat y Lees, 2011)	Motivaciones de uso de modos de transporte (Rerat y Lees, 2011)	
	Competencia (Rerat y Lees, 2011)	Estrategias de uso de modos de transporte	

		(Rerat y Lees, 2011)	
	Ubicación residencial (Rerat y Lees, 2011)	Agrupación derechos ciudadanos	
	Poder adquisitivo (Rerat y Lees, 2011)	Concentración de derechos ciudadanos	
	Conectividad (Rerat y Lees, 2011)	Viajes pensados (Gutiérrez y MInuto, 2007)	
	Accesibilidad (Rerat y Lees, 2011) (Salinas, 2013)	Viajes posibles (Gutiérrez y MInuto, 2007)	
	El viaje (Gutiérrez, 2009)	Momento pre-viaje	
	Universo de viajes (Gutiérrez, 2009)	Momento viaje	
	Movilidad individual (Gutiérrez, 2009)	Momento post-viaje	
	Movilidad colectiva (Gutiérrez, 2009)	Viaje motivo salud (Gutiérrez, 2009)	
	Viajes reales (Gutiérrez y Minuto, 2007)	Viaje motivo educación (Gutiérrez, 2009)	
	Recorrido origen (Gutiérrez, 2009)	Viaje motivo compras (Gutiérrez, 2009)	
	Recorrido destino (Gutiérrez, 2009)	Viaje motivo recreación (Gutiérrez, 2009)	
	Acceso a servicios (Apaolaza, 2012)	Atributo espacial	
	Acceso a oportunidades (Apaolaza, 2012)	Calidad de vida (Lefebvre, 1972)	
	Políticas neoliberales	Contexto histórico (Pérez, 2015)	
	Trabajo multisectorial	Apropiación espacio cotidiano construido (Pérez, 2015)	
	Producción estatal (Daher, 2015)	Apropiación espacio cotidiano asignado (Pérez, 2015)	
	Producción económica del espacio (Forray, 2015)	Producción del espacio (Boano, 2015)	
	Producción política del espacio (Forray, 2015)	Reproducción del espacio (Boano, 2015)	
	Ingreso económico (Arriagada, 2010)	Transformación del espacio (Boano, 2015)	
	Tenencia de bienes (Arriagada, 2010)	Absorción del espacio (Alessandri, 2015)	
	Capital del suelo (Alessandri, 2015)	Procesamiento del espacio (Alessandri, 2015)	
	Desarrollo económico (Lefebvre, 1972)	Ejecución del espacio (Alessandri, 2015)	
	Desarrollo tecnológico (Lefebvre, 1972)		
	Movilidad (Gutiérrez, 2009) (López-Morales, 2015) (Salinas, 2013)		
	Acceso a bienes disponibles por competencia y apropiación (Blanco, 2014)		
	Accesibilidad a suelo (Casgrain y Janoschka, 2013)		
	Transformación paisaje urbano (Casgrain y Janoschka, 2013)		
	Bienes materiales (Casgrain y Janoschka, 2013)		
	Relaciones y red de personas para intercambio material (Bordieu, 1983)		
	Relaciones y red de personas para intercambio relación física (Bordieu, 1983)		
	Relaciones y red de personas para intercambio económico (Bordieu, 1983)		

Fuente: elaboración propia

ANEXO 6

MAPAS DE MOVILIDAD ENTREVISTAS BARRIO ALAMEDA – LAS REJAS

Los mapas que se presentan a continuación son resultado de la movilidad de los residentes entrevistados en Estación Central, Barrio Alameda – Las Rejas, de la presente investigación.

Los datos entregados por los entrevistados fueron chequeados uno a uno en Google earth, para que el mapa de movilidad fuese lo más certero posible, en muy pocos casos se puso la ubicación de la actividad al centroide de la comuna (solo si no se encontró la dirección, lo que prácticamente no sucedió).

El primer grupo de mapas presentados corresponden a la movilidad residencial de la familia, desde su vivienda actual a viviendas anteriores. Los mapas corresponden a los datos detallados en los puntos 5.3.1 y 5.3.2 de la presente tesis.

El Segundo grupo de mapas detalla la movilidad cotidiana de toda la familia. Lugar donde realiza sus actividades cotidianas de trabajo, educación, abastecimiento, salud, recreación y otros; un mapa desde la vivienda actual y otro de vivienda(s) anteriores, en el caso que existiera. Los mapas corresponden a los datos detallados en los puntos 5.3.5, 5.3.6, 5.3.7, 5.3.8, 5.3.9 y 5.3.10 de la presente tesis.

GRÁFICA DESPLAZAMIENTOS

Comuna Estación Central, sector Alameda - Las Rejas

Figura 62. Desplazamiento Residencial Familia 01 – Alameda / Las Rejas - Nuevo

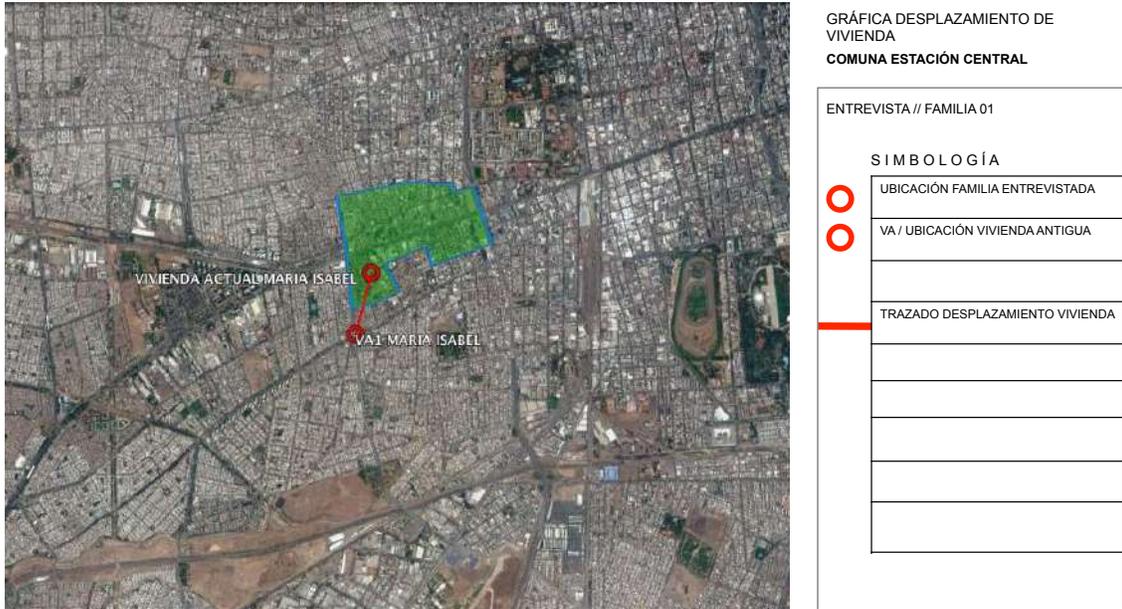


Figura 63. Desplazamiento Residencial Familia 02 – Alameda / Las Rejas - Nuevo

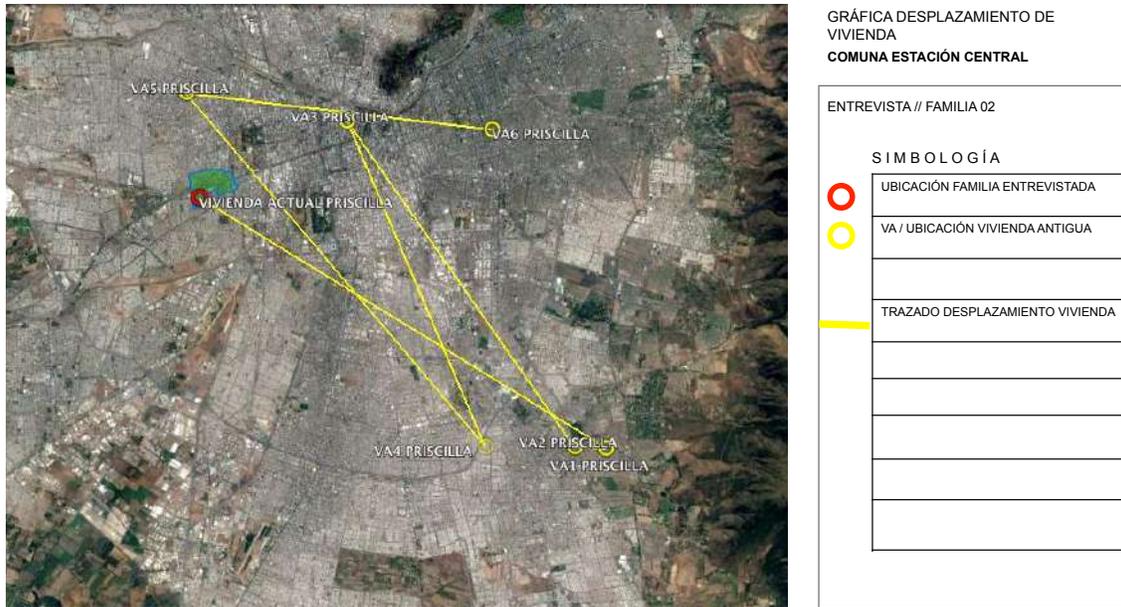


Figura 64. Desplazamiento Residencial Familia 03 – Alameda / Las Rejas - Original



Fuente: elaboración propia

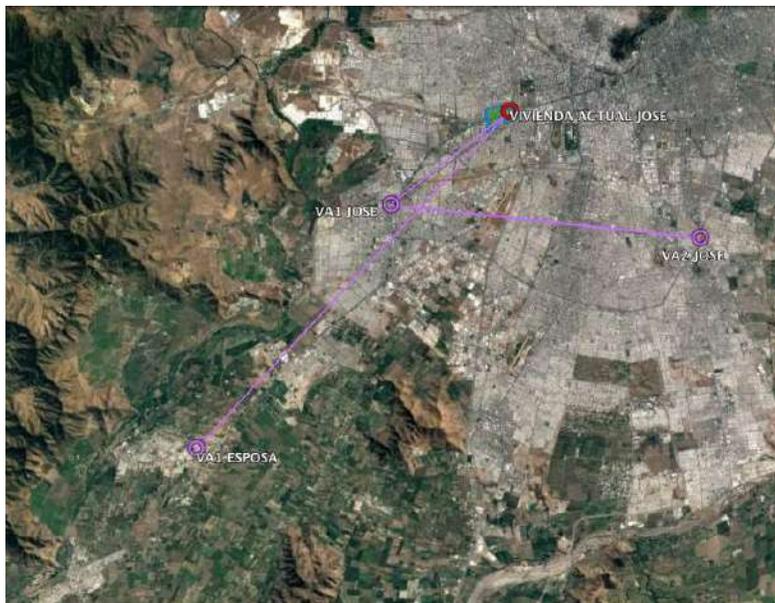
GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 03

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	VA / UBICACIÓN VIVIENDA ANTIGUA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Figura 65. Desplazamiento Residencial Familia 04 – Alameda / Las Rejas - Nuevo



Fuente: elaboración propia

GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 04

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	VA / UBICACIÓN VIVIENDA ANTIGUA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Figura 66. Desplazamiento Residencial Familia 05 – Alameda / Las Rejas - Original

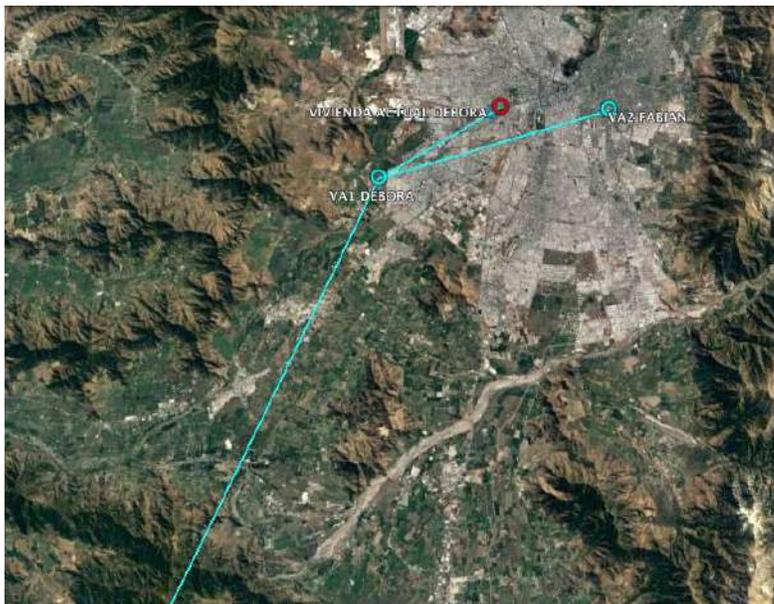


GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 05	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA

Fuente: elaboración propia

Figura 67. Desplazamiento Residencial Familia 06 – Alameda / Las Rejas - Nuevo



GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 06	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	VA / UBICACIÓN VIVIENDA ANTIGUA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

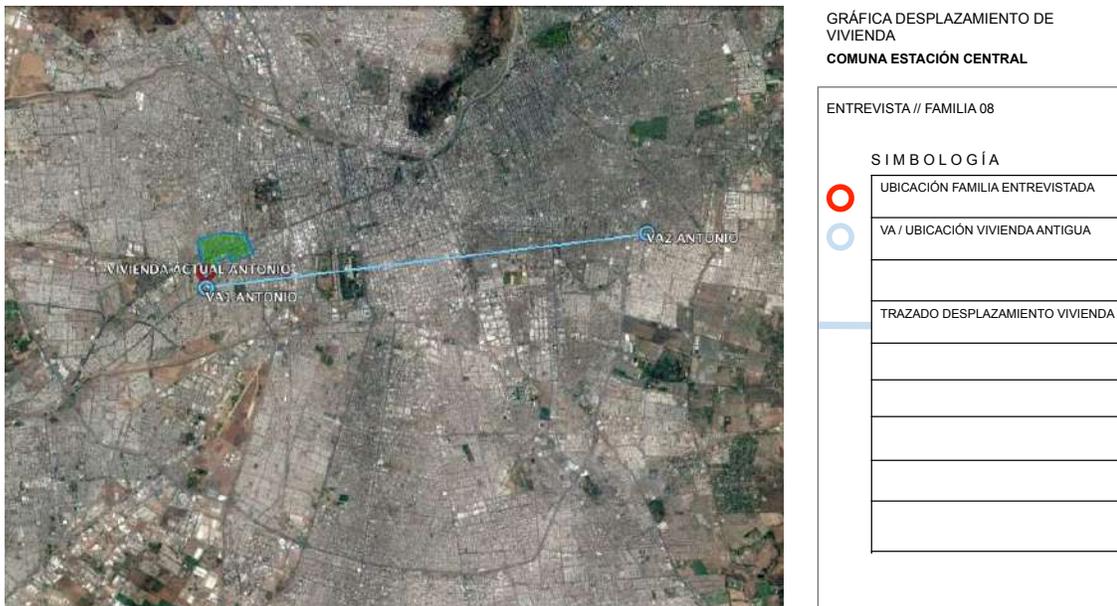
Fuente: elaboración propia

Figura 68. Desplazamiento Residencial Familia 07 – Alameda / Las Rejas – Original / Nuevo



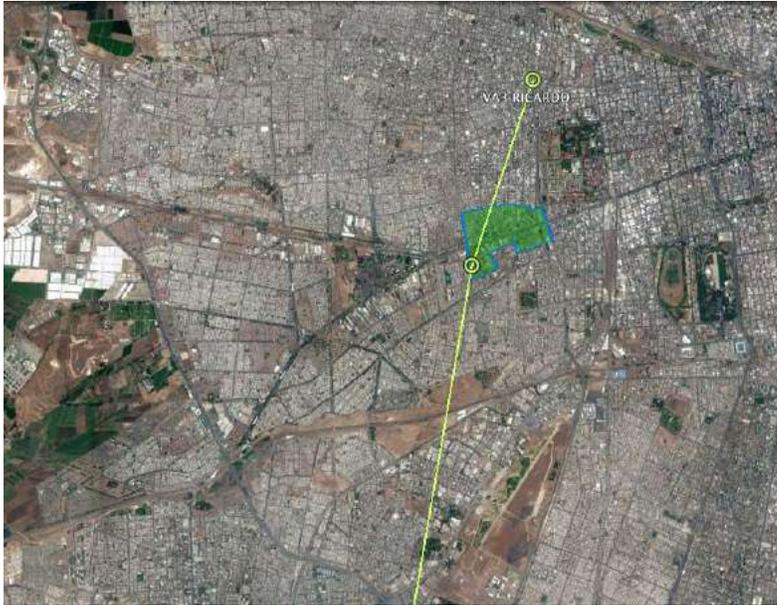
Fuente: elaboración propia

Figura 69. Desplazamiento Residencial Familia 08 – Alameda / Las Rejas – Nuevo



Fuente: elaboración propia

Figura 70. Desplazamiento Residencial Familia 09 – Alameda / Las Rejas - Original



Fuente: elaboración propia

GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 09	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	VA / UBICACIÓN VIVIENDA ANTIGUA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Figura 71. Desplazamiento Residencial Familia 10 – Alameda / Las Rejas - Original



Fuente: elaboración propia

GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 10	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
	VA / UBICACIÓN VIVIENDA ANTIGUA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Figura 72. Desplazamiento Residencial Familia 11 – Alameda / Las Rejas - Original



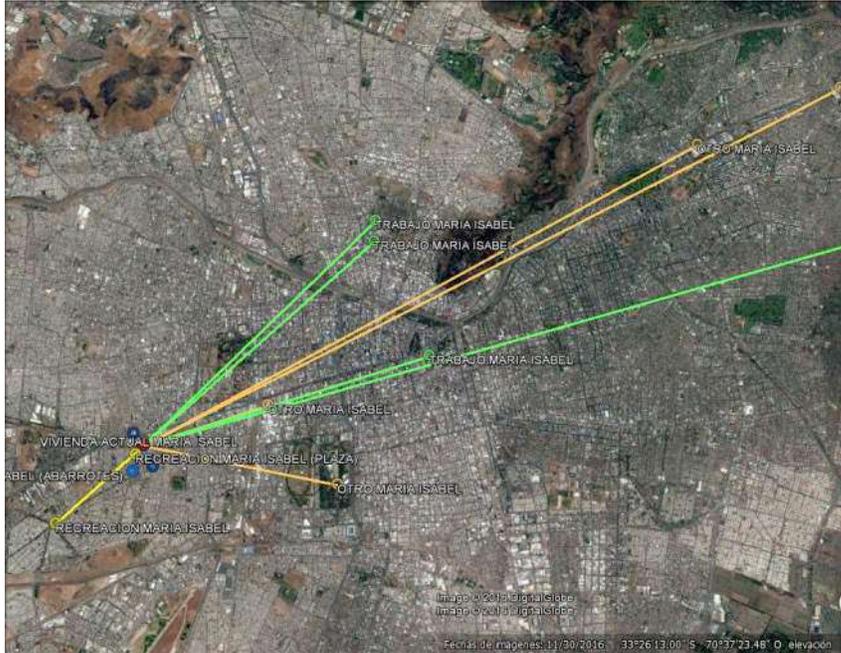
GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA ESTACIÓN CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 11	
SIMBOLOGÍA	
○	UBICACIÓN FAMILIA ENTREVISTADA
○	VA / UBICACIÓN VIVIENDA ANTIGUA
—	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Fuente: elaboración propia

GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA // Comuna Estación Central

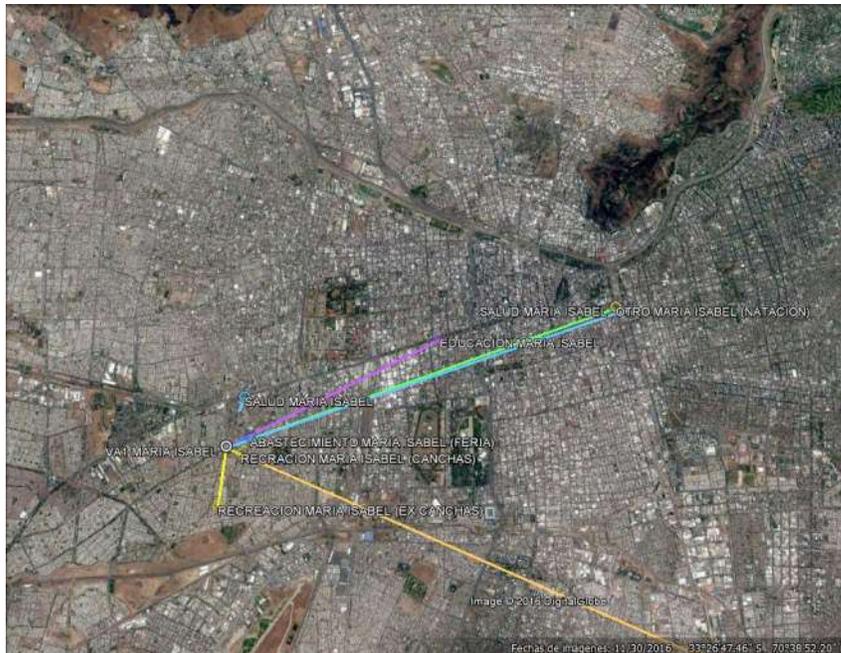
Figuras 73 y 74. Movilidad Cotidiana Familia 01 – Alameda / Las Rejas - Nuevo



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 01	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ANTERIOR
COMUNA ESTACION CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 01	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

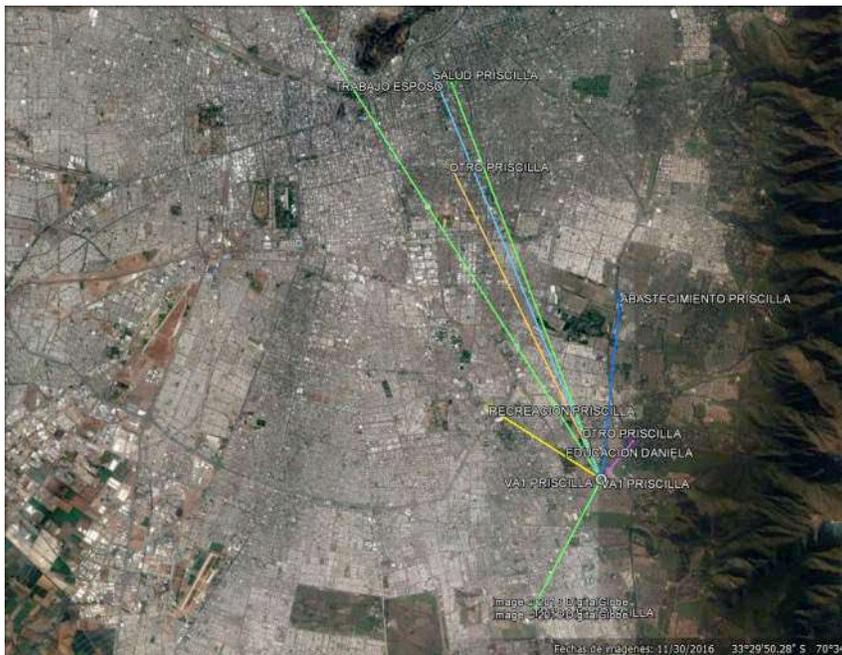
Figuras 75 y 76. Movilidad Cotidiana Familia 02 – Alameda / Las Rejas - Nuevo



Fuente: elaboración propia

**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL**

ENTREVISTA // FAMILIA 02	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS



Fuente: elaboración propia

**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ANTERIOR
COMUNA ESTACION CENTRAL**

ENTREVISTA // FAMILIA 02	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

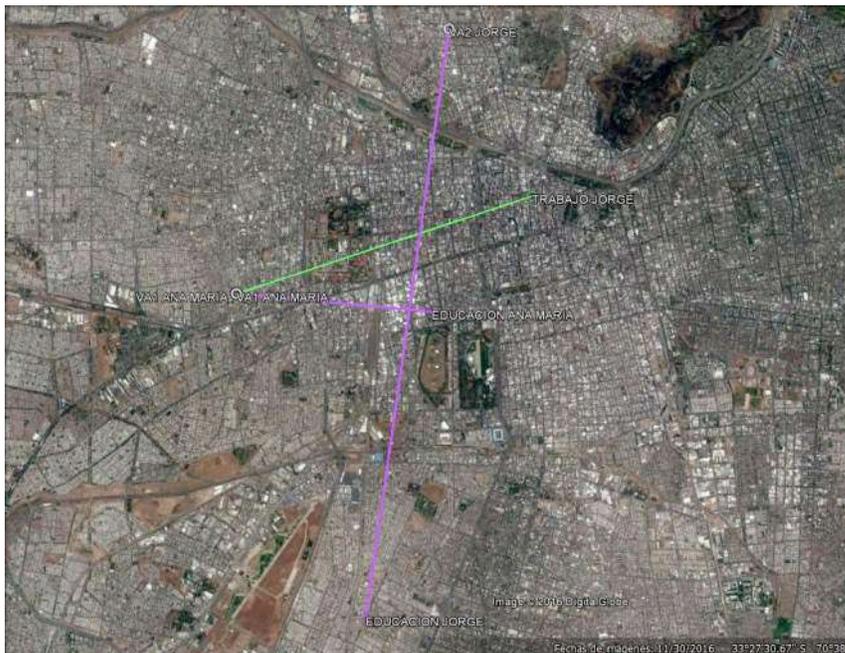
Figuras 77 y 78. Movilidad Cotidiana Familia 03 – Alameda / Las Rejas - Original



Fuente: elaboración propia

GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 03	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS



Fuente: elaboración propia

GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ANTERIOR
COMUNA ESTACION CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 03	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

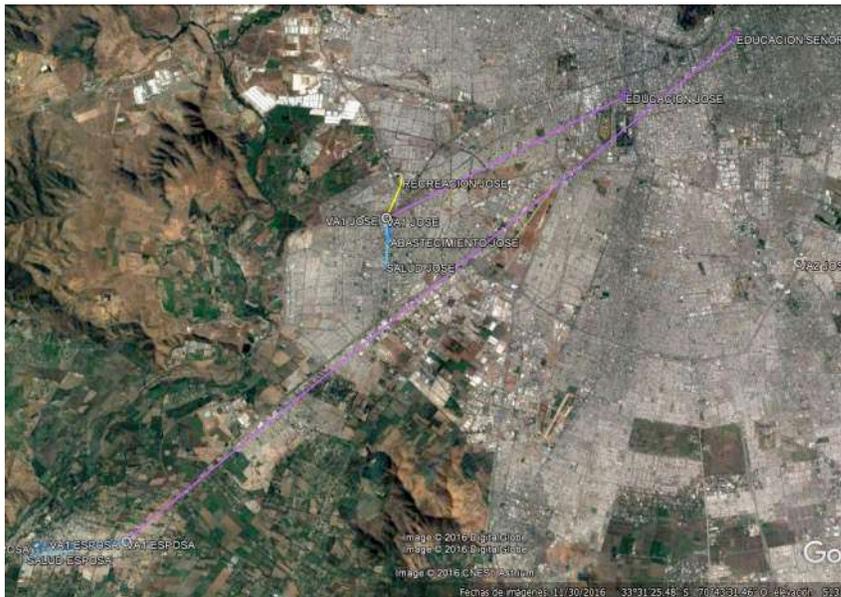
Figuras 79 y 80. Movilidad Cotidiana Familia 04 – Alameda / Las Rejas - Nuevo



**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL**

ENTREVISTA // FAMILIA 04	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

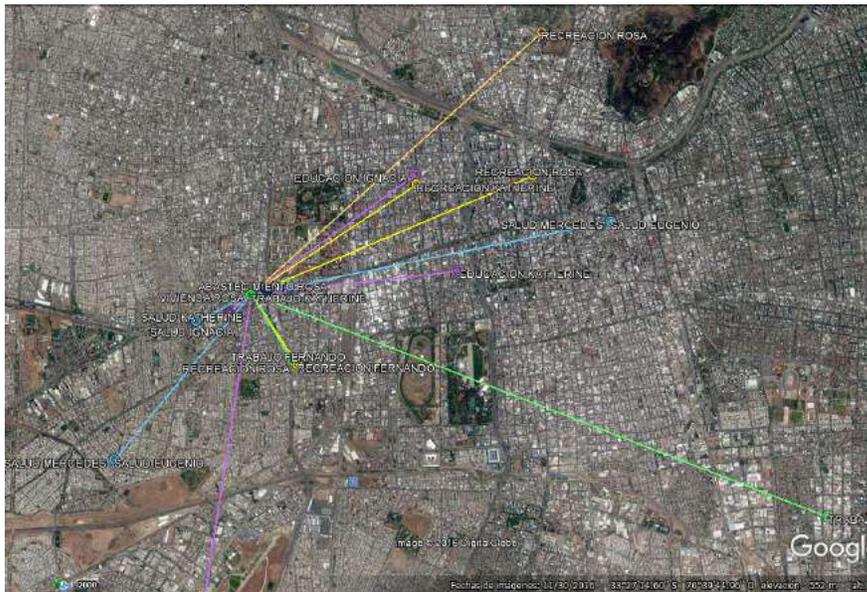


**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ANTERIOR
COMUNA ESTACION CENTRAL**

ENTREVISTA // FAMILIA 04	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

Figura 81. Movilidad Cotidiana Familia 05 – Alameda / Las Rejas – Original

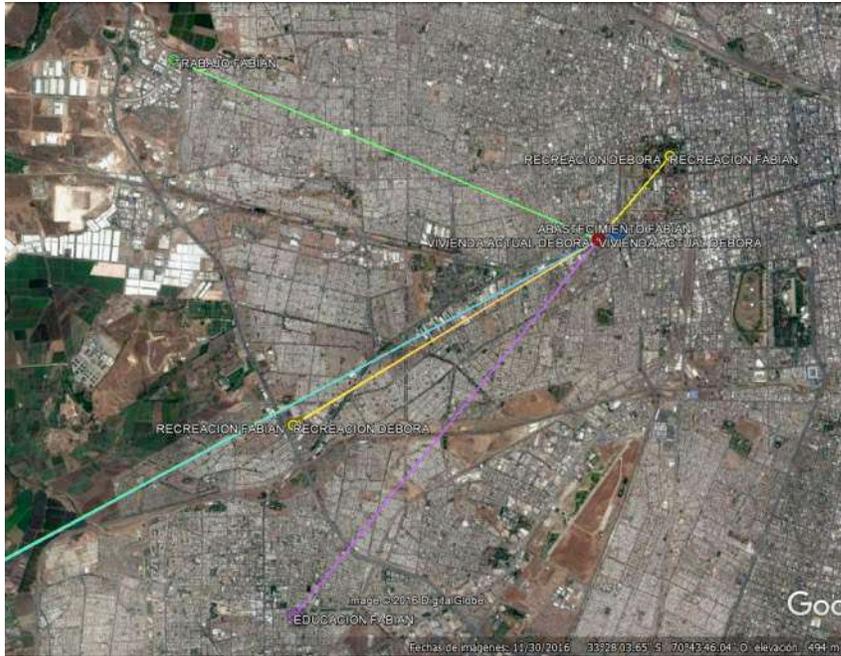


Fuente: elaboración propia

GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 05	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Figuras 82 y 83. Movilidad Cotidiana Familia 06 – Alameda / Las Rejas - Nuevo



**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL**



Fuente: elaboración propia



**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ANTERIOR
COMUNA ESTACION CENTRAL**



Fuente: elaboración propia

Figuras 84 y 85. Movilidad Cotidiana Familia 07 – Alameda / Las Rejas - Nuevo



Fuente: elaboración propia

**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL**



Fuente: elaboración propia

**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ANTERIOR
COMUNA ESTACION CENTRAL**



Figuras 86 y 87. Movilidad Cotidiana Familia 08 – Alameda / Las Rejas - Nuevo



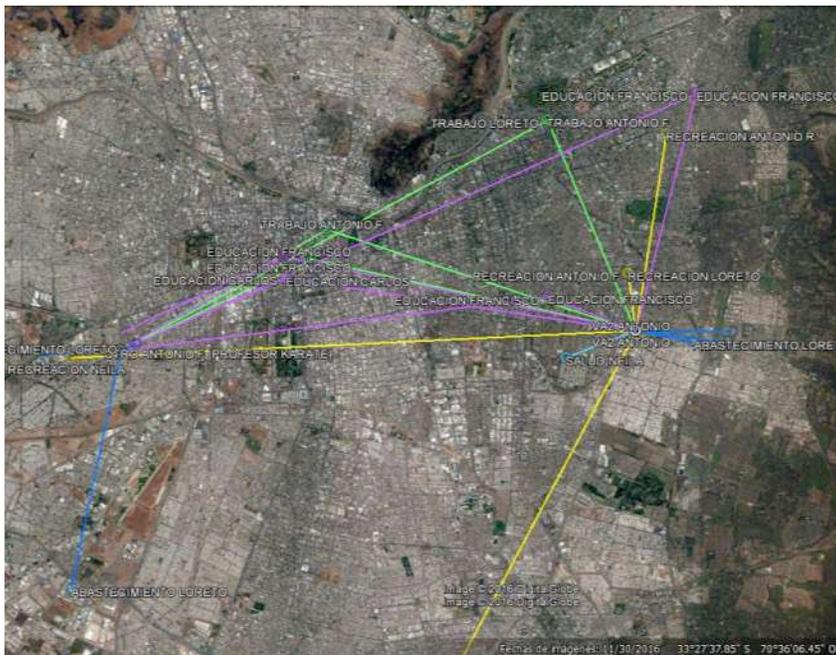
GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 08

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ANTERIOR
COMUNA ESTACION CENTRAL

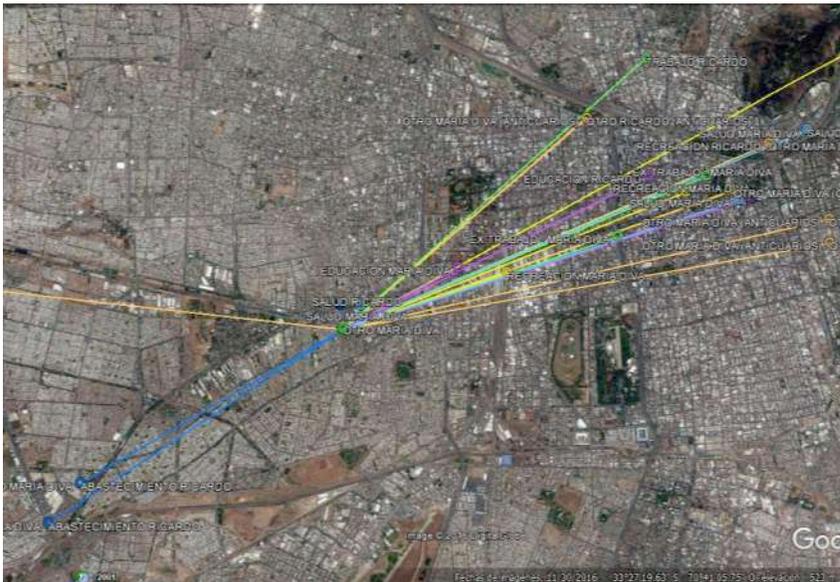
ENTREVISTA // FAMILIA 08

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

Figura 88. Movilidad Cotidiana Familia 09 – Alameda / Las Rejas – Original



Fuente: elaboración propia

GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
 VIVIENDA ACTUAL
 COMUNA ESTACION CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 09	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

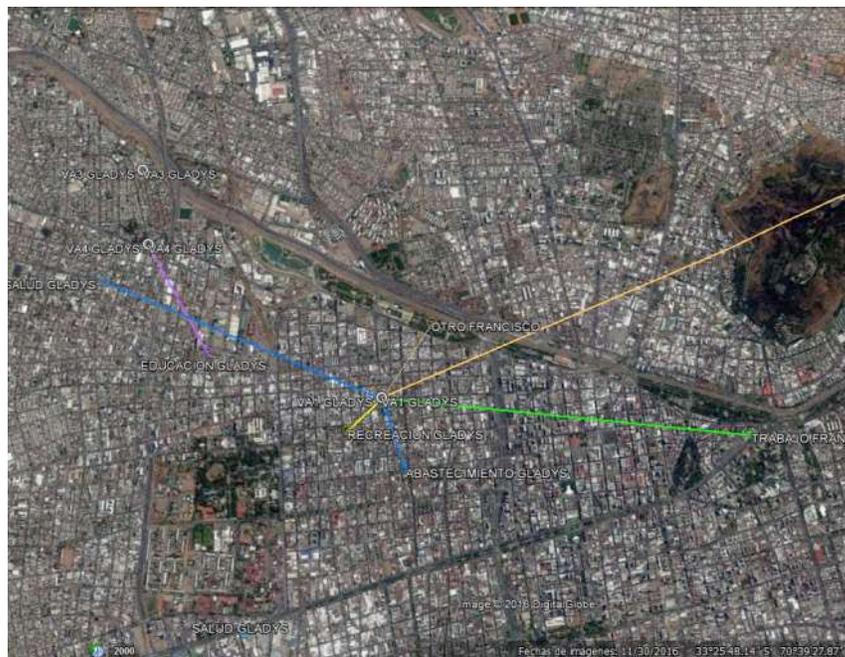
Figuras 89 y 90. Movilidad Cotidiana Familia 10 – Alameda / Las Rejas - Original



**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL**

ENTREVISTA // FAMILIA 10	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ANTERIOR
COMUNA ESTACION CENTRAL**

ENTREVISTA // FAMILIA 10	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

Figura 91. Movilidad Cotidiana Familia 11 – Alameda / Las Rejas - Original



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA ESTACION CENTRAL

ENTREVISTA // FAMILIA 11	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

ANEXO 7

MAPAS DE MOVILIDAD ENTREVISTAS BARRIO PARQUE O´HIGGINS

Los mapas que se presentan a continuación son resultado de la movilidad de los residentes entrevistados en Santiago, Barrio Parque O´Higgins, de la presente investigación.

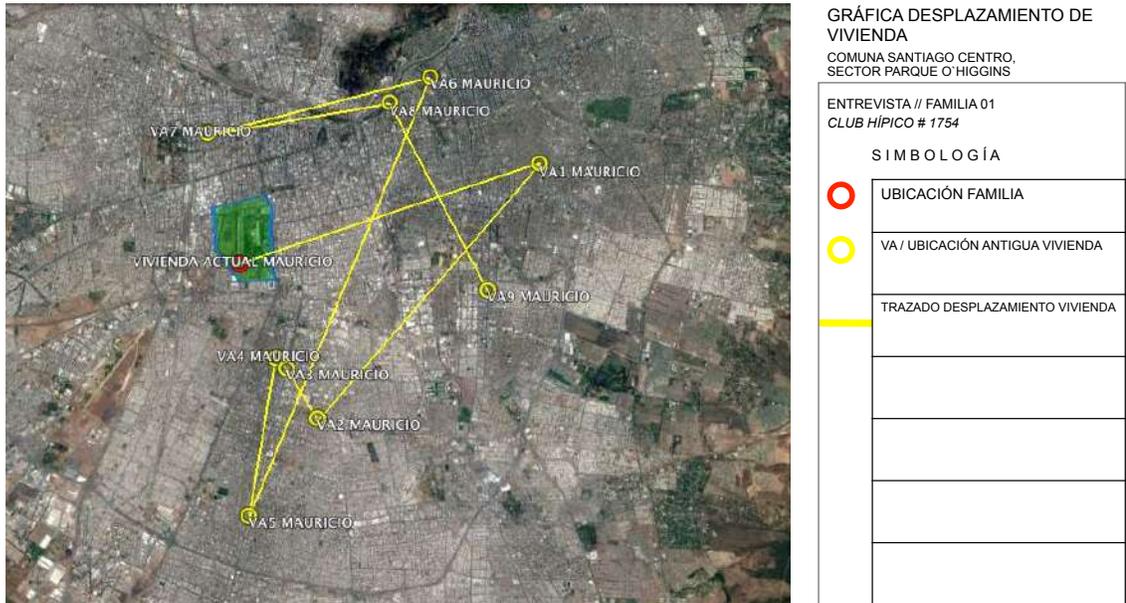
Los datos entregados por los entrevistados fueron chequeados uno a uno en google earth, para que el mapa de movilidad fuese lo más certero posible, en muy pocos casos se puso la ubicación de la actividad al centroide de la comuna (solo si no se encontró la dirección, lo que prácticamente no sucedió).

El primer grupo de mapas presentados corresponden a la movilidad residencial de la familia, desde su vivienda actual a viviendas anteriores. Los mapas corresponden a los datos detallados en los puntos 5.4.1 y 5.4.2 de la presente tesis.

El Segundo grupo de mapas detalla la movilidad cotidiana de toda la familia. Lugar donde realiza sus actividades cotidianas de trabajo, educación, abastecimiento, salud, recreación y otros; un mapa desde la vivienda actual y otro de vivienda(s) anteriores, en el caso que existiera. Los mapas corresponden a los datos detallados en los puntos 5.4.5, 5.4.6, 5.4.7, 5.4.8, 5.4.9 y 5.4.10 de la presente tesis.

GRAFICA DESPLAZAMIENTOS Comuna Barrio Parque O'Higgins

Figura 92. Desplazamiento Residencial Familia 01 – Parque O'Higgins - Nuevo



Fuente: elaboración propia

Figura 93. Desplazamiento Residencial Familia 02 – Parque O'Higgins - Original



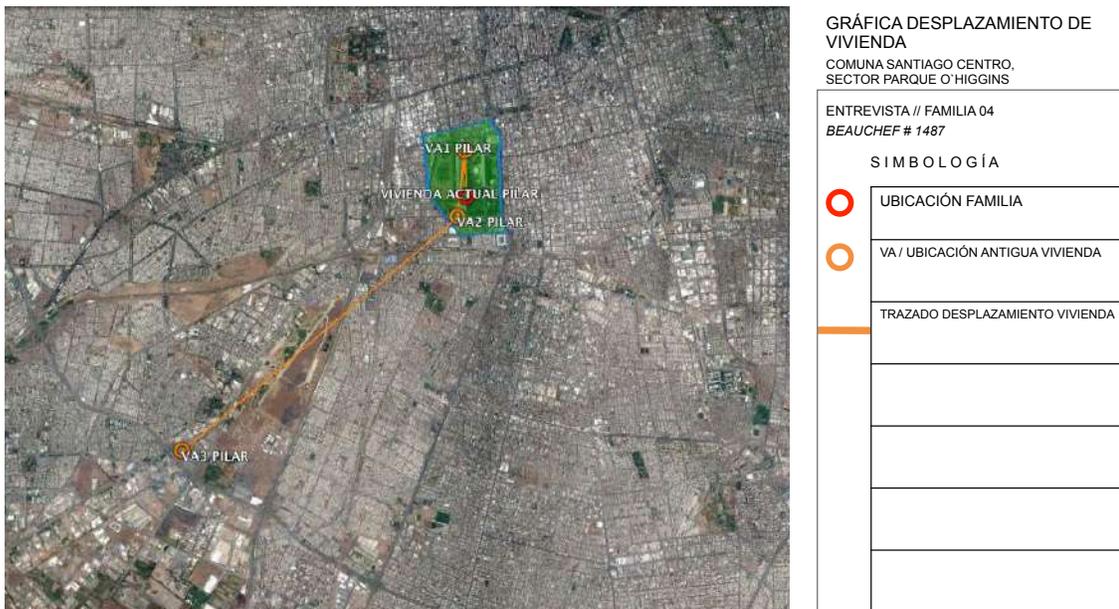
Fuente: elaboración propia

Figura 94. Desplazamiento Residencial Familia 03 – Parque O'Higgins - Original



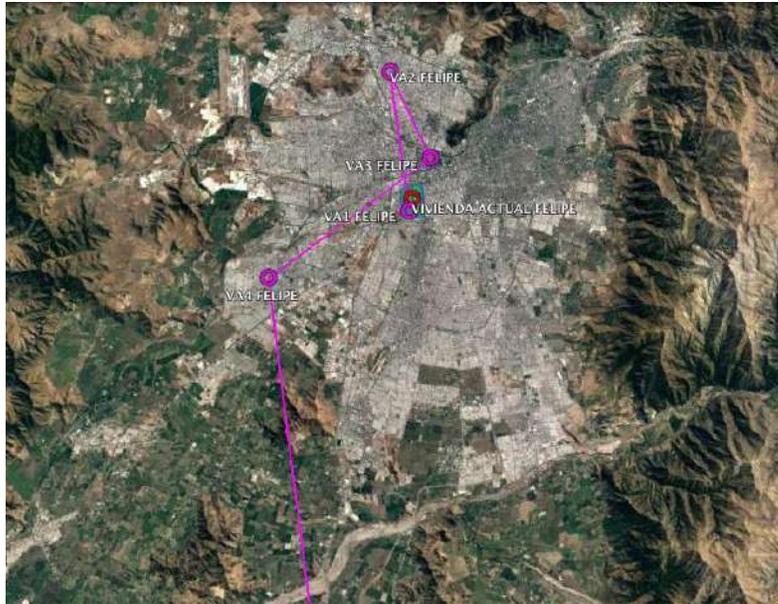
Fuente: elaboración propia

Figura 95. Desplazamiento Residencial Familia 04 – Parque O'Higgins - Nuevo



Fuente: elaboración propia

Figura 96. Desplazamiento Residencial Familia 05 – Parque O'Higgins - Nuevo



GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO CENTRO,
SECTOR PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 05 BEAUCHEF # 1237	
S I M B O L O G Í A	
	UBICACIÓN FAMILIA
	VA / UBICACIÓN ANTIGUA VIVIENDA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Fuente: elaboración propia

Figura 97. Desplazamiento Residencial Familia 06 – Parque O'Higgins - Nuevo

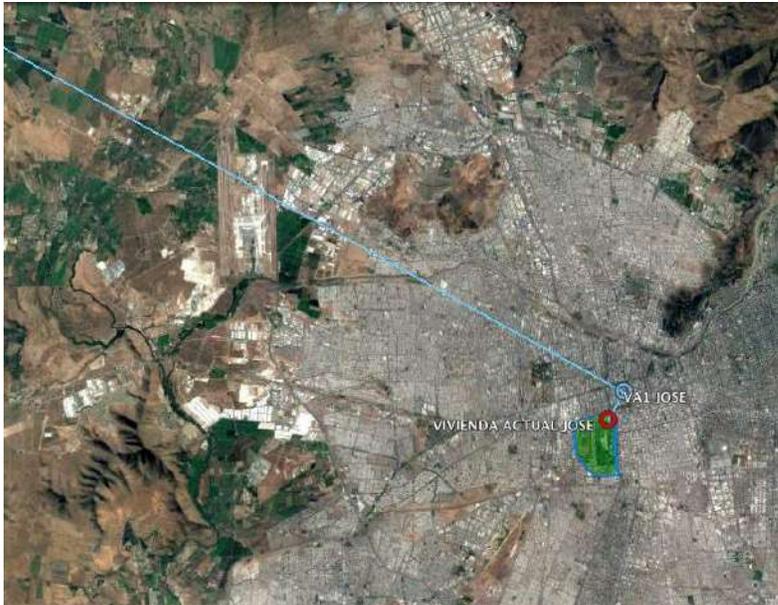


GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO CENTRO,
SECTOR PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 06 BLANCO ENCALADA # 1723	
S I M B O L O G Í A	
	UBICACIÓN FAMILIA
	VA / UBICACIÓN ANTIGUA VIVIENDA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Fuente: elaboración propia

Figura 98. Desplazamiento Residencial Familia 07 – Parque O'Higgins - Nuevo



GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA

COMUNA SANTIAGO CENTRO, SECTOR PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 07
BLANCO ENCALADA # 1797

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	VA / UBICACIÓN ANTIGUA VIVIENDA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Fuente: elaboración propia

Figura 99. Desplazamiento Residencial Familia 08 – Parque O'Higgins – Original / Nuevo



GRÁFICA DESPLAZAMIENTO DE VIVIENDA

COMUNA SANTIAGO CENTRO, SECTOR PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 08
GORBEA # 2455

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	VA / UBICACIÓN ANTIGUA VIVIENDA
	TRAZADO DESPLAZAMIENTO VIVIENDA

Fuente: elaboración propia

Figura 100. Desplazamiento Residencial Familia 09 – Parque O`Higgins – Original / Nuevo



Fuente: elaboración propia

Figura 101. Desplazamiento Residencial Familia 10 – Parque O`Higgins - Original



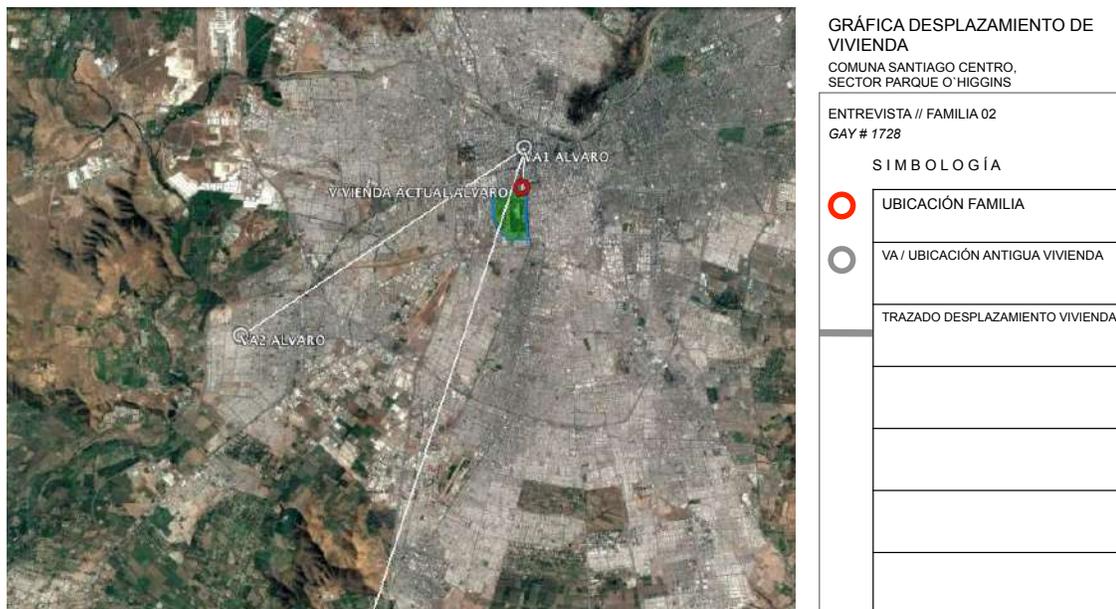
Fuente: elaboración propia

Figura 102. Desplazamiento Residencial Familia 11 – Parque O`Higgins - Original



Fuente: elaboración propia

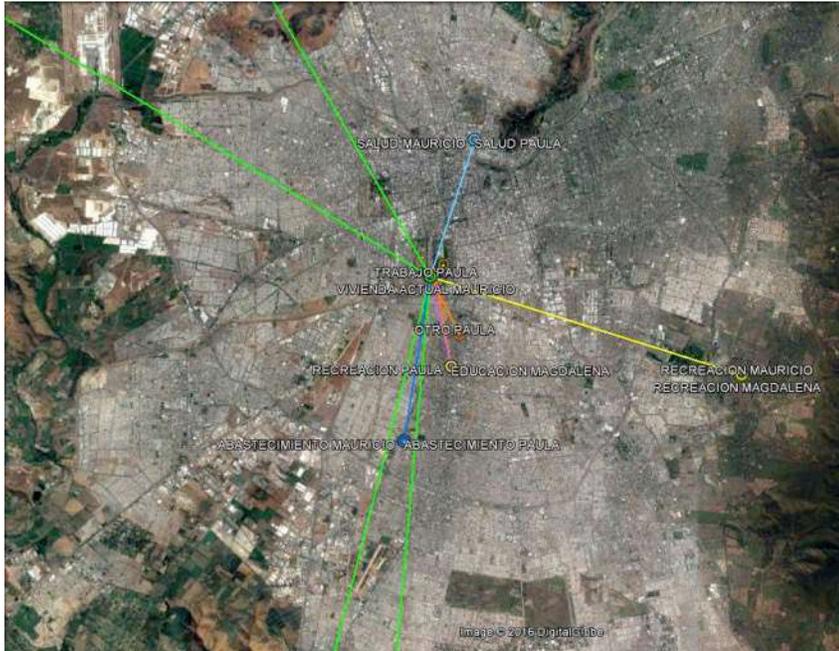
Figura 103. Desplazamiento Residencial Familia 12 – Parque O`Higgins - Nuevo



Fuente: elaboración propia

GRAFICA MOVILIDAD COTIDIANA // Comuna Santiago

Figuras 104 y 105. Movilidad Cotidiana Familia 01 – Parque O'Higgins - Nuevo



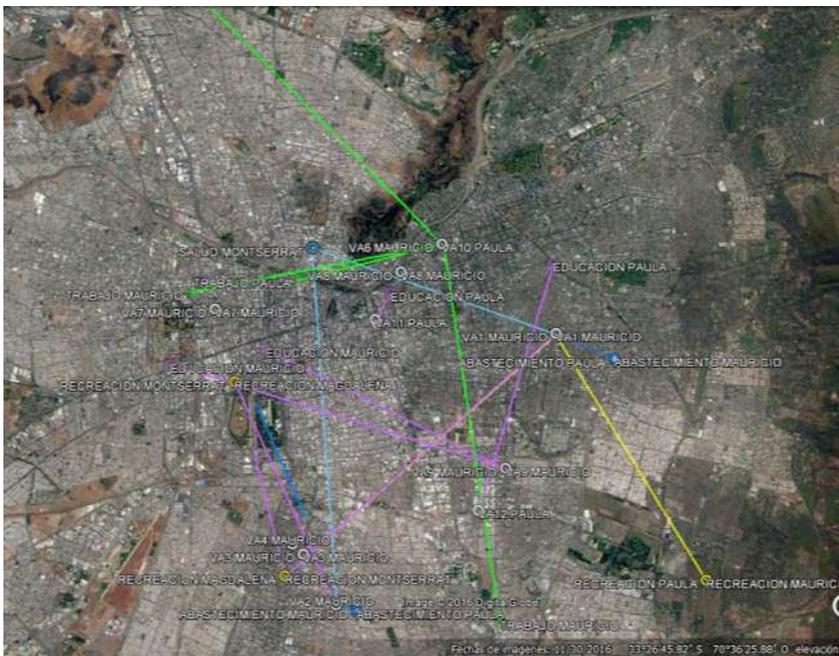
GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE
O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 01
CLUB HÍPICO # 1754

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE
O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 01
CLUB HÍPICO # 1754

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

Figuras 106 y 107. Movilidad Cotidiana Familia 02 – Parque O'Higgins - Original



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS



Fuente: elaboración propia

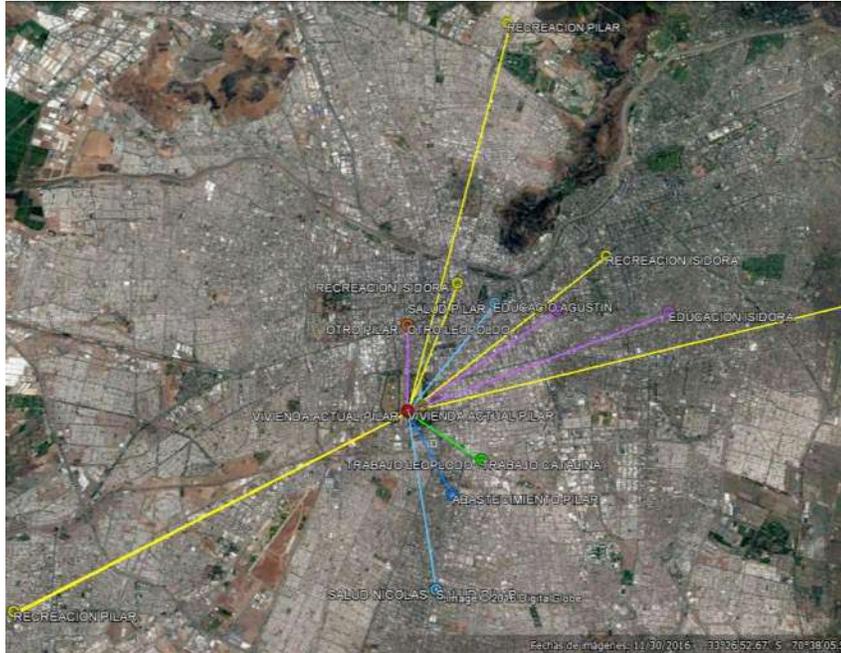


GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS



Fuente: elaboración propia

Figuras 108 y 109. Movilidad Cotidiana Familia 03 – Parque O'Higgins - Original



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 03
BEAUCHEF # 1331

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

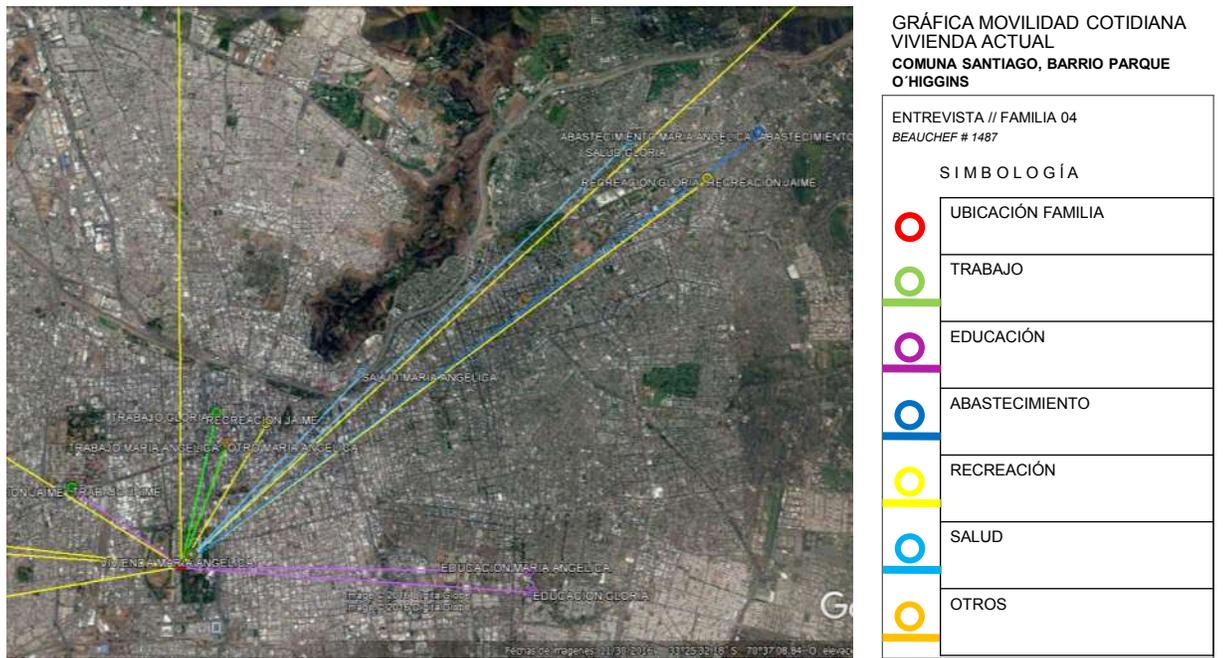
ENTREVISTA // FAMILIA 03
BEAUCHEF # 1331

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

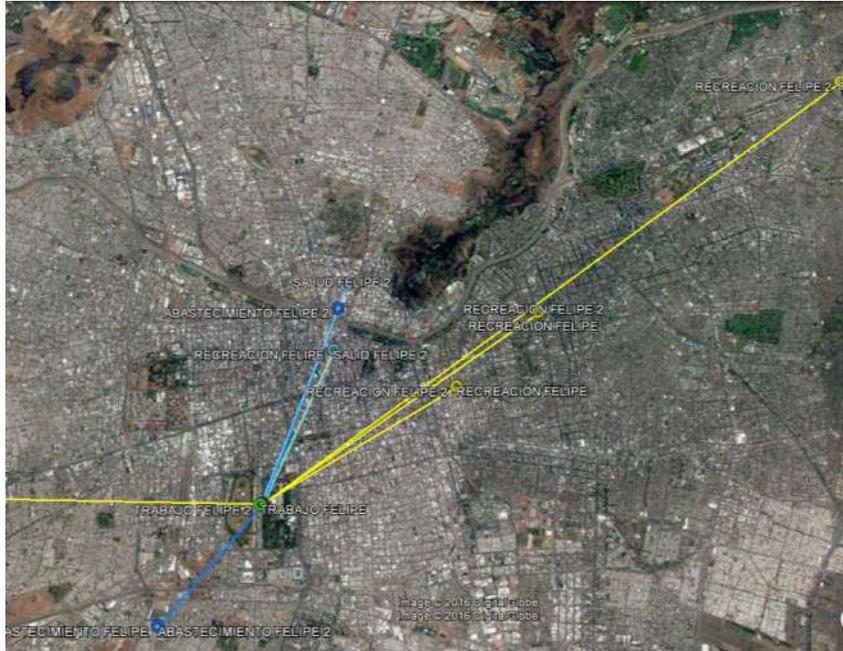
Fuente: elaboración propia

Figura 110. Movilidad Cotidiana Familia 04 – Parque O'Higgins - Nuevo



Fuente: elaboración propia

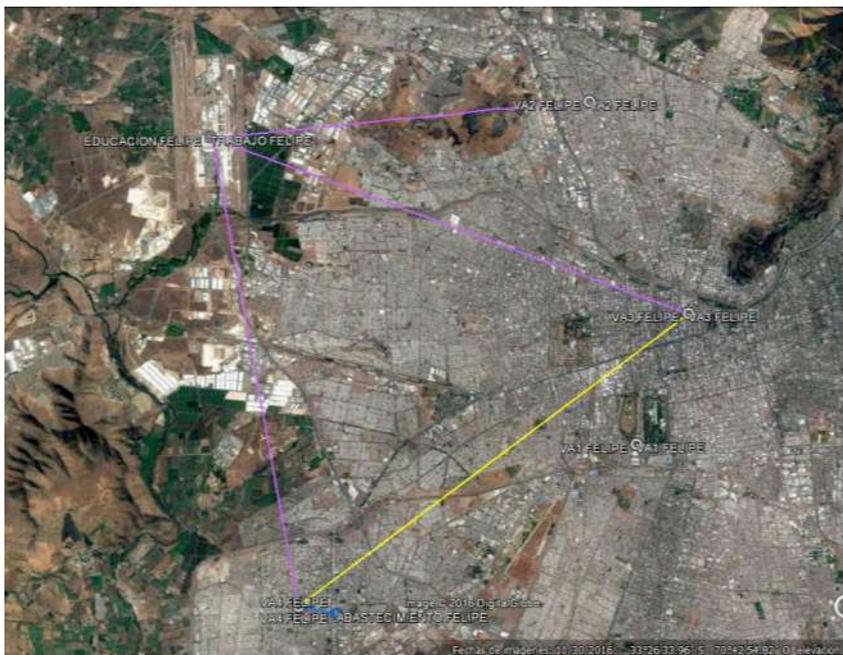
Figuras 111 y 112. Movilidad Cotidiana Familia 05 – Parque O'Higgins - Nuevo



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 05 BEAUCHEF # 1237	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

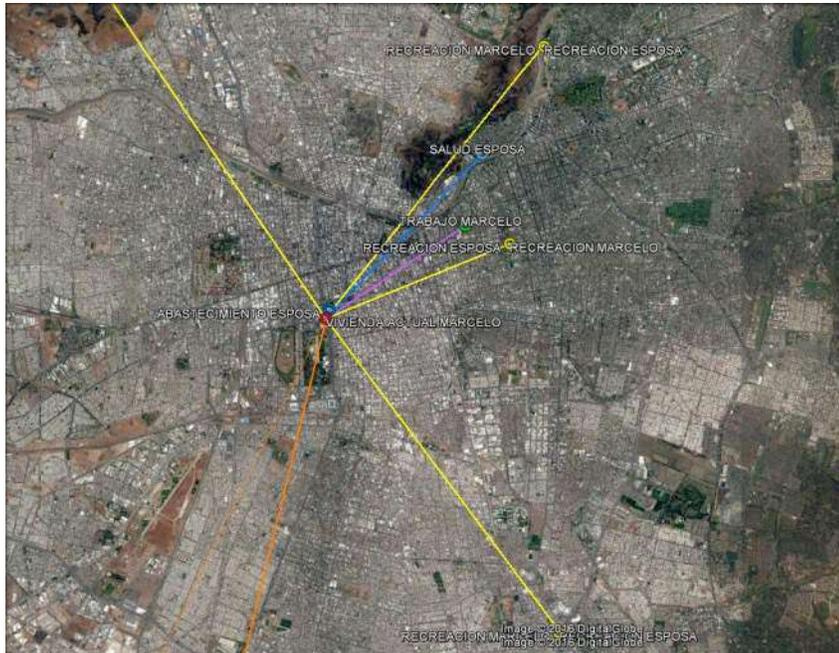


GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 05 BEAUCHEF # 1237	
SIMBOLOGÍA	
	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

Figuras 113 y 114. Movilidad Cotidiana Familia 06 – Parque O`Higgins - Nuevo



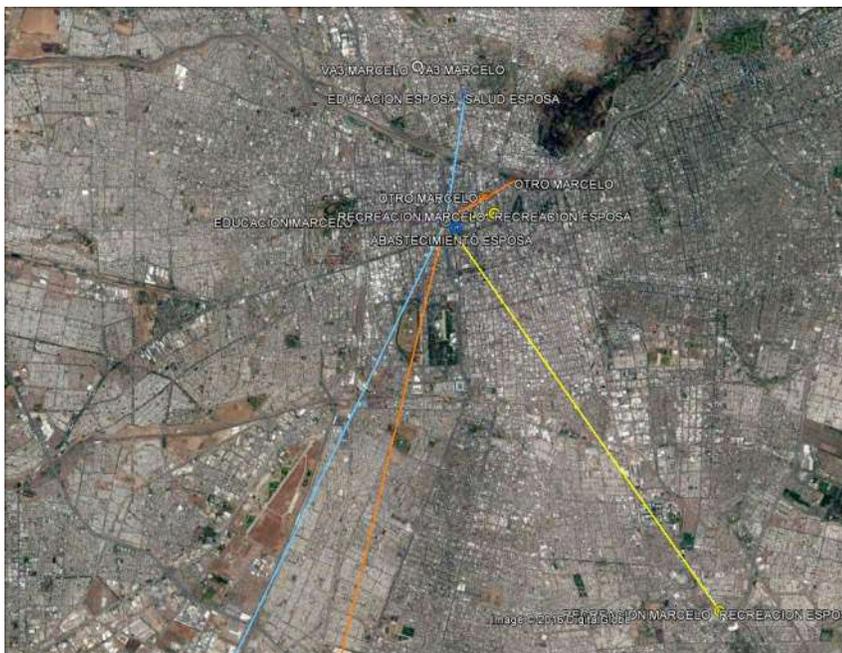
**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE
O`HIGGINS**

ENTREVISTA // FAMILIA 06
BLANCO ENCALADA # 1723, DEPTO 1302

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



**GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA
ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE
O`HIGGINS**

ENTREVISTA // FAMILIA 06
BLANCO ENCALADA # 1723, DEPTO 1302

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

Figuras 115 y 116. Movilidad Cotidiana Familia 07 – Parque O'Higgins - Nuevo



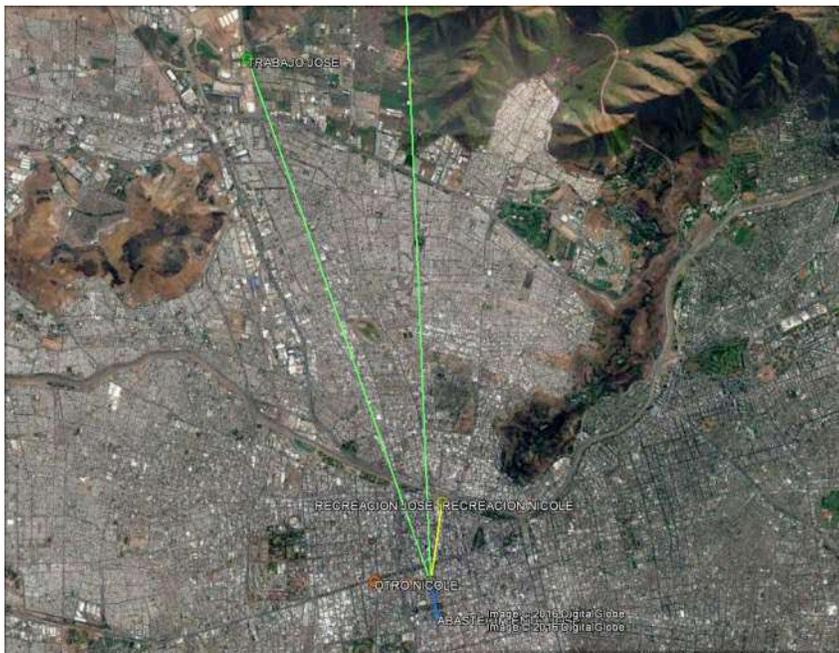
GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 07
BLANCO ENCALADA # 1797

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 07
BLANCO ENCALADA # 1797

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

Figuras 117 y 118. Movilidad Cotidiana Familia 08 – Parque O'Higgins – Original / Nuevo



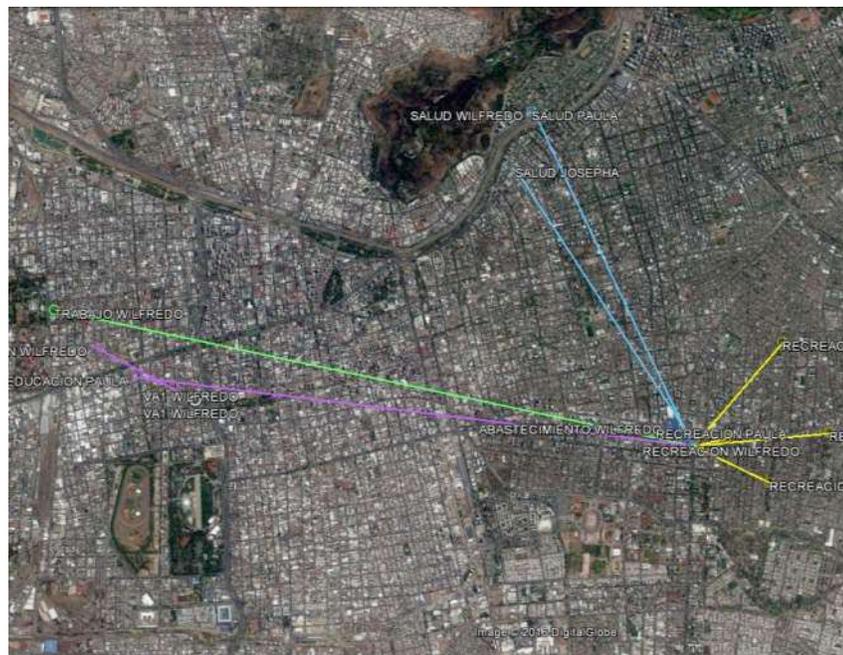
GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 08
GORBEA # 2455, DEPTO 702

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

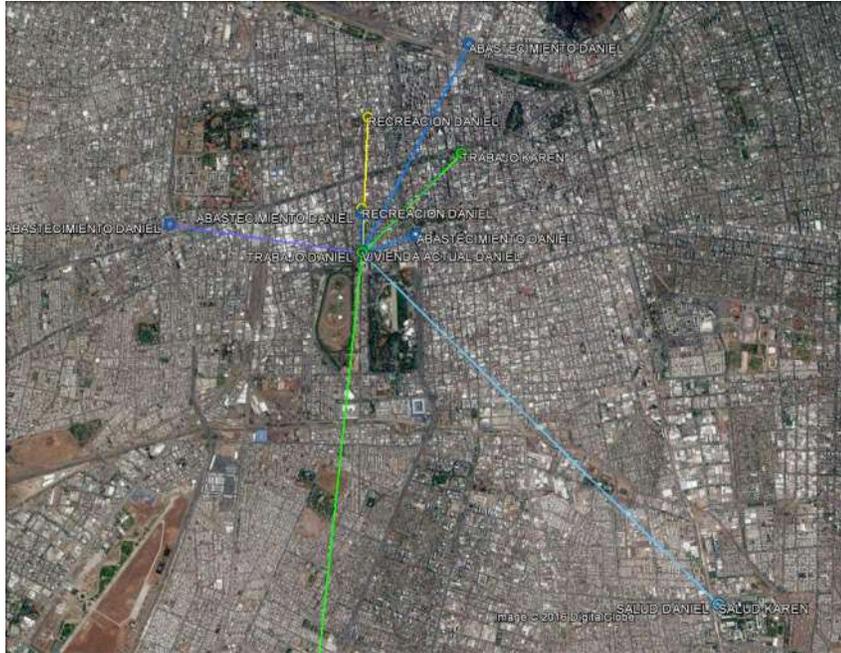
ENTREVISTA // FAMILIA 08
GORBEA # 2455, DEPTO 702

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

Figuras 119 y 120. Movilidad Cotidiana Familia 09 – Parque O'Higgins – Original / Nuevo



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS



Fuente: elaboración propia

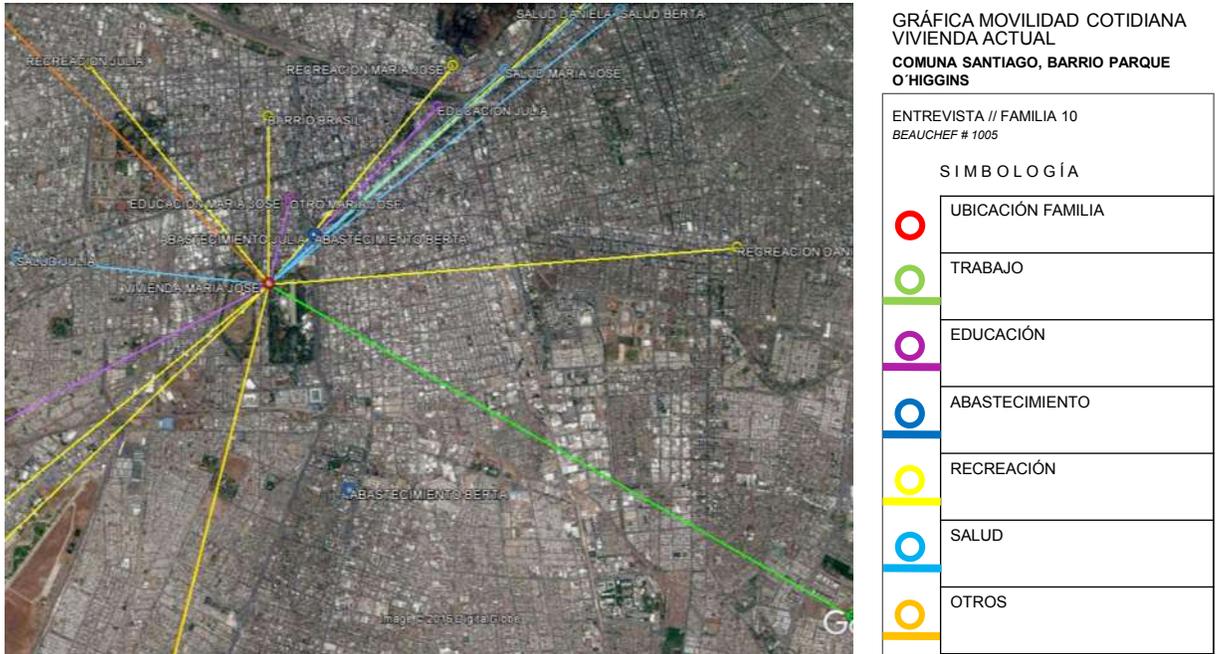


GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS



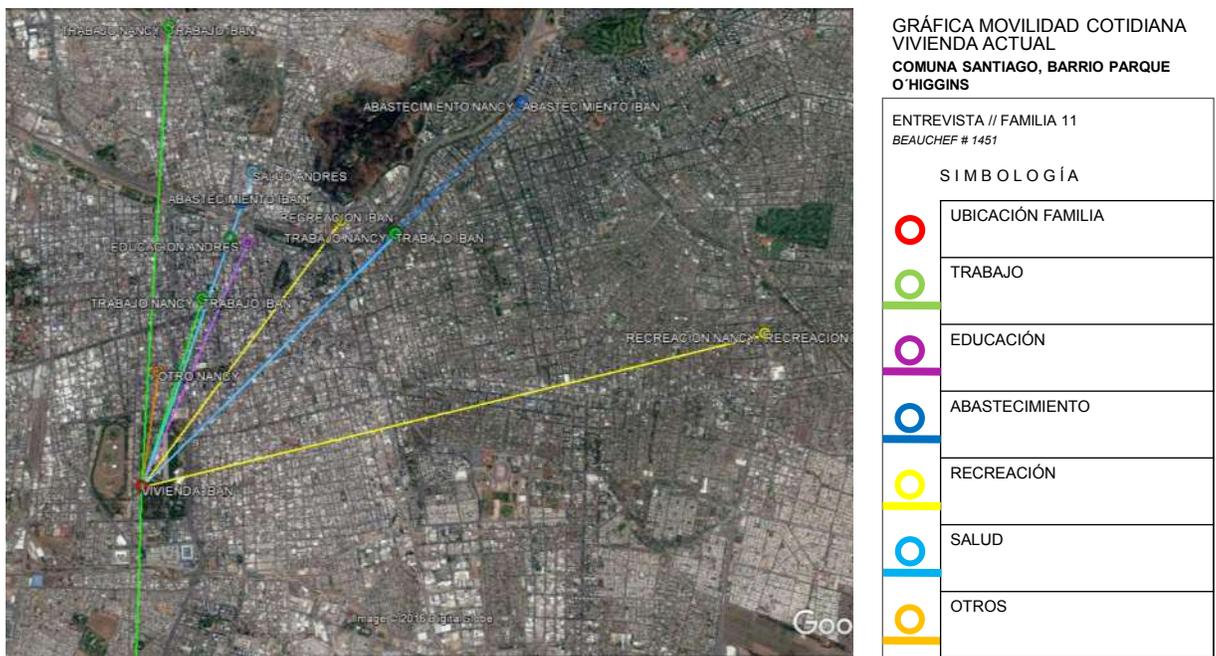
Fuente: elaboración propia

Figura 121. Movilidad Cotidiana Familia 10 – Parque O’Higgins - Original



Fuente: elaboración propia

Figura 122. Movilidad Cotidiana Familia 11 – Parque O’Higgins - Original



Fuente: elaboración propia

Figura 123 y 124. Movilidad Cotidiana Familia 12 – Parque O'Higgins - Nuevo



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA VIVIENDA ACTUAL
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 12
GAY # 1728

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia



GRÁFICA MOVILIDAD COTIDIANA ANTIGUA VIVIENDA
COMUNA SANTIAGO, BARRIO PARQUE O'HIGGINS

ENTREVISTA // FAMILIA 12
GAY # 1728

SIMBOLOGÍA

	UBICACIÓN FAMILIA
	TRABAJO
	EDUCACIÓN
	ABASTECIMIENTO
	RECREACIÓN
	SALUD
	OTROS

Fuente: elaboración propia

ANEXO 8:

MAPAS ENCUESTAS DE PERCEPCIÓN DE CALIDAD DE VIDA URBANA 2007 - 2010

BARRIO:

Figura 125: Confianza en que el barrio será más agradable para vivir (2007)

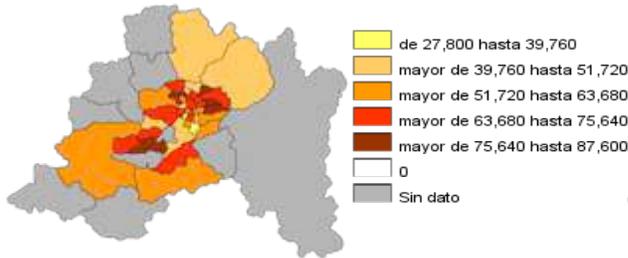


Figura 126: Confianza en que el barrio será más agradable para vivir (2010)

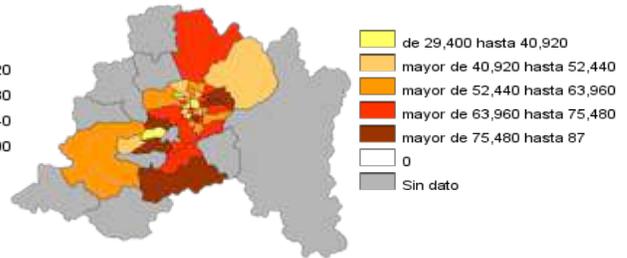


Figura 127: Congestión vehicular en la comuna, percepción del nivel de importancia 2007

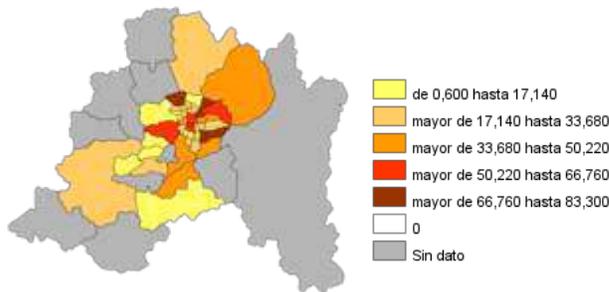


Figura 128: Congestión vehicular en la comuna, percepción del nivel de importancia 2010

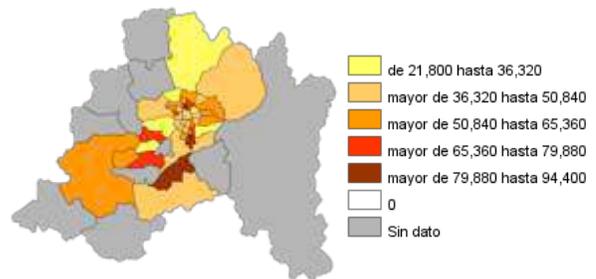


Figura 129: Porcentaje de personas que no usan centros deportivos en el barrio (2007)

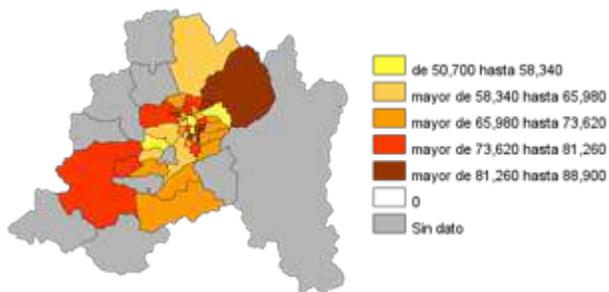


Figura 130: Porcentaje de personas que no usan deportivos en el barrio (2010)

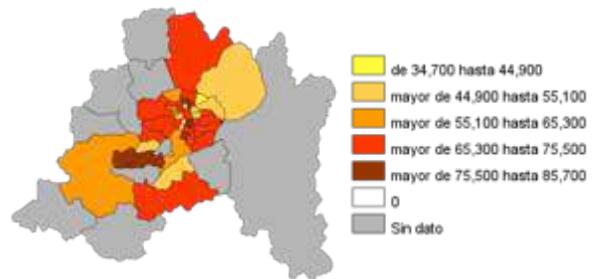


Figura 131: Centros deportivos en el barrio, porcentaje de personas que no usan (2007)

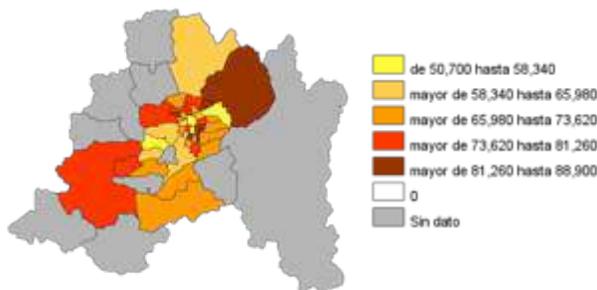


Figura 132: Centros deportivos en el barrio, porcentaje de personas que no usan (2010)

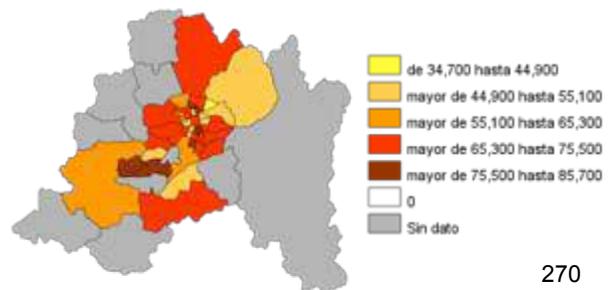


Figura 133: Respuestas no existen espacios para deporte en el barrio (2007)

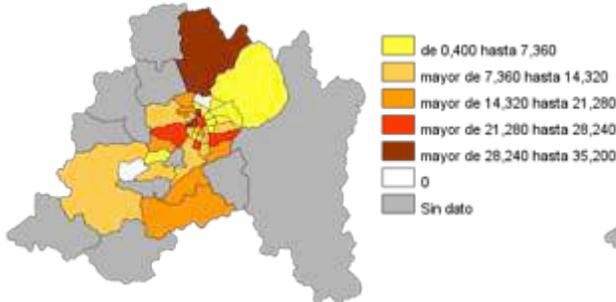


Figura 134: Respuestas no existen espacios para deporte en el barrio (2010)

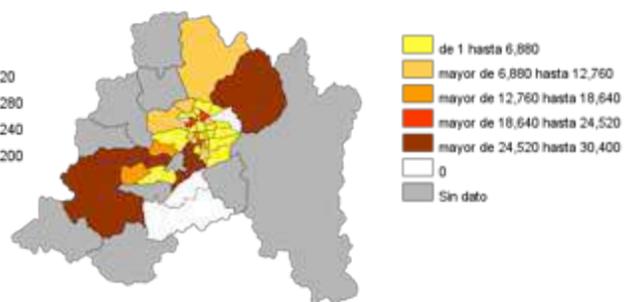


Figura 135: Lugares para la práctica de deportes en el barrio, satisfacción con el equipamiento 2007

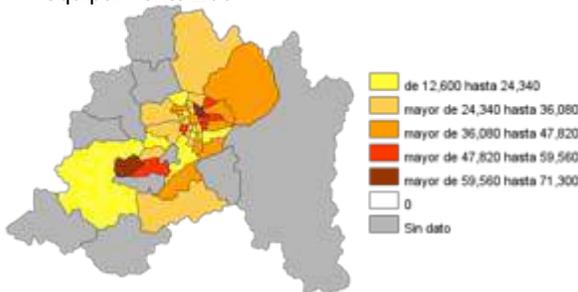


Figura 136: Lugares para la práctica de en el barrio, satisfacción con el equipamiento 2010

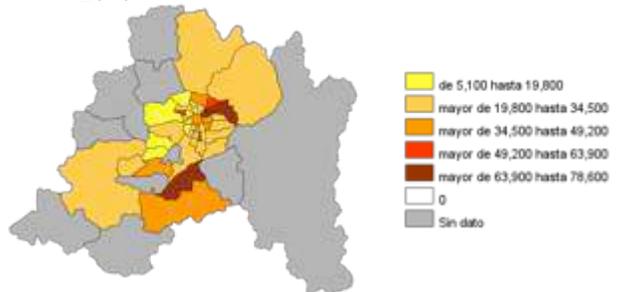


Figura 137: Parques y plazas del barrio, porcentaje de personas que no usan 2007

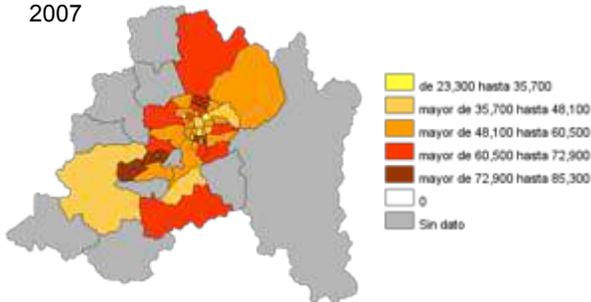


Figura 138: Parques y plaza del barrio, porcentaje de personas que no usan 2010

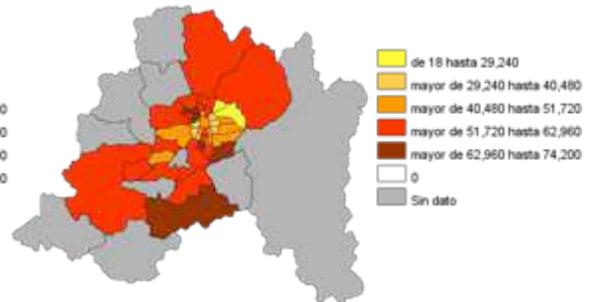


Figura 139: Parques y plazas en la Comuna, porcentaje de personas que no usan 2007

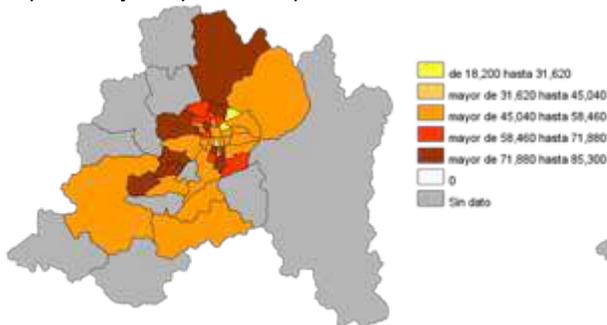


Figura 140: Parques y plaza en la comuna, porcentaje de personas que no usan 2010

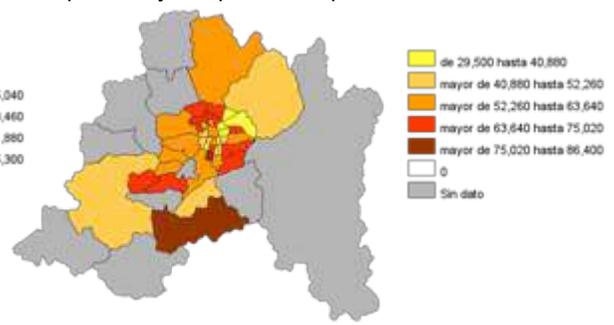


Figura 141: Transporte público en la comuna, porcentaje de personas que lo usan 2007

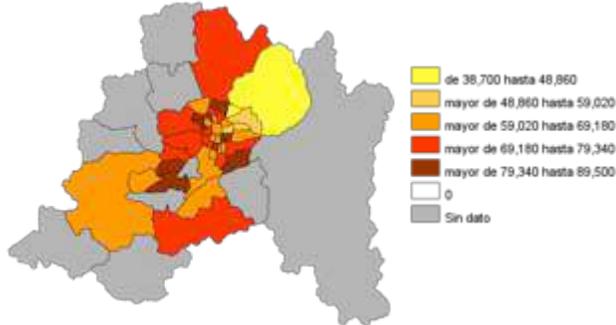


Figura 142: Transporte público en la comuna, porcentaje de personas que lo usan 2010

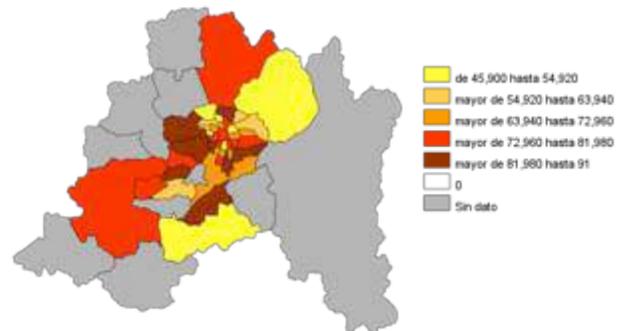


Figura 143: Uso de parques y plazas en la comuna, porcentaje de personas que no usan 2007

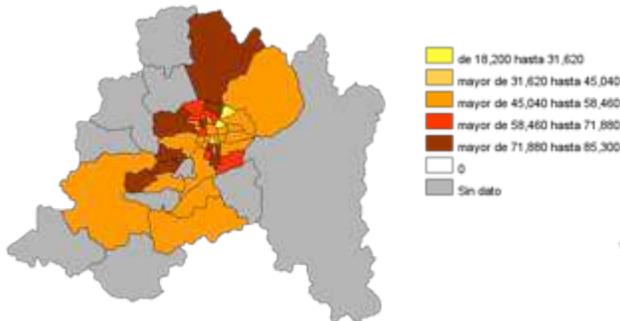


Figura 144: Uso de parques y plazas en la comuna, porcentaje de personas que no usan 2010

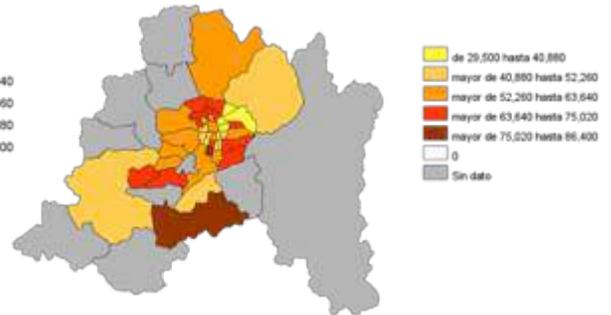


Figura 145: Satisfacción con los vecinos del barrio 2007

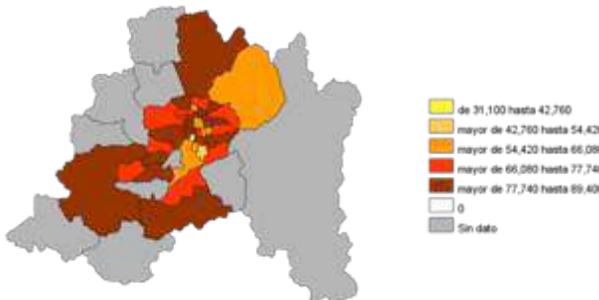


Figura 146: Satisfacción con los vecinos del barrio 2010

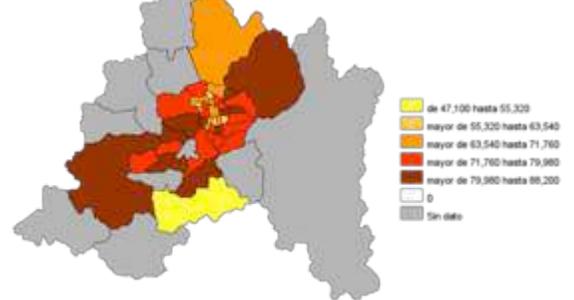


Figura 147: Satisfacción con la tranquilidad del barrio 2007

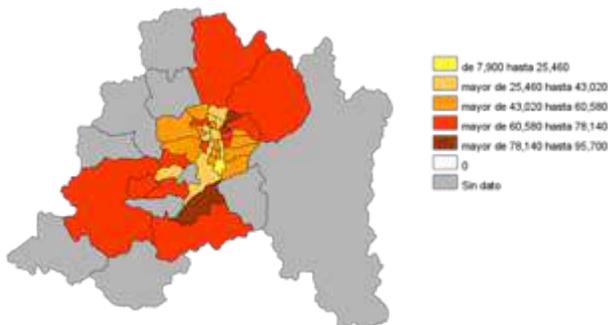


Figura 148: Satisfacción con la tranquilidad del barrio 2010

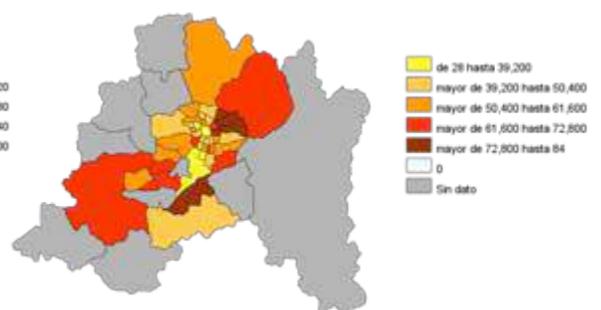


Figura 149: Satisfacción con la seguridad del barrio 2007

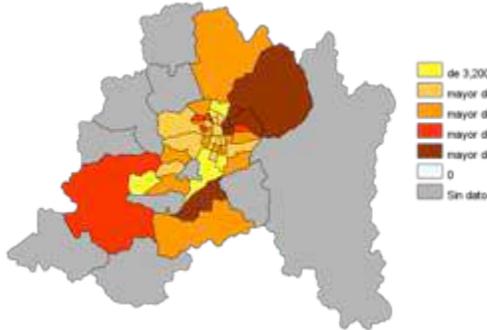


Figura 150: Satisfacción con la seguridad del barrio 2010

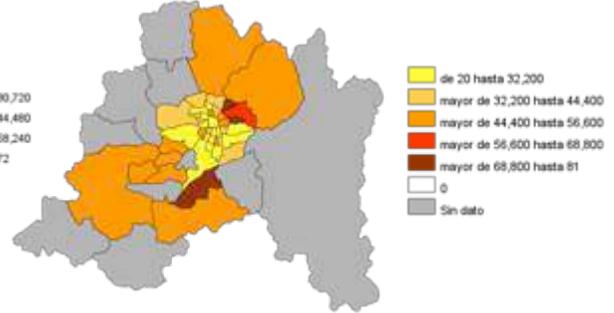


Figura 151: Satisfacción con la limpieza del barrio 2007

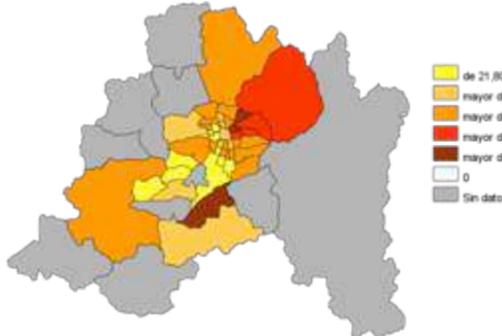


Figura 152: Satisfacción con la limpieza del barrio 2010

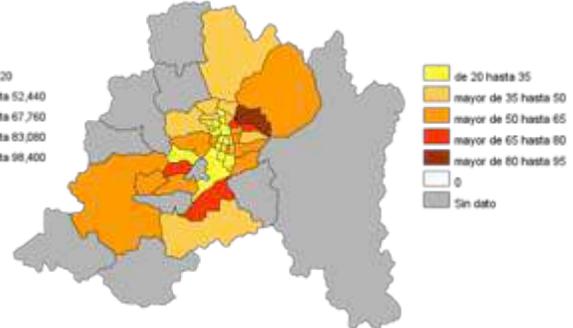


Figura 153: Satisfacción con la comuna 2007



Figura 154: Satisfacción con la comuna 2010

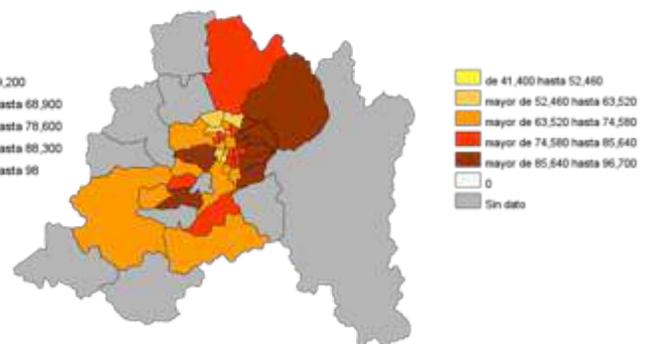


Figura 155: Satisfacción con la belleza del barrio 2007

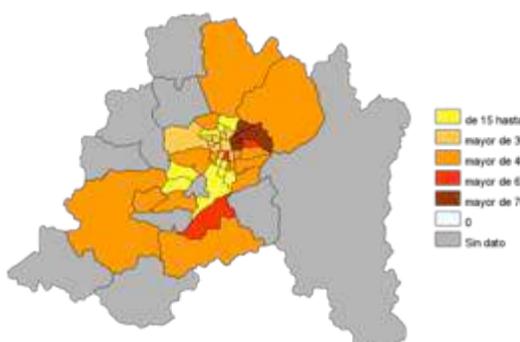
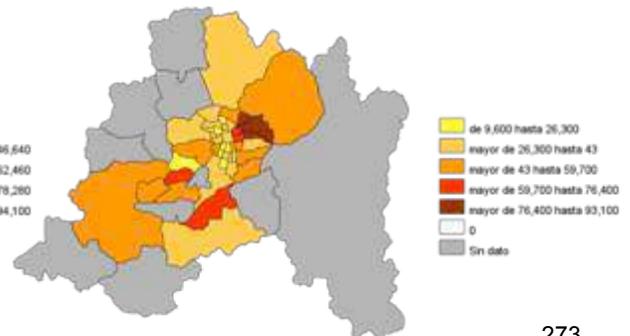


Figura 156: Satisfacción con la belleza del barrio 2010



Fuente: Observatorio Urbano, MINVU.
Encuesta de Percepción de Calidad
de Vida Urbana (2007)

Fuente: Observatorio Urbano, MINVU.
Encuesta de Percepción de Calidad
de Vida Urbana (2010)

Figura 157: Satisfacción con el barrio 2007

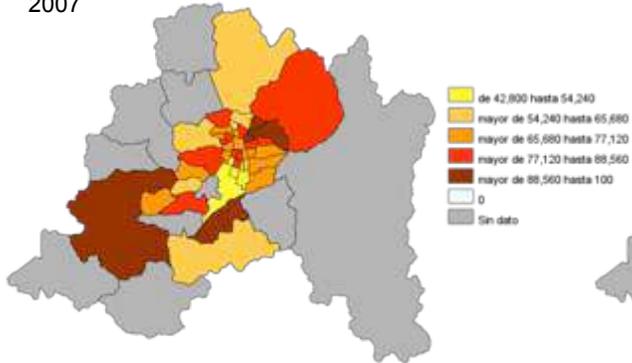


Figura 158: satisfacción con el barrio 2010

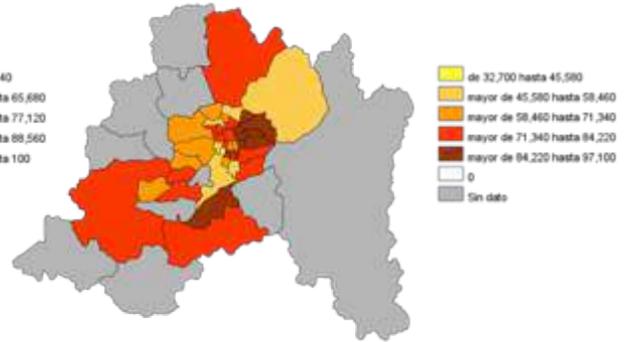


Figura 159: Satisfacción con los vecinos del barrio 2007

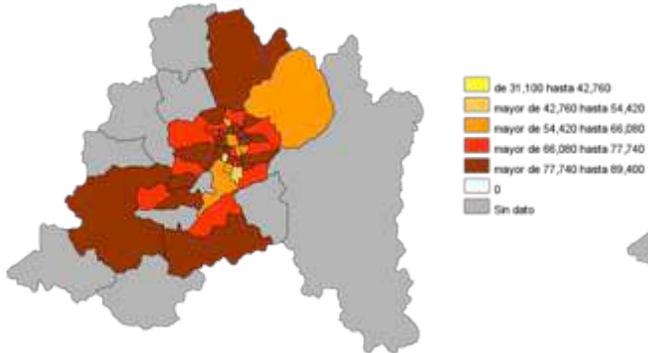


Figura 160: Satisfacción con los vecinos del barrio 2010

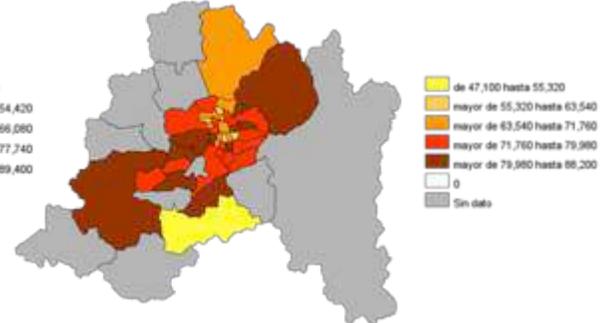


Figura 161: Satisfacción con la tranquilidad del barrio 2007

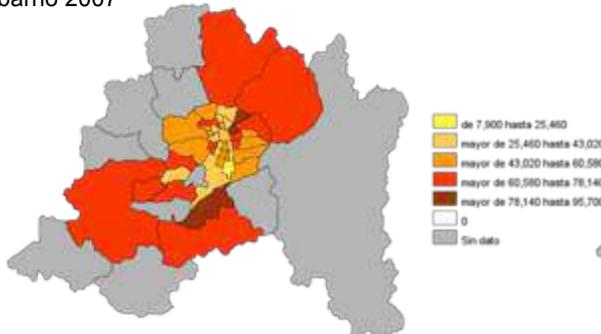


Figura 162: Satisfacción con la tranquilidad del barrio 2010

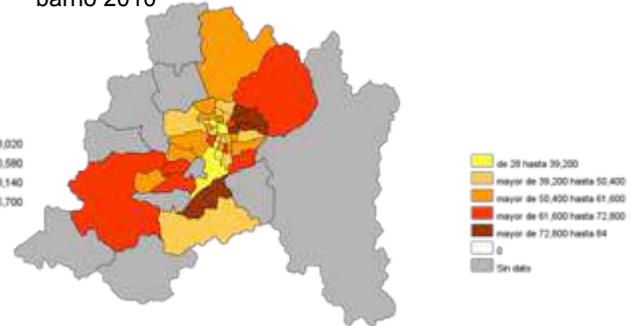


Figura 163: Satisfacción con la seguridad del barrio 2007

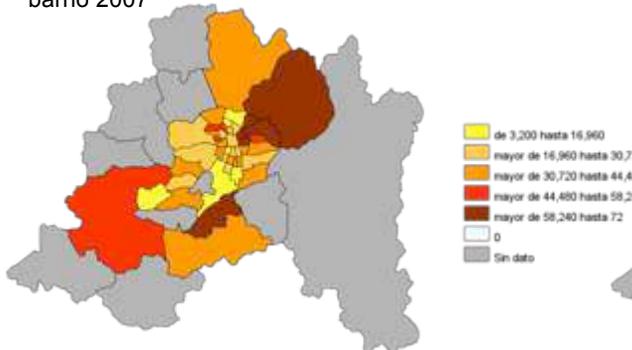


Figura 164: Satisfacción con la seguridad del barrio 2010

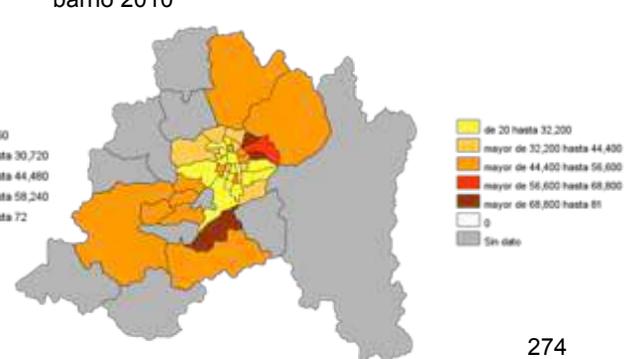


Figura 165: Confianza en que el barrio será más agradable para vivir 2007

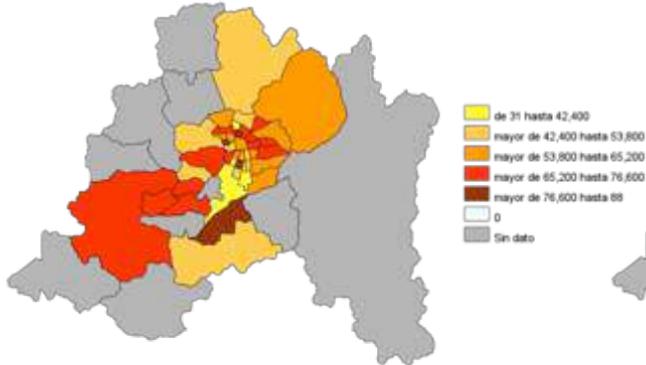


Figura 166: Confianza en que el barrio será más agradable para vivir 2010

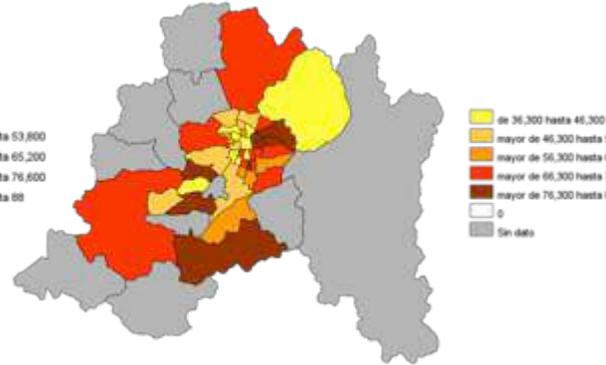


Figura 167: Confianza en que la comuna será más agradable para vivir 2007

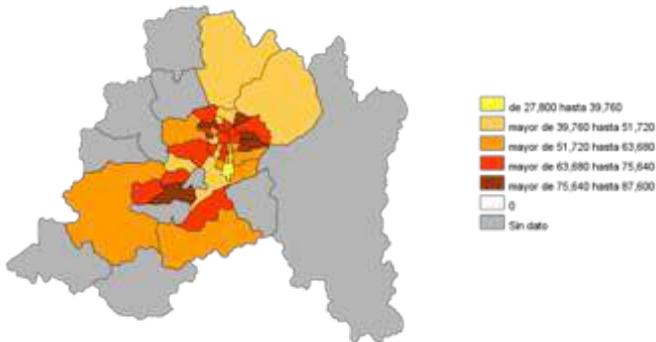


Figura 168: Confianza en que la comuna será más agradable para vivir 2010

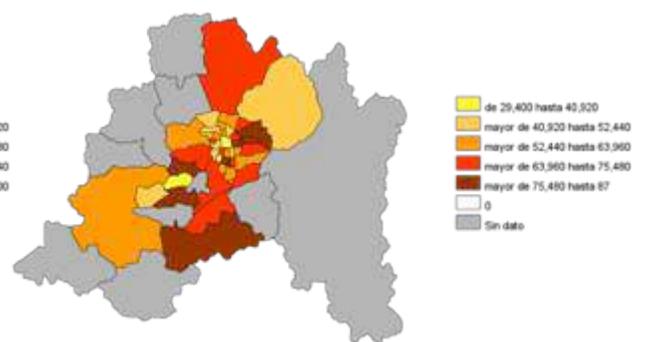


Figura 169: Grado de comprensión sobre temas relativos a mejoramiento urbano 2007

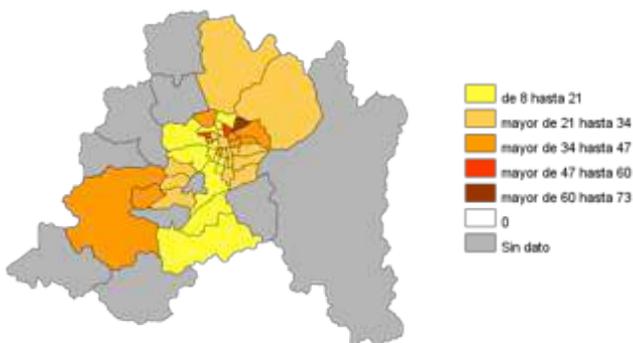


Figura 170: Grado de comprensión sobre temas relativos a mejoramiento urbano 2010

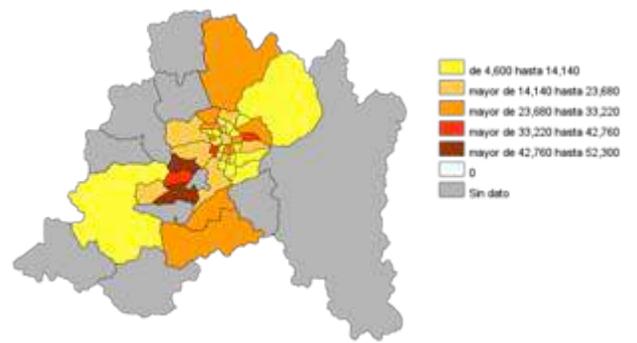


Figura 171: Grado de interés en temas relativos a mejoramiento urbano 2007

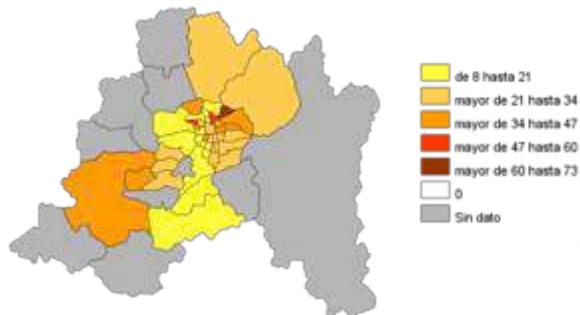
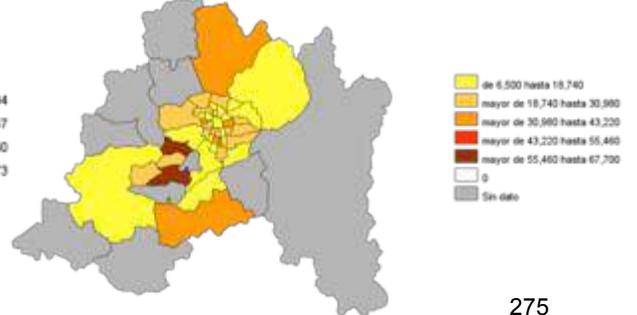


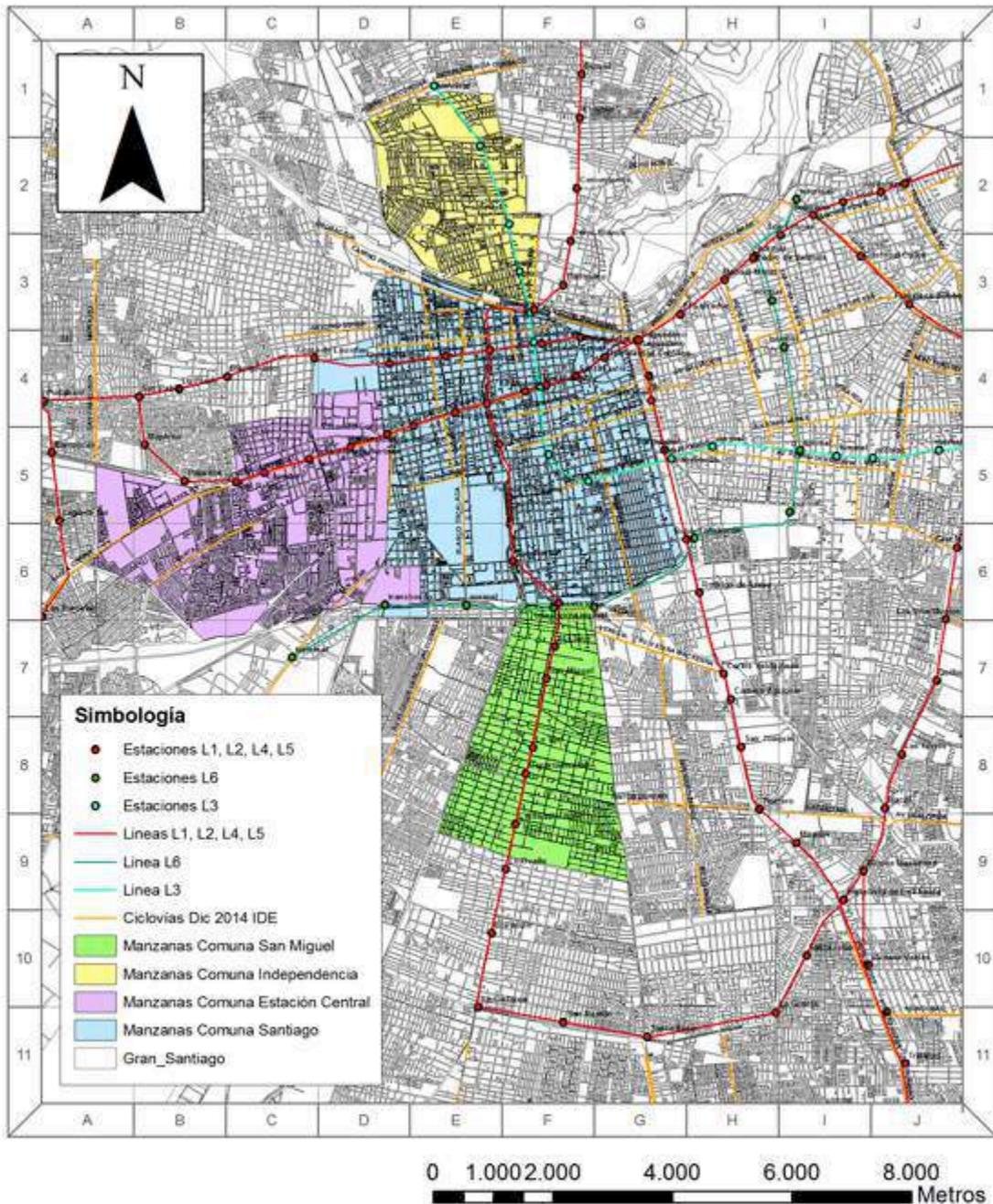
Figura 172: Grado de interés en temas relativos a mejoramiento urbano 2010



ANEXO 9

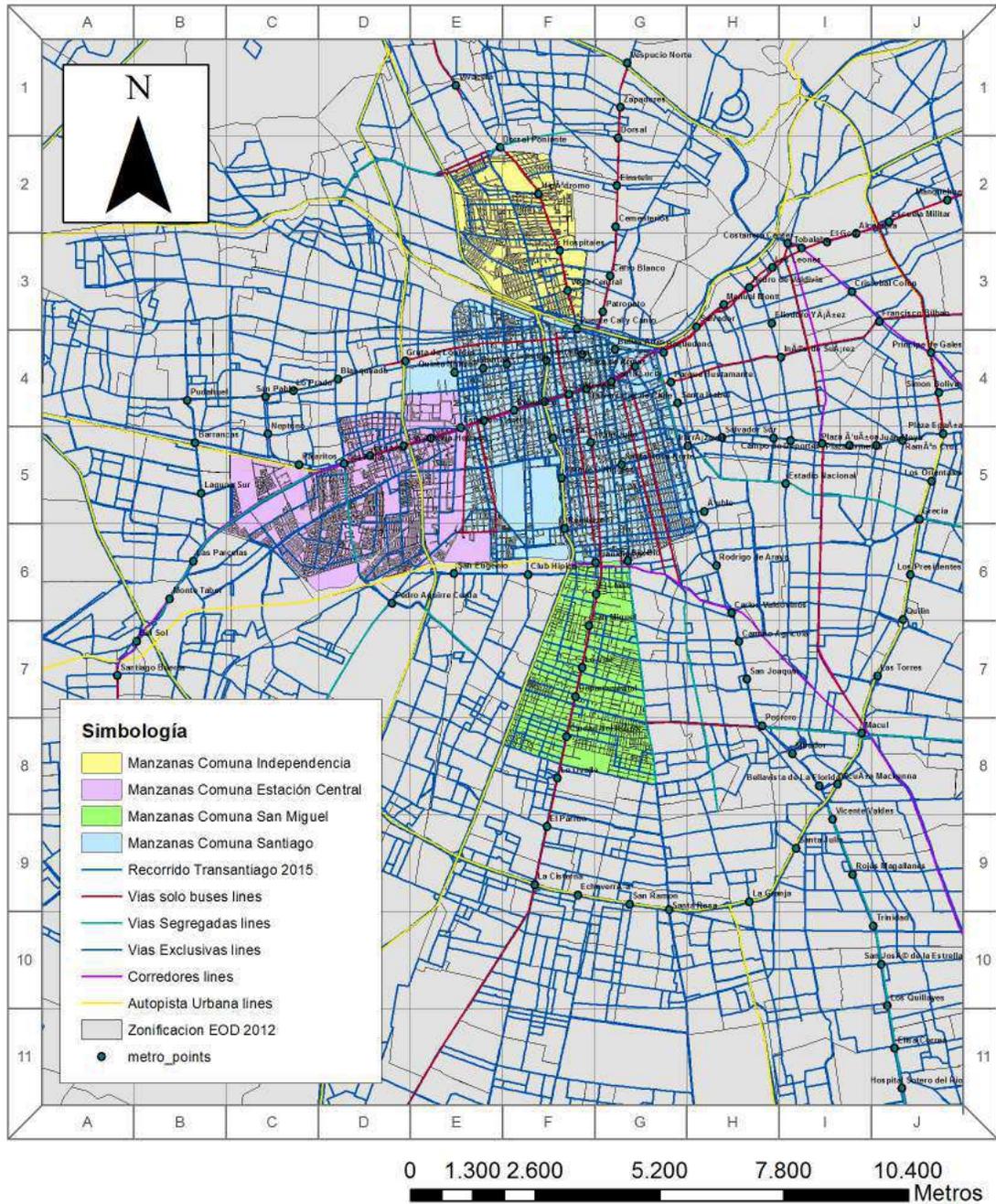
MAPAS DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Figura 173. Metro y Ciclovías en Estación Central, Independencia, San Miguel y Santiago



Mapa 1 Infraestructura de Transporte en 4 Comuna Pericentrales

Figura 126. Recorrido Transantiago, Autopistas, Metro en Estación Central, Independencia, San Miguel y Santiago



Mapa 2 Infraestructura de Transporte en 4 Comuna Pericentrales

Fuente: elaboración propia