

Transporte y segregación en la periferia del gran Santiago: Experiencias locales en la comuna de Buin entre los años 2000 y 2020

Resumen

Durante las décadas de 2000 y 2010, la expansión de la ciudad de Santiago y la migración regional interna convirtieron a Buin en una comuna dormitorio, aumentando la dependencia de sus residentes al transporte público y al vehículo particular, y con una desigual distribución residencial dada la inexistencia de un PRC. El presente artículo busca comprender los efectos de la segregación urbana en Buin en las percepciones de calidad residencial, movilidad, espacio público, y seguridad de algunos de sus residentes. A través de datos bibliográficos, datos oficiales, y entrevistas semiestructuradas a residentes y entidades municipales muestran que Buin sigue un patrón de segregación creado por el mercado y el poco poder municipal tanto en la vialidad como en transporte que afecta a toda la comuna de diferentes maneras según su lejanía con el centro urbano, histórico y comercial de Buin.

Palabras clave: Segregación espacial, experiencia residencial, periferia, transporte, planificación urbana.

Autora: Laura Pavez Mateluna.
Profesor guía: Ernesto López.
Primer semestre 2022.

Carrera de Arquitectura, Seminario de licenciatura (Línea Políticas públicas)

Introducción

He vivido en la comuna de Buin desde que nací en el año 2000, que es aproximadamente el momento en que la comuna comenzó un proceso de expansión y conurbación con la metrópolis de Santiago. He presenciado la llegada de nuevos habitantes y la manera en que la comuna se adapta a ellos. Noto que existe cierta parte de la población de Buin que vive aislada del resto de la comuna por capacidad económica y decisión propia, una aislación efectiva de la mano de grandes jardines bien cuidados, caminos cercados y seguridad. Por otro lado, existe otra parte de la población aislada por limitaciones económicas y culturales, a quienes no les alcanza para vivir en espacios mejor urbanizados y conectados. Personalmente pertenezco al grupo poblacional que depende del transporte público para transportarse y mi vida cotidiana, en su mayor parte, se desarrolla en el centro de Santiago; experimento día a día el costo de viajar y la motivación de realizar esta investigación pasa en gran medida por esta experiencia.

Buin se ubica casi en el límite sur de la Región Metropolitana y aunque oficialmente es parte del Área Metropolitana de Santiago, raramente es considerada como tal en el conocimiento popular. Con el paso de los años y con la incidencia del neoliberalismo en la política habitacional, la comuna ha sufrido un proceso de metamorfosis urbana donde se ha alejado de su pasado dedicado a la agricultura con fundos y viñedos para convertirse en uno de los dormitorios de la ciudad de Santiago, recibiendo migrantes regionales y nacionales a pasos más acelerados de lo que la planificación urbana puede organizar. La ausencia de Plan Regulador Comunal (PRC), el funcionamiento del mercado inmobiliario y la vialidad en la comuna, han resultado en una periferización y segregación urbana de Buin respecto al Área Metropolitana de

Santiago. Existe una política de transporte para las comunas al interior de la mancha urbana de Santiago, y otra para las comunas como Buin, segregadas fuera de esta mancha (Ulloa, 2022).

Es a raíz de este problema que el presente artículo busca comprender las razones y consecuencias de la segregación urbana de Buin, centrándonos en el eje del transporte; un eje vital para el desarrollo sobre todo si se piensa en la dependencia de los buinenses hacia la ciudad de Santiago.

Para esto, se busca observar el proceso de urbanización vivido tanto en la ciudad de Santiago como en la comuna de Buin a modo de consecuencia, detallar en las causas de la segregación dentro de la misma comuna y conocer las consecuencias de esta segregación desde los relatos de los mismos habitantes de la comuna. Para cumplir estos objetivos, realizo una comparación planimétrica de la comuna a través de los años, con el fin de evidenciar su proceso de crecimiento e identificar sus principales cambios y concentraciones urbanas. Reviso además data oficial como causas de este proceso (principalmente la migración interna regional y aumento de población), mapeo de vialidad, transporte, etc. Por último realizo entrevistas semiestructuradas tanto a habitantes de la comuna como a funcionarios y exfuncionarios de la municipalidad de Buin de las que extraigo importante data relativa al crecimiento poblacional, y vivencia e influencia del transporte en la comuna.

A través de esta metodología descubro que el transporte en Buin depende de empresas concesionadas difíciles de regular y no de un ente estatal. Esto genera una desigual distribución de precios y recorridos de transporte en la comuna, concentrándose y llenando el

centro urbano comunal y dejando con menor cobertura y mayores precios a aquellas localidades más lejanas. Además de que no existen líneas de transporte que crucen la totalidad de la comuna, sino que los recorridos se realizan por tramos recorriendo las distintas localidades, pero rara vez uniéndolas. Todo esto sumado a que las conexiones con la ciudad de Santiago se encuentran poco aprovechadas o directamente saturadas. Podemos ver el primer caso en que la estación de metrotren ubicada en el centro urbano de la comuna no cuenta con transporte público que llegue a ella, por lo que sólo es asequible para aquellos habitantes que viven lo suficientemente cerca para llegar a ella caminando o en bicicleta y no para toda la comunidad. El otro extremo es que la única unión de la comuna y la ciudad de Santiago por medio de transporte público es la carretera 5 Sur, que es también utilizada por la gran mayoría de conductores de vehículos privados pues las vías secundarias son escasas y poco utilizadas, lo que ocasiona grandes concentraciones de vehículos en un cuello de botella. Todo ello impacta en la experiencia cotidiana de movilidad de los buinenses, particularmente la de aquellos con menores recursos y una localización residencial más segregada.

La comuna se ha visto moldeada desde el neoliberalismo y el mercado inmobiliario, que le ha quitado el poder a la municipalidad para arreglar los problemas viales y de transporte pues no se sabe cuando podría contarse con un plano regulador que pueda ayudar a la comuna a salir del espiral de segregación vial, urbana y de transporte.

En las siguientes páginas haremos un estudio acerca del crecimiento de la comuna en que nací y crecí, observando los diversos factores que incidieron en este

proceso de cambios, tanto desde una perspectiva urbanística como también desde un prisma social.

Problema de investigación

La comuna de Buin es parte de las cuatro comunas que conforman la Provincia del Maipo en la periferia sur de la Región Metropolitana. En las últimas décadas, la comuna ha experimentado una metamorfosis urbana muy marcada, pasando de tener 63.419 habitantes en 2002 a 96.614 en 2017 (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2020), presentando una tasa de crecimiento de un 52,34%. Se identifican los siguientes cuatro factores principales para esta alza poblacional y sus complicaciones:

- (i) Expansión de la mancha urbana de la ciudad de Santiago, que aumentó en 82.083 ha. entre 2002 y 2017, llegando a las 289.781ha. (INE, 2022) , absorbiendo a la comuna de Buin y sumándola como comuna dormitorio de la ciudad (Fuentes y Pezoa, 2018)
- (ii) Migración interna regional con Buin como tercer destino principal, recibiendo 24 por cada 1000 habitantes (INE, 2017) sin la comuna estar previamente preparada.
- (iii) Falta de regulación urbana, reflejada en la ausencia de PRC (Berrios, 2019)
- (iv) Segregación residencial por ingresos.

A partir de estos factores, se plantean las siguientes preguntas de investigación; primero, ¿Cómo la posición de la comuna de Buin como periferia del gran Santiago ha aumentado la segregación urbana y cómo se ha relacionado esta segregación con el transporte? y segundo, ¿De qué forma los habitantes de la comuna perciben esta segregación?

Se propone la siguiente hipótesis: la metamorfosis de Buin se vive como una extensión de una urbanización mayor, perdiendo la importancia de su propia centralidad. Buin depende de su conexión con el Gran

Santiago, pero sin generar las herramientas óptimas para ello, dado que carece de un sistema de transporte que satisfaga las necesidades de sus residentes, además de generar segregación dentro de sí misma al no contar con la debida planificación del desarrollo urbano y localización residencial, dado que a la fecha, no existe un PRC. Estas condiciones configuran a Buin como un ejemplo de urbanización periférica neoliberal.

Por lo tanto, el objetivo general de esta investigación es el siguiente:

Observar la segregación residencial en la comuna de Buin entre los años 2000 y 2020, y sus efectos en las percepciones de calidad residencial, movilidad, espacio público, y seguridad de las personas.

Mientras tanto, los objetivos específicos de investigación se desprenden en tres puntos principales:

1. Comprender las causas y efectos del proceso de urbanización y consecuente segregación vivido por la comuna de Buin las dos últimas décadas.
2. Indagar en factores de segregación, relativos al alcance y costo del transporte público, vialidad comunal y distribución de suelo.
3. Profundizar en las vivencias de movilidad de los residentes de la comuna.

Marco teórico

Teoría de los lugares centrales

Christaller (1933) propone que la centralización es un principio natural de orden y que los asentamientos humanos lo siguen. Es por esto que lee la región como una red de áreas de influencias denominadas *hinterlands* en torno a diversas centralidades de servicios que se organizan en niveles según la cantidad de servicios que tengan para ofrecer a la ciudadanía. En esta estructura aquellos centros de nivel inferior se encuentran dentro del área de influencia de aquellos que poseen un nivel superior, lo que en la teoría formarían teselas hexagonales regulares que no debieran dejar espacios intersticiales por cubrir con sus respectivas áreas de influencia.

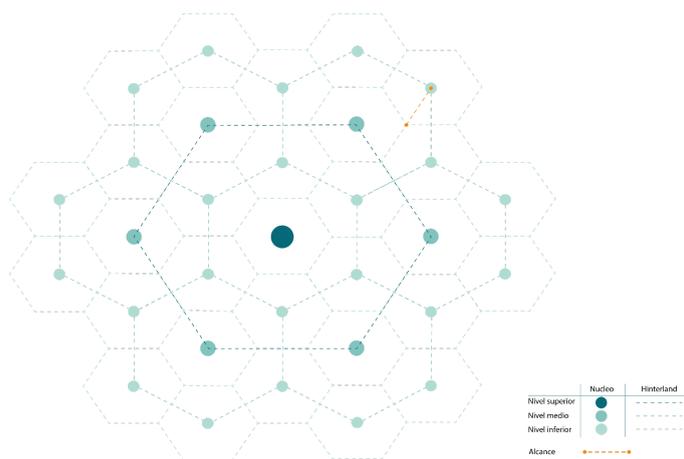


Figura 1: Teoría de los lugares centrales.

Fuente: Pavez, 2022.

El modelo de Christaller funciona en un espacio isotrópico (lleno y homogéneo), es decir, inexistente en realidad. Supone además un crecimiento continuo de algunos centros y expansiones de sus *hinterlands*. Al tratarse de núcleos regulares equidistantes, disminuyen las distancias y tiempos de transporte y por ende, su costo; pues cada centro urbano de nivel inferior se encuentra entre dos de nivel superior y el transporte mismo es menos utilizado, pues al disminuir las

distancias, estas muchas veces pueden ser transitables como peatón, siendo el transporte público más que nada utilizado en el traslado de una centralidad de menor nivel hacia una de mayor nivel en casos más bien puntuales. Esta teoría plantea también los conceptos de *umbral* y *alcance*, siendo el umbral la cantidad mínima poblacional necesaria para la formación de un nuevo núcleo urbano; este dependerá de la distancia al existente núcleo urbano más cercano. Mientras que el alcance se refiere a la distancia máxima que un habitante está dispuesto a desplazarse por un servicio o producto. De acuerdo con la teoría de Christaller, y en términos de transporte, un área segregada sería una población de umbral numerosa con impedimentos para lograr suficiente alcance a los centros que la proveen, configurada como área “dormitorio”.

Comuna dormitorio

Un área metropolitana es un centro social, económico, político y administrativo, con núcleos urbanos estrechamente relacionados entre sí, conformando una unidad funcional (Rojas et. al, 2009). Entre estos núcleos también existen flujos y especializaciones de bienes y servicios, que dan forma a la organización jerárquica de las ciudades, donde cada una tiene una función más desarrollada que la otra, generando un sistema que depende de sí mismo. Dentro de este sistema encontramos distritos industriales, comerciales y administrativos, trabajo y vivienda, y en la lejanía de estas dos últimas las ciudades o comunas dormitorio.

Estas adquieren su nombre directamente de lo que son: un núcleo urbano que sirve como dormitorio para otro núcleo urbano de mayor escala, generando una alta dependencia laboral y productiva (M, 2014) donde los habitantes solo llegan a casa dormir por la noche pero para la realización de su vida diaria (estudios, salud, trabajo, recreación, etc) deben moverse a este núcleo

mayor. Se han caracterizado por la acumulación de población en zonas urbanas sujetas a proceso de especulación inmobiliaria y mercantilización de los suelos, lo que resulta en una distribución desproporcionada de la población, generando brechas en el ámbito urbano y segregación urbana en función del valor de los suelos y los distintos poderes adquisitivos de las clases sociales residentes en estas ciudades (Muñoz, 2017).

Si bien en algún momento se creyó buena idea la generación de ciudades dormitorio, hoy en día se ha demostrado que son generadores de desintegración social, por sobretodo aquellas que son monofuncionales, pues en palabras de la entonces ministra de vivienda y urbanismo Paulina Saball: “entonces tenemos ciudades dormitorio para ricos, pobres y para la clase media (...). El hecho de que existan ciudades dormitorio en sí mismo es un factor de desintegración social. Tenemos lugares donde prácticamente la gente no se encuentra con personas de otros grupos socioeconómicos en su ámbito de vecindad”(M, 2014).

Precariópolis vs. Privatópolis

Hidalgo (2007) ha introducido el concepto de “Precariópolis vs. Privatópolis” para graficar la segregación residencial producto del desarrollo urbano neoliberal. El primero refiriéndose a un espacio monofuncional, segregado y fragmentado donde encontramos viviendas más pequeñas y concentradas. En territorios distribuidos de esta forma suele haber más delincuencia y ausencia de seguridad estatal, áreas verdes descuidadas comúnmente hasta el punto de la inexistencia, calles pequeñas con autos estacionados entorpeciendo la circulación de vehículos. La población ocupante de este tipo de espacios pertenece, por regla general, a un estatus social más bajo, por lo

que vivir en la Precariópolis no es una decisión, sino más bien una imposición donde las personas suelen movilizarse en transporte público para recorrer distancias que las lleven a encontrar aquellos servicios ausentes, como se estableció antes; el problema habitacional es resuelto pero a costa de negar a la población tanto el derecho a la ciudad como los beneficios de vivir en esta.

En el otro extremo, la Privatópolis se forma sobre condominios cercados, parcelas de agrado y autopistas o caminos privados, donde podemos encontrar casas más grandes, considerablemente más separadas entre sí, autos estacionados bajo techo, y donde se posee el capital necesario para mantener las áreas verdes que necesitan riego constante y la policía sí accede cuando se les llama. Esta población se aísla a sí misma del hábitat exterior; creando una burbuja de privilegio donde la población de mayor poder adquisitivo busca refugiarse de la centralidad, pero contando con un vehículo para acceder a ella (Hidalgo, 2007).

Segregación

La segregación como concepto, tiene connotaciones tanto espaciales como territoriales y sociales (Marengo, 2021). Para comprenderla, además, debemos conocer la escala territorial donde ocurre, dado que procesos de segregación social a escala macro pueden estar reforzados por procesos de fragmentación espacial a escala micro, es decir, en un solo caso de estudio podemos contar con distintos grupos de población pero que sin embargo no interactúen entre sí. Un ejemplo de escala micro son las autopistas divisorias que actúan como límites físicos frente a diversos grupos sociales, pues aunque normalmente se vea a las grandes autopistas como signos de modernidad y que en teoría su función principal es unir la ciudad (como plantearía el enfoque regional de Christaller), es esta un

arma de doble filo, puesto que estas tienen la capacidad de intensificar la segregación socioespacial existente (Greene y Mora, 2005.), dividiendo el territorio, impidiendo el contacto entre barrios y dificultando la interpretación de la ciudad como una gran totalidad (debilitando la idea de la ciudad como un gran espacio social), es decir, cristalizando la reclusión de los habitantes en barrios ya socialmente estratificados. Otra posible agravante de la segregación es la ausencia o menor cobertura de transporte público, reforzando la idea de que para vivir en cierto lugar (que comúnmente trae consigo cierto nivel de estatus social) un vehículo propio pasa a ser una necesidad, por lo que sectores con mayores dependencias al transporte público suelen ser aquellos que más sufren las consecuencias de la segregación.

Una de las grandes aristas que genera la segregación es el aumento de la criminalidad en un definido sector a ubicar, pues si nos contextualizamos dentro de la sociedad en la que vivimos, donde se premia con reconocimiento a quien logra obtener tanto ser temido disfrazado de ser respetado, como objetos materiales que validen el estatus de la persona más que la forma de obtener estos premios, quienes son parte de sectores socioeconómicos más bajos buscan estos reconocimientos o simplemente cubrir necesidades básicas a través del crimen. De hecho, se plantea a la segregación como aquello que produce un “universo mórbido” de desencadenamiento inconsciente del superyó criminal (Zafiropuolos, M. 2016). A su vez Bruecker (2013) indica que aquellas zonas segregadas de la ciudad con una concentración elevada de crímenes además generará redes dentro de sí misma, que conectan unos sectores de crimen con otros. Es en consecuencia a esto que estos sectores además comienzan a ser una amenaza cada vez más grande a la seguridad de sus habitantes, tan grande que ni siquiera

encargados de la seguridad de la población muchas veces se atreven a enfrentar, por lo que estas redes polinucleares de crimen terminan por facilitarse el trabajo y aumentando el éxito de este.

Segregación y transporte

Se entiende al transporte como un elemento estructurante del espacio urbano (Musset y Leibler, 2010), es el instrumento que une a la población con sus destinos y debe planificarse en son de las necesidades de los habitantes, sobre todo en las periferias. La mayor cantidad de transporte colectivo se organiza en un modelo radial (Bloy., et. al, 2010), por lo que se concentran en desplazamientos a lugares de residencia y fuentes de empleos más concentrados, dejando extensiones de terreno sin o con poca frecuencia de transporte y a un mayor costo monetario para los usuarios. Asimismo, se generan también mayores distancias que promueven la generación de nuevos subcentros que a menudo se constituyen en zonas de contención de viajes, que a veces sirven para alivianar la carga de la expansión urbana, pero que también tienden peligrosamente a constituirse en factores de reforzamiento de la segregación (Figuroa, 2005). Es importante diferenciar transporte de movilidad, pues este último se refiere a la práctica social de desplazarse a través del espacio-temporal, y no sólo al mero acto de movimiento de algo o alguien, que es a lo que se refiere al transporte (Jirón, et. al, 2010)

De acuerdo con Delunay (2007) aquellos sectores con menores niveles de educación e ingreso presentan una movilidad bastante menor que aquellos con niveles de educación e ingreso más alto. Esto nuevamente nos trae a los conceptos de Privatópolis y Precariópolis, pues mientras los grupos de menores ingresos pertenecientes a la precariópolis se transportan peatonalmente, en bicicletas y transporte público, los grupos de mayores

ingresos, correspondientes a la privatópolis se transportan generalmente en transporte privado (Jirón, et. al, 2010). De hecho, en 2001 los 970,000 automóviles existentes en Santiago se concentraban sólo en el 35% de los hogares de más altos ingresos (Sectra, 2002)

Se plantea la existencia de distintas barreras culturales que evitan la mezcla entre ciertos grupos de personas, siendo estas:

Las barreras financieras, físicas, organizacionales, temporales, habilidades y tecnológicas. Las barreras financieras que afectan la movilidad pueden involucrar, por ejemplo, el costo de usar diferentes modos de transporte. Las dimensiones físicas pueden relacionarse a la distancia viajada pero también al aspecto físico y las condiciones de los espacios que se encuentran: caminos, veredas, paraderos, buses, plataformas de metro, senderos de bicicletas, o parques, entre otros. Las restricciones organizacionales se refieren a las múltiples actividades que se realizan de manera regular para coordinar la vida cotidiana e incluyen comprar, ir al médico, pagar cuentas, acceder al trabajo, etc. Las dimensiones temporales se relacionan con la manera en que el día, la noche, las estaciones, las horas de apertura, la duración de los viajes, afectan las decisiones de movilidad. Las habilidades se refieren a las capacidades para moverse de maneras específicas. Las barreras tecnológicas involucran la posibilidad, capacidad de uso y disponibilidad de tecnología para aumentar o facilitar los viajes y sustituir la necesidad de viaje físico. (Jirón, et. al, 2010, p. 44-45)

Contexto migratorio nacional

En la misma época en que De Mattos se basa para crear el concepto de metamorfosis urbana, en el escenario nacional sabemos que la ciudad de Santiago debido al aumento de la migración campo ciudad, aumentó su población de 1.053.404 habitantes (42,3% de la población total del país) en 1885 a 2.119.221 (49,4% de la población total del país) en 1930 (Monsalve, et al., 2009), pero al no estar la ciudad preparada para tal crecimiento poblacional, estos nuevos habitantes debieron instalarse en campamentos y/o tomas ilegales de terreno, generando pobreza y segregación tanto habitacional como socioeconómica. (Memoria Chilena, 2019).

Asimismo, se estima que entre los años 1965 y 1970 la ciudad de Santiago recibió 220.348 migrantes internos, representando este un 41.2% del total de las migraciones internas del país (Schiappacasse, 2001). Este número había logrado mantenerse relativamente para 1992 y 2017, donde se presentaron 243.991 y 232.721 migrantes internos hacia la región metropolitana respectivamente (INE, 2020). Si bien las migraciones internas hacia la región metropolitana se mantuvieron relativamente constantes, las migraciones desde el extranjero a esta misma región presentaron una considerable alza las dos últimas décadas, donde el número de visas otorgadas pasó de 19.659 en el año 2000 a alcanzar su punto máximo en 2018, con un total de 348.399 (departamento de extranjería y migración, 2020).

En consecuencia a esto e impulsado por la intensificación de la conectividad, la configuración y continua expansión de un espacio de acumulación experimentadas en los últimos años, además de la imposición de nuevas condiciones para la competitividad y la flexibilización y segmentación de

los mercados de trabajo, entre otros, las ciudades han pasado a ser unidades geográficas esenciales donde nace el modelo de desarrollo neoliberal (De Mattos, 2010). Este modelo se desarrolla en base a la disposición de varios centros o focos nodales así como la indefinición de algunos de sus límites y otros claramente identificados, lo que hoy en día conocemos como “la ciudad difusa” (Ortiz y Morales, 2002) y lo que en algún momento Christaller (1933) definió como polinuclear.

Podemos ver la expresión del neoliberalismo en Chile desde su aparición en la década de 1970 durante la dictadura militar, cuando se deja de lado la meta del Estado de Bienestar para dar paso a un modelo basado en el capital extranjero, donde en menos de una década pasamos de tener un suelo suficiente que permitía un crecimiento orgánico, a tener una escasa cantidad de suelo por la poca intervención del estado en el mercado, donde se tuvo que intervenir de emergencia con restricciones en el derecho a propiedad y promover el uso de suelo en áreas ya urbanizadas para evitar el inminente crecimiento horizontal (Ubilla-Bravo y Chia, 2021).

Como sabemos, estas acciones no fueron suficientes para frenar el avance del mercado que con el paso de los años y a pasos agigantados ha absorbido de a poco a comunas aledañas a la creciente ciudad de Santiago volviéndo las parte del hinterland de estas mismas, generando casos como el presentado actualmente.

Marco metodológico

Estrategia empírica

La presente investigación utilizó un enfoque metodológico de “estudio de caso”, definido por Sabino (1992) como “el estudio profundizado y exhaustivo de uno o muy pocos objetos de investigación, lo que permite obtener un conocimiento amplio y detallado de los mismos”. Se configura además como una investigación descriptiva, definida por el mismo autor como un estudio que puede describir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, proporcionando información sistemática y comparable con la de otras fuentes.

Con el fin de recabar información se utilizaron técnicas mixtas, es decir, técnicas de investigación cuantitativas y cualitativas de manera complementaria. Siendo la primera la recopilación objetiva de datos que se centran principalmente en números y valores, mientras que la segunda sólo mide características no numéricas de los elementos a investigar, (Albán et. al, 2020), pues se busca describir las características de la realidad comunal con el fin de comprenderla de manera más exacta, por lo que se resuelve unir la recabación de información a través de estudios, papers y documentos publicados combinada con el conocimiento local de los habitantes de la comuna a través de entrevistas.

De esta manera la metodología se adaptó a los distintos objetivos específicos de investigación, dispuestos de la siguiente manera:

Objetivos específicos	Técnica	Métodos para recolectar información
1.- Comprender las causas y efectos del proceso de urbanización y consecuente segregación vivida por la comuna de Buin las dos últimas décadas.	Análisis cartográfico Levantamiento planimétrico Revisión de antecedentes oficiales y bibliográficos	Comparación de planimetrías locales a través de los años Revisión de estadísticas comunales en cuanto a migración regional y nacional y población.
2.- Indagar en factores de segregación, relativos al alcance y costo del transporte público, vialidad comunal y distribución de suelo.	Entrevista a cuadros técnicos oficiales de la municipalidad de Buin.	Mapeo de transporte público, equipamiento, usos de suelo y vialidad.
3.- Profundizar en las vivencias de movilidad de los residentes de la comuna.	Entrevistas semiestructuradas a residentes de la comuna	Relatos y testimonios de residentes de la comuna que hayan vivido en primera persona la metamorfosis urbana.

Cuadro 1: Metodología de investigación.

Fuente: Pavez, 2022.

Análisis cartográfico, fuentes oficiales y bibliografía

Basándose en información publicada por la Biblioteca Nacional de Chile, se busca crear una comparativa entre planimetrías locales a través de los años, para de esta manera poder ver el crecimiento comunal y sus principales cambios, en cuanto al tamaño de mancha urbana, vialidad existente, etc. Este análisis se aprecia en las figuras 2, 3 - 6.

Dado que la comuna de Buin carece de planos detallados en cuanto a zonificación, recorrido de transporte, costo de suelo, etc., en este estudio se crearon nuevas planimetrías con base en información encontrada en sitios como Portalinmobiliario.com y MercadoLibre.cl, y TOCTOC.com, microsybusesdechile.blogspot.com, repositorio.uchile.cl, etc. Las cartografías se ven en las figuras 2, 7 y 8.

A través de publicaciones de entes como el INE, el departamento de extranjería y migración, entre otros, se buscó rescatar datos que aporten a entender las variantes que condicionaron la Metamorfosis urbana vivida por la comuna.

Se revisaron papers disponibles en internet asociados al estudio, abordando temáticas como segregación, periferia, transporte y movilidad, accesibilidad, crecimiento urbano, proceso expansivo de la ciudad de Santiago, etc. Las fuentes consultadas se encuentran citadas y constan en detalle en la sección de Bibliografía.

Entrevistas semiestructuradas:

Se contactaron y compararon respuestas tanto de residentes de distintos sectores de la comuna de Buin, como de un ex funcionario del área urbana de la municipalidad, esperando respuestas diversas y desde la experiencia. Es por esta razón que dentro de esta investigación se opta por entrevistas semiestructuradas, pues su ventaja es la posibilidad de adaptarse a los sujetos con enormes posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos. (Díaz-Bravo, 2013)

Dado el tamaño relativamente pequeño de la comuna, los sujetos de estudio fueron seleccionados a través de la técnica de muestreo por conveniencia, que permite seleccionar aquellos casos accesibles que acepten ser incluidos. Esto teniendo en cuenta la accesibilidad y

proximidad de los sujetos para la presente investigadora (Otzen y Manterola, 2017). Los entrevistados fueron personas voluntarias al estudio, que se movilizan o se han movilizado mayormente en transporte público, tratándose de por lo menos un habitante de cada distrito censal (Buin, El Recurso, Alto Jahuel, Maipo, Valdivia de Paine y Linderos), donde cada distrito tiene una relación distinta con la disponibilidad del transporte y la vialidad existente respecto a la cantidad de habitantes y su lejanía con el núcleo urbano de la comuna: El centro de Buin.

El cuestionario base para residentes se presenta a continuación:

Preguntas:

1. ¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?
2. ¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella? ¿Con qué motivo los realiza?
3. ¿Comúnmente debe salir de la comuna en busca de servicios u otros? (servicio médico, compras específicas, recreación, trabajo, estudios, etc)
4. ¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía? Descríbalo
5. ¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?
6. ¿En qué estado se encuentran los caminos/el transporte público/ciclovía/etc en la comuna?
7. Si es transporte público ¿Con qué frecuencia pasa? ¿Cuánto debe moverse desde su casa al paradero?
8. ¿Cuánto suele ser este tiempo de traslado? ¿Costos? ¿Distancias?
9. ¿Durante este recorrido, se siente seguro? ¿Cuál es la parte más segura y la más insegura de su recorrido? ¿Depende de la hora de traslado?

10. Dentro de su barrio, sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted?
11. ¿Cree que el transporte/vialidad en Buin tiene falencias? ¿Cuáles?
12. ¿Han habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo? ¿Qué tan seguido?

A través de estas respuestas se busca detectar principales destinos y un catastro de las principales quejas. En los anexos, se encuentran las transcripciones realizadas a las grabaciones obtenidas; todas ellas contaron con consentimiento informado. Todos los entrevistados fueron anonimizados y constan con un código, según se aprecia en el siguiente cuadro:

Localidad (figura 1)	Código de identificación y edad de entrevistades
Alto Jahuel	#2 (20-25 años)
Buin	#3 y #4 (35-40 años)
Maipo	#5 y #6 (20-25 años)
El Recurso	#7 (20-25 años)
Valdivia de Paine	#8 (20-25 años)
Linderos	#9 (55-60 años)

Cuadro 2: Entrevistades y su respectiva localidad.

Fuente: Pavez, 2022.



Figura 2: Localidades de la comuna de Buin.

Fuente: Pavez, 2022. Elaborado a partir de datos extraídos de <https://www.bibliotecanacional.gob.cl/>

Asimismo, se logró entrevistar a un arquitecto, revisor, Inspector Técnico de Obras de la municipalidad de Buin, y ex Asesor Urbanista en el mismo municipio, persona contactada por intermedio de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Este ex funcionario pudo responder dudas referentes tanto a vialidad, transporte y segregación en la comuna.

Temas a abordar:

- Relación entre el municipio y la empresa concesionaria encargada del transporte público comunal.
- Real poder de decisión de la municipalidad sobre horarios, recorridos y costos del transporte público.
- Respuesta municipal ante el aumento de población entre los años 2000 y 2020.
- Vialidad comunal:
 - Calidad vial.
 - Evolución y adaptación.
 - Comuna planeada para el automóvil.

- Falta de planificación vial.
- Conocimiento de las consecuencias de la segregación espacial y plan de acción frente a ellas.
- Avance de la comuna en el desarrollo de un PRC y como se basa la comuna para ordenar su crecimiento en el entretanto.
- Crecimiento comunal dictaminado por el neoliberalismo y el poder económico por sobre el bien común de la comunidad.

Limitaciones investigación:

Como principal limitación al desarrollo de la investigación pude encontrarme primero que todo con la escasez de documentos oficiales en lo que respaldar esta investigación, los pocos documentos encontrados datan de antes del año 2000 y poseen pocos detalles, además de que la comuna no es tomada en cuenta en la mayoría de los estudios estadísticos de la región a pesar de ser parte de la ciudad de Santiago. Esto tuvo como principal consecuencia el basarme en datos no oficiales o recolectados por mí misma para poder producir material gráfico útil para la investigación, tales como portales inmobiliarios, los relatos de los habitantes de la comuna, aplicaciones de transporte como *moovit*, etc.

Resultados empíricos

Lo descrito anteriormente en el apartado *Contexto migratorio nacional* llevó a la comuna de Buin, un entonces pueblo rural ubicado al sur de San Bernardo y al oeste de Pirque dedicado más que nada a la agricultura y a la producción de vino, a vivir un proceso de metamorfosis urbana que se vio condicionada por dos factores principales: el acceso a la vivienda y población y la planificación urbana sobretodo entre los años 2000 y 2020.

La presente sección entrega los resultados empíricos a partir de la data de fuente secundaria y primaria obtenida. Para un mejor desglose de resultados se despliega siguiendo el orden de los tres objetivos específicos desarrollados según el Cuadro 1 ubicado en la sección *Marco metodológico*, para después ser unidos en una nueva sección de discusión de resultados, donde se discutirá el acceso a vivienda y población en el primer objetivo específico y la planificación urbana en el segundo objetivo específico respectivamente.

1.- Comprender las causas y efectos del proceso de urbanización y consecuente segregación vivida por la comuna de Buin las dos últimas décadas.

El acceso a la vivienda en Buin y el aumento poblacional debe entenderse como una consecuencia a la expansión urbana de la ciudad de Santiago y la migración interna regional que desencadena en el proceso de urbanización de la comuna de Buin, donde esta se posiciona como el tercer principal destino, recibiendo un 17% de la población migrante dentro del país, siendo los principales orígenes San Bernardo y Paine (*Figura 3*). Este fenómeno se ve incentivado principalmente por los subsidios disponibles en la comuna y diversos programas destinados a arriendos. (Ilustre Municipalidad de Buin, 2021) (*Cuadro 3*).

Comunas de origen de migración hacia Buin según el censo de 2017

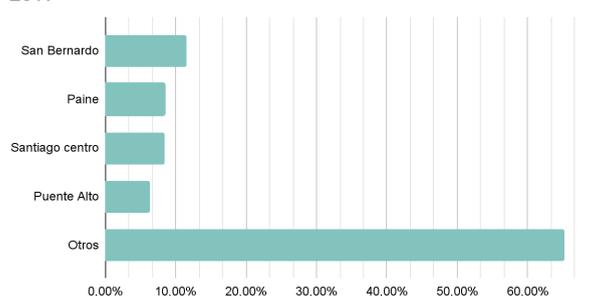


Figura 3: Migración interna regional hacia Buin.

Fuente: Pavez, 2022. Elaborado a partir de datos de Censos de Población y Vivienda 2002 y 2017, INE.

	Beneficio entregado	UF de la vivienda	Durabilidad temporal del beneficio	Ahorro mínimo requerido
DS1	250-600 UF	1100-2200 UF	Se entrega una vez	Sí
DS49	314 UF	Max. 940 UF	Se entrega una vez	Sí
DS19		Max. 1100 UF	Se entrega una vez	Sí
Arriendo llamado regular	4,9 UF	Max. 13 UF	Período máximo de 8 años o hasta llegar al límite de 170 UF	Sí
Arriendo especial clase media	Hasta 8,32 UF	Hasta 19,97 UF	3 meses	No
Arriendo adulto mayor	Entre el 90 y 95% del total de arriendo	Max. 11 UF	Hasta 24 meses con posibilidad de renovación	No

Cuadro 3: Cuadro comparativo de subsidios disponibles en la comuna de Buin.

Fuente: Pavez, 2022. Elaborado a partir de datos de www.minvu.gob.cl y www.buin.cl

Como ya fue estipulado, el resultado de la expansión de la ciudad de Santiago y la nueva población recibida por la comuna de Buin, hizo que esta pasara de contar con 63.419 habitantes en 2002 a 96.614 en 2017 (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2020) (Figura 4), y frente a esto, la comuna al no contar con un PRC (Berrios, 2019) y guiándose por el modelo habitacional neoliberal por el cual la nueva población se localiza según criterios de mercado, de esta manera las personas son recibidas más rápido de lo que se pueden crear soluciones habitacionales responsables, trayendo consigo problemáticas tales como; vialidad insuficiente y/o ineficiente y falta de equipamiento.

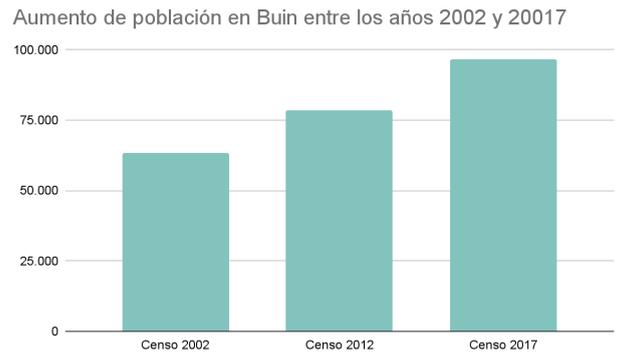


Figura 4: Aumento poblacional de Buin entre 2002 y 2017. Fuente: Pavez, 2022. Elaborado a partir de datos de Censos de Población y Vivienda 2002 y 2017, INE.



Figura 5: Imágen satelital Buin en el año 2000. Fuente: Pavez, 2022. Elaborado a partir de datos de Google earth.



Figura 6: Imágen satelital Buin en el año 2020.

Fuente: Pavez, 2022. Elaborado a partir de datos de Google earth.

Esto a su vez genera un aumento de la mancha urbana comunal (Figuras 5 y 6) que debido al mercado inmobiliario y su autorregulación se ha concentrado en el centro urbano de la comuna, nutriendo este centro con comercios, servicios y viviendas pero dejando de lado los sectores más alejados de la comuna, haciéndolos dependientes de este núcleo urbano. Pero no solo eso, sino que al concentrarse las viviendas en este centro se ha sobrepoblado sin un desarrollo vial suficiente.

Lo primero que resalta en estas imágenes, es la disminución de tamaño del río Maipo (delimitante de

la comuna) y el aumento de tamaño de la mancha urbana comunal, concentrada en el centro de Buin con menores extensiones al este (Sector camino a Alto Jahuel) y oeste (Maipo). Esta urbanización será discutida en el siguiente punto.

2.- Indagar en factores de segregación, relativos al alcance y costo del transporte público, vialidad comunal y distribución de suelo.

La comuna actualmente se rige por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) en cuanto a la distribución de usos de suelo, pero aun así el orden urbano existe guiado desde el mercado inmobiliario, pues al buscar accesibilidad ubicando nuevas viviendas y complejos de estas mismas adheridos a los pocos

caminos principales estructurantes. Actualmente la comuna se organiza de tal manera (Figura 7) que existe un centro histórico/comercial en el distrito censal homónimo de la comuna. De este centro se desprenden únicamente dos caminos principales de unión con el resto de la comuna además de la carretera 5 sur, actualmente la mayor cantidad de urbanizaciones se encuentra a los pies de estos dos caminos, generando altos niveles de tráfico y segregación urbana. De esta manera si bien es solucionada la coyuntura habitacional, nuevas problemáticas surgen, pues nos lleva a la periferización sufrida por la comuna que al estar compuesta principalmente por viviendas y parcelas de agrado, pasa a ser una comuna dormitorio dependiente de la ciudad de Santiago, perdiendo autonomía siendo segregada por esta misma.

Siendo Buin una subcentralidad del Gran Santiago, el transporte colectivo cumple un rol de gran importancia como estructurador de la red de conexión con otras subcentralidades (García-Schilardi, 2014) y consigo misma, debiendo este adaptarse a los habitantes de la comuna y no viceversa, pero en el caso de Buin el transporte público no es público como tal, sino que el sistema de buses interurbanos existentes se trata de una concesión al ministerio de transporte, donde más que conectar distintos sectores de la comuna, se conecta a esta misma con la ciudad de Santiago por lo que no hay una comunicación directa ni mayor poder de la municipalidad al respecto; para lo que se refiere a conectividad interna en la comuna, existe una serie de líneas de colectivos que conectan las localidades de Buin con el centro de este, generando a su vez un exceso

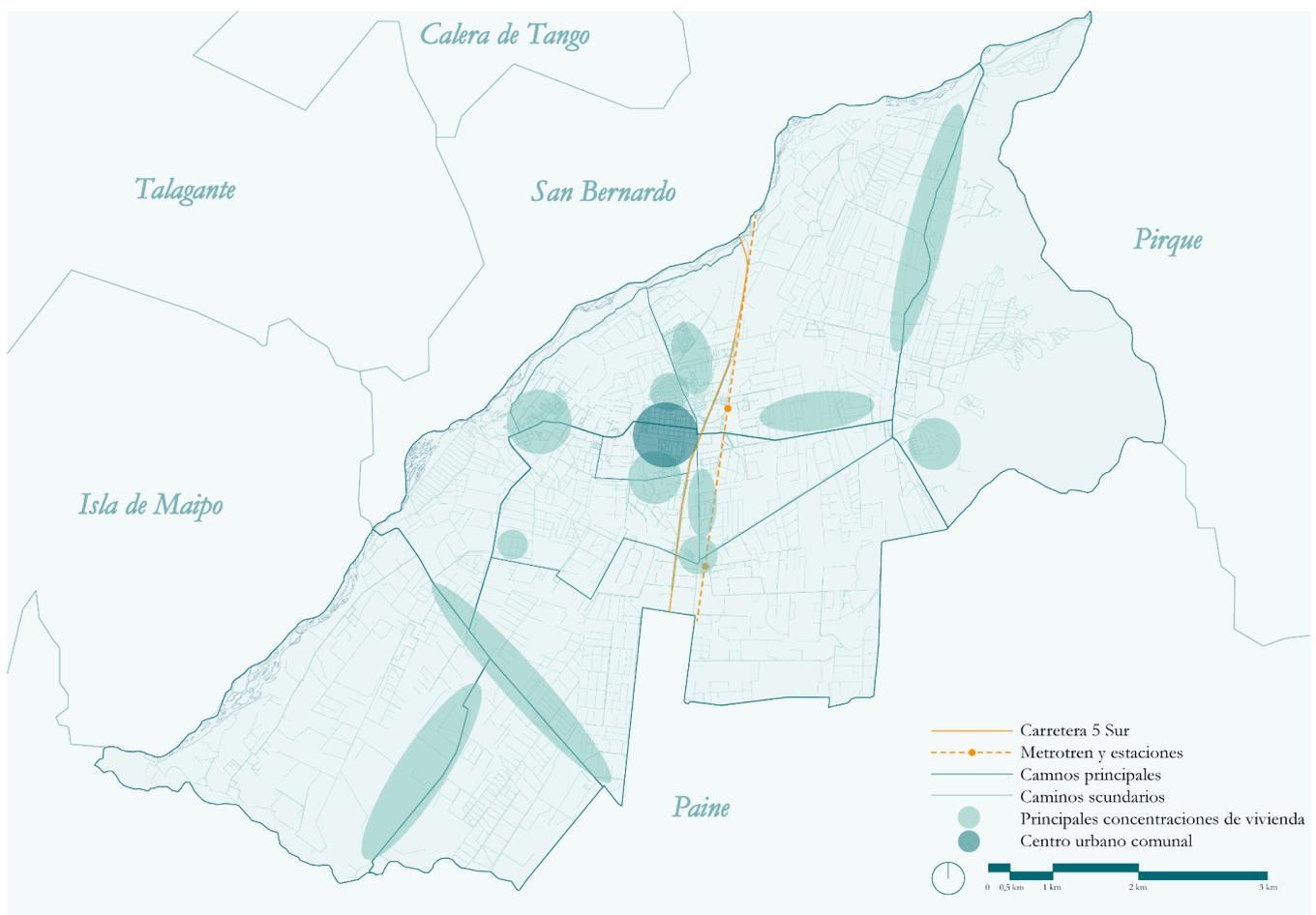


Figura 7: Vialidad, urbanizaciones y limitaciones de Buin.
Fuente: Pavez, 2022.

de colectivos en este centro urbano, lo que también genera calles llenas a toda hora, incrementando aún más el taco en las calles del centro y las entradas a este.

“El problema creo yo que también afecta mucho es la cantidad de colectivos, mucho colectivo y poca micro, a todas horas las calles están colapsadas a todas horas por lo mismo, cruzar Balmaceda es una odisea.” (extracto Entrevista #1, 05.2022, disponible en anexo)

Aquellas comunas en la que más dinero se gasta en transporte en promedio es en las comunas periféricas, donde el ranking es liderado por Lo Espejo, La Pintana, El Bosque, que presentan un gasto familiar sobre los 120 mil pesos mensuales, para desplazarse al trabajo, estudios y servicios (Teillier, G. 2019). Cabe destacar que en este estudio la comuna de Buin no fue tomada en cuenta, pero si hacemos los cálculos sobre estas comunas y si dividimos esto en los aproximadamente 20 días hábiles por mes nos da un total de 6000 pesos diarios, si a estos datos le sumamos los 1.200 pesos que cuesta el pasaje adulto desde la comuna a la ciudad de Santiago por viaje en transporte público; nos da un total de 168 mil pesos al mes, esto aun teniendo en cuenta que la condición segregada de la comuna también afecta quienes se mueven en vehículo particular por su costo agregado de tarifas de carretera y peajes.

“De la misma forma, es que tu poder transportarse en vehículo al trabajo es sumamente caro, te matan los costos, y eso teniendo en cuenta que el pasaje adulto son \$1200 pesos por tramo, igual de caro. Imagínate: Estamos sacando la cuenta, un vehículo desde aquí de Buin hasta Lo Valledor que yo viajo son 12 tag que se pagan, cada tag en promedio vale \$400 pesos, porque hay unos que valen más y otros que valen menos, osea

serían \$4.800 que tu pagarías solamente de tac, ¿Y la bencina? ¿Y tú desgaste de vehículo? sin contar que tu para entrar te cobran solo para entrar a Lo Valledor te cobran \$5.000 por entrar, como un peaje. O sea: tienes los \$5.000 de la entrada, los \$4.800 y ponle que \$5.000 de bencina. Estamos hablando de \$15.000, y si te vas en la micro son \$2.400. Es harta la diferencia, sale mucho más conveniente viajar en transporte público.” (extracto entrevista #4, 05.2022, disponible en anexo)

El transporte urbano no solo segrega a la población con sus costos, sino que también cuando su recorrido no abarca todo el sector que abastece o tiene pocos recorridos al día, dando a los usuarios pocos horarios de movilidad y llevándolos a tomar otro tipo de transporte (privado, particular o derechamente impidiendo la movilidad) o a ajustar su horarios a este.

*“Y el transporte público ¿Con qué frecuencia pasa? (Localidad de Valdivia de Paine)
Son tres en la mañana y tres en la noche, ya tendría que ser colectivo dentro del día pero tampoco son muy frecuentes
¿Cuales serán aproximadamente los horarios de estas micros?
Si no me equivoco en la mañana 5:30, 6:30 y 7:30, ya en la tarde creo que 6:30, 7:30 y 8:30” (extracto entrevista #8, 05.2022, disponible en anexo)*

La forma de organización de la comuna genera la desigual distribución de viviendas, por lo que no todos los sectores tienen igual acceso a transporte público, en consecuencia aquellos sectores de acceso más restringido se ven obligados a ajustar sus movimientos en son del transporte o directamente movilizarse en

transporte privado, generando sectores aislados y segregados.

Sumada la deficiente vialidad a la poca cobertura del transporte, el Metro Tren podría asomar como una solución, pero tal como se ve en la Figura 8 este se encuentra lejos de las urbanizaciones, además de que no existe una línea actual de colectivos que lleve a ahí a la población y el único sistema de transporte que pasa cerca, son las mismas micros que trasladan a los usuarios a Santiago, por lo que este transbordo sería contraproducente. Lo anterior limita considerablemente el acceso a la estación dejándola solo para aquellos quienes pueden acceder a ella a pie o en bicicleta.

Hoy en día el núcleo de transporte es también el núcleo urbano, donde pasan todos los recorridos tanto de microbuses como de colectivos y se debe hacer transbordo de uno a otro para moverse por diferentes sectores de la comuna dado que el transporte funciona desde la ramificación y no desde la unión, por lo que vemos en la figura 8 (que retrata únicamente los recorridos de microbuses, el resto del territorio es cubierto por más de 10 líneas de colectivos que si bien no poseen una lista ni mapeo oficial, son el método de transporte principal de la comuna). Podemos deducir que aquellos sectores libres de transporte público poseen las viviendas más caras de la comuna, asentando la idea del aislamiento de la comuna a manos del auto.

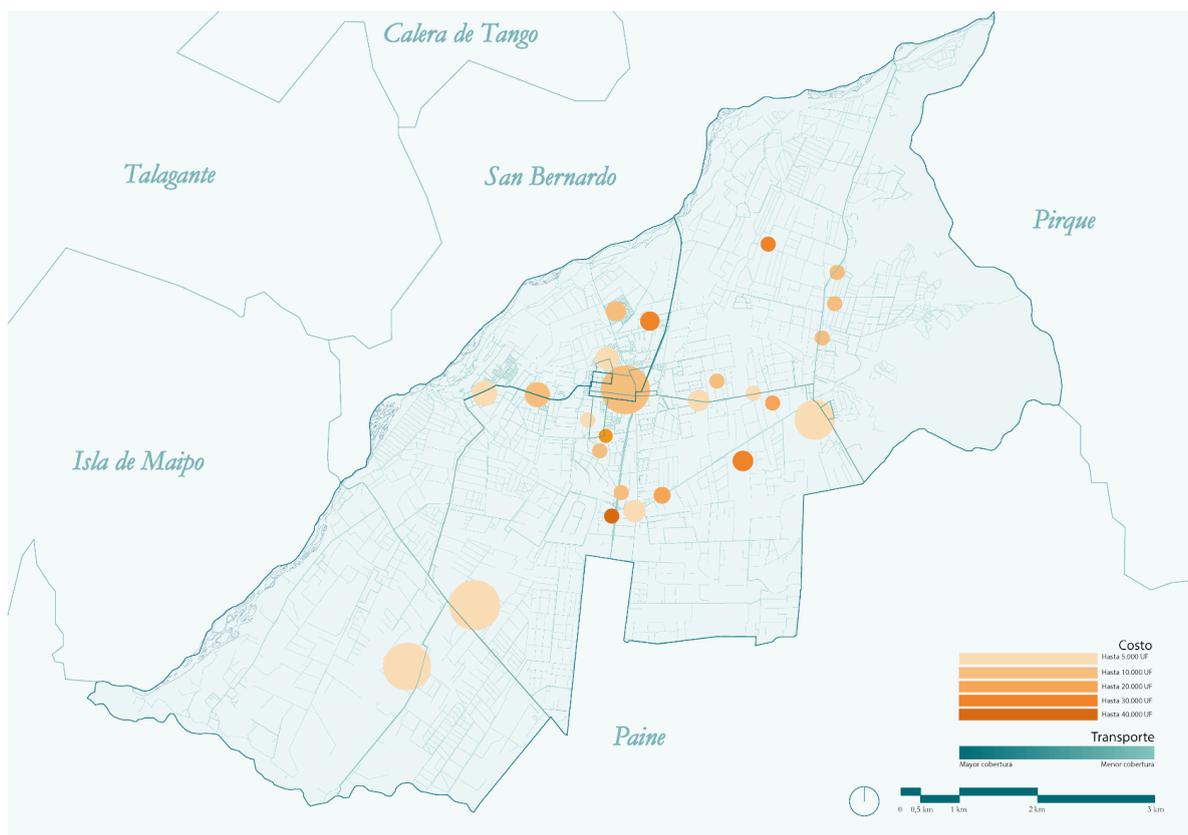


Figura 8: Plano costo-ubicación y frecuencia de transporte
Fuente: Pavez, 2022. Elaborado a partir de datos extraídos de Portalinmobiliario.com y MercadoLibre.cl, 2021 y TOCTOC.com, administracionytransportes.cl, y relatos de entrevistas 2022

“Hay un tema interesante porque cuando yo entré a trabajar a Buin dije “oh qué entretenido voy a viajar en metro tren” voy al centro y no hay locomoción hasta la estación. Le pregunté a la gente y me decían que si me quería ir en metro tren me convenía más ir hasta linderos y de ahí colectivo hasta el centro de Buin” (extracto Entrevista #1, 05.2022, disponible en anexo)

3.- Profundizar en las vivencias de movilidad de los residentes de la comuna.

Desde las respuestas de los habitantes extraemos que toda la comuna vive en la segregación por transporte, incluso quienes se mueven en vehículo privado debido a la pobre vialidad comunal. Aunque por supuesto esta segregación se vive de manera más intensa en aquellas localidades más lejanas al núcleo urbano (El recurso, Valdivia de Paine, vistos anteriormente en la figura 2), ya que al tratarse de sectores rurales cuentan con muy poca población como para justificar más recorridos y cobertura de transporte público, sobre todo teniendo en cuenta que el sistema funciona desde una concesión y que la municipalidad no puede realmente hacer mucho.

“Pucha es que por ejemplo, las micros como te decía pasan según la cantidad que les conviene y como ganan ellos, y según la cantidad de pasajeros que puede aportar ese sector es la frecuencia de los vehículos. Lo único que puede hacer la municipalidad es a través del ministerio de transporte pedir que ese sector en específico cuente con él, pero más allá de eso no se puede hacer, porque por diez personas por viaje la concesión prefiere pasar menos veces y concentrar esos pasajes en menos viajes y tener menos

pérdida”(extracto Entrevista #1, 05.2022, disponible en anexo)

Las principales quejas de los habitantes entrevistados se centran en la falta de vehículos en el transporte público y la poca frecuencia de estos. Producto de esto, deben acomodar sus horarios en son del itinerario del transporte pues desde Santiago es insuficiente y acaba temprano, generando filas y largas esperas. Dentro de la comuna las líneas de colectivos al ser independientes no se sabe a ciencia cierta hasta qué horario están disponibles. Además de la no existencia de líneas que unen toda la comuna, sino que los movimientos se realizan en tramos de hasta tres transportes diferentes desde las localidades más segregadas hasta el destino principal de quienes se movilizan a Santiago: Estación central o incluso para movilizarse dentro de la misma comuna.

“Cada vez yo creo que hay menos locomoción y hay más gente. Mucha más gente y menos máquinas (...). Hay algunos horarios que en realidad yo creo que se necesitaría como más cantidad de micros como por la cantidad de personas que las usan, que tienen que irse muy apretados, tengo entendido que se está solucionando un poco pero antes sobretodo era pésimo, todos apretados como sardinas. (extracto Entrevista #5, 05.2022, disponible en anexo)

“¿En qué estado se encuentra tanto este transporte como el camino en la comuna? Deplorable, sobretodo el transporte ¿Sí? ¿Por qué?

Es terrible, por el tema de la pandemia esta frecuencia y como este equilibrio frágil que había en cuanto a frecuencia de micros se rompió, ahora hay mucha más gente que vive en Buin y que trabaja a Santiago, aparte de que eliminaron el paradero de Santiago centro toda

- Poco poder frente a las concesiones de transporte público:

La municipalidad actualmente ni siquiera puede comunicarse directamente con las concesiones encargadas, sino que depende de un tercero (ministerio de transporte) para poder pedir que ciertos sectores de la comuna cuenten con este servicio (simplemente que cuenten con el, más no tiene poder en la frecuencia ni costo del transporte).

Conclusiones

Hoy en día el problema tanto vial como de transporte radica en el poco poder municipal frente a estos temas, pues aunque se encuentra al tanto de ellos el no contar con un plan regulador que le permita expropiar pequeñas cantidades de tierra para aportar a la vialidad comunal, ni con la concesión directa de transporte no se puede hacer más que pedir cobertura a cierto sector en específico pero sin tener poder en el costo, frecuencia ni recorrido en específico.

En realidad el desarrollo de la comuna viene desde algo mucho mayor: La política de construcción neoliberal, que le quita el poder al Estado y se lo entrega al mercado inmobiliario que ha moldeado la comuna según sus propias necesidades y no las de los habitantes. Esta tendencia neoliberal que formó a Buin lo persigue aún hoy, no solo condicionando la vivienda, vialidad y transporte sino que quitándole también la opción de mejorar la calidad de vida de quienes como yo hemos vivido este proceso prácticamente desde sus inicios, como para la nueva población que llega por su promesa de suelo más barato (en referencia a la ciudad de Santiago), aire más fresco y alejarse de la agitada ciudad, pero se encuentran con una disminución en la calidad de vida y encerrados en la precariópolis sin poder salir mientras otros se aíslan en su burbuja de vehículo privado y seguridad, tal como Hidalgo nos aseguró.

Regresando al inicio del documento volvemos a las preguntas de investigación, siendo estas: ¿Cómo la posición de la comuna de Buin como periferia del gran Santiago ha aumentado la segregación urbana y cómo se ha relacionado esta segregación con el transporte? y ¿De qué forma los habitantes de la comuna perciben esta segregación?

Frente a esto y después de desarrollada la investigación, la hipótesis resulta ser acertada, pues en efecto hoy en día Buin depende de la ciudad de Santiago de tal manera que se ha convertido en una comuna dormitorio de esta misma, pero sin generar las óptimas herramientas para su conexión ni con esta ciudad ni con la comuna en sí misma, pues el sistema de transporte se basa en la centralidad y no en la unión comunal como tal. Esta condición del transporte genera una segregación que se vive de manera diferente en cada localidad de Buin, pues todas dependiendo de su cantidad de habitantes y cercanía al centro urbano se relacionan de manera diferente con el transporte. Esta misma segregación se ve condicionada también por la actual ausencia e incertidumbre respecto a un PRC y su posible redacción respectivamente, lo que pone la planificación urbana en manos del mercado inmobiliario.

Buin es solo una de las comunas que ha sufrido las consecuencias del neoliberalismo como ideología rectora en el desarrollo a nivel país. Así como Buin existe, también hay muchas otras comunas se ven de manos atadas con planes reguladores inexistentes, deficientes y/o desactualizados.

Referencias

¿Qué es el levantamiento Topográfico? | *Cientec*. (2021, Junio 22). Cientec.

<https://cientecinstrumentos.cl/que-es-un-levantamiento-topografico/#:~:text=Levantamiento%20topogr%C3%A1fico%20planim%C3%A9trico%3A%20que%20es,representado%20en%20una%20proyecci%C3%B3n%20horizontal.>

Albán, G., & Verdesoto, A., & Castro, N. (2020). *Vista de Metodologías de investigación educativa* (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción).

Berrios, N. (2019, March 13). *Buín ya cuenta con financiamiento para proyecto plan regulador*. Buin.cl; Ilustre Municipalidad de Buin.
<https://www.buin.cl/buin-ya-cuenta-con-financiamiento-para-proyecto-plan-regulador/#:~:text=BUIN%20YA%20CUENTA%20CON%20FINANCIAMIENTO%20PARA%20PROYECTO%20PLAN%20REGULADOR,-marzo%202013%2C%202019&text=La%20jornada%20del%2025%20de,el%20plan%20regulador%20para%20Buin.https://www.buin.cl/buin-ya-cuenta-con-financiamiento-para-proyecto-plan-regulador/>

Bloy, D., & Mignot, D., & Madre, JL, & Aguilera, A., & Caubel, D. (2010). Formas urbanas, movilidad y segregación. *Urban Public Economics Review*, (12),73-104. [fecha de Consulta 5 de Mayo de 2022]. ISSN: 1697-6223. Disponible en:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50414006003>

Brueckner, J. K. (2013). Lectures on Urban Economics. *Mit Press*, . © Massachusetts Institute Of Technology.

Christaller, W. (2006). *Die zentralen Orte in Süddeutschland* [Los lugares centrales en Alemania meridional].

Delunay, D. (2007) Relaciones entre pobreza, migración y movilidad: dimensiones territorial y contextual. *Revista Notas de Población* (84): 87-130, Octubre 2007, ISSN 1681-0333.

De Mattos, C. A. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina: De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, 47.

Departamento de Extranjería Y Migración | Gobierno de Chile. Estadísticas Migratorias. (2020). DOI:
<https://www.extranjeria.gob.cl/estadisticas-migratorias/>

Díaz-Bravo, L., & Torruco-García, U., & Martínez-Hernández, M., & Varela-Ruiz, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación En Educación Médica*, 2(7), 162–167.
[https://doi.org/10.1016/s2007-5057\(13\)72706-6](https://doi.org/10.1016/s2007-5057(13)72706-6)

Díaz, I. (2013). La gentrificación en la cambiante estructura socioespacial de la ciudad. *Biblio 3W*, 18(1138-9796).

Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *EURE* (Santiago), 31(94).
<https://doi.org/10.4067/s0250-71612005009400003>

Fuentes, L., & Pezoa, M. (2018). Nuevas geografías urbanas en Santiago de Chile 1992 - 2012. Entre la explosión y la implosión de lo metropolitano. *Revista de Geografía Norte Grande*, 70, 131–151.

García-Schilardi, M. (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Bitácora*, 24, 35–42. <https://doi.org/10.15446/bitacora>

- Greene, Margarita & Mora, Rodrigo. (2005). Las autopistas urbanas concesionadas: Una nueva forma de segregación. *Arq (santiago)*.
- Hidalgo, R. (2007). ¿Se acabó el suelo en la gran ciudad?: Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 33(98).
- Hidalgo, R. & Zunino, H. (2008). Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol12, pág inicio-página final. DOI: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/434.htm>
- Hurtado, J. [CChC] (12 de julio 2019). ¿Cómo impacta la movilidad en la calidad de vida urbana? | Conferencia Ciudad 2019 [Video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=GorZZcXy78g&t=487s>
- I. Municipalidad de Buin (2017) Reportes Estadísticos 2017 de Buin. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2020). DOI: https://doi.org/https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2017&idcom=13402
- INE. Migración Interna en la Región Metropolitana. (2020) DOI: https://www.ine.cl/docs/default-source/demografia-y-migracion/publicaciones-y-anuarios/migraci%C3%B3n-interna/censo-2017/migraci%C3%B3n-interna-en-la-regi%C3%B3n-metropolitana-censo-de-2017.pdf?sfvrsn=e76d4567_4
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación, desplazamiento, desposesión: procesos urbanos claves en América Latina. *Revista INVI*, 31(88), 27–71. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582016000300002>
- Jirón M, P., Lange V, C., & Bertrand S, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68). <https://doi.org/10.4067/s0718-83582010000100002>
- M, V. (2014). Crecimiento de grandes ciudades convierte en comunas dormitorio a 24 pueblos del país. *Plataforma Urbana*. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/11/09/crecimiento-de-grandes-ciudades-convierte-en-comuna-s-dormitorio-a-24-pueblos-del-pais/>
- Marengo, C. (2004). Una aproximación a la segregación residencial, como punto de partida en la formulación de políticas. *Revista INVI*, 19(50). DOI: <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62204/66254>
- Marginalidad social en Santiago (1850-1920) - Memoria Chilena. (2019). Memoria Chilena: Portal. DOI: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-742.html>
- Muñoz, S. (2017). Análisis de segregación socioespacial en ciudad dormitorio de Chiguayante, Chile, mediante técnicas coremáticas. *Espacio Y Desarrollo*, 30(30), 85–99. <https://doi.org/10.18800/espacioydesarrollo.201702.004>
- Musset, A. M., & Leibler, L. (2010). ¿Un Transporte hacia la justicia espacial? El caso del Metrocable de Medellín. *Revista Reconeguda*, 14. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-48.htm>
- Núñez, A. (2010). Carlos de Mattos. Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. *Revista de Geografía Norte Grande*, 47. DOI https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022010000300010&lng=en&nrm=iso&tlng=en

Ortiz, J., & Morales, S. (2002). Impacto socioespacial de las migraciones intraurbanas en entidades de centro y de nuevas periferias del Gran Santiago. *EURE (Santiago)*, 28(85). DOI: <https://doi.org/10.4067/s0250-71612002008500009>

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International Journal of Morphology*, 35(1), 227–232. <https://doi.org/10.4067/s0717-95022017000100037>

Rojas, C., & Muñiz, I., & García, M. (2009). Estructura urbana y policentrismo en el Área Metropolitana de Concepción. *EURE (Santiago)*, 35(105). <https://doi.org/10.4067/s0250-71612009000200003>

Sabino, C. (1979). El proceso de investigación, *Episteme*. DOI https://metodoinvestigacion.files.wordpress.com/2008/02/el-proceso-de-investigacion_carlos-sabino.pdf

Teillier, G. (2019). Transporte y segregación urbana en el Gran Santiago. *El Desconcierto - Prensa Digital Libre*. <https://www.eldesconcierto.cl/opinion/2019/07/31/tr-ansporte-y-segregacion-urbana-en-el-gran-santiago.htm>
1

Ubilla-Bravo, G., & Chia, E. (2021, July 6). *Construcción del periurbano mediante instrumentos de regulación urbana: caso de ciudades intermedias en la Región Metropolitana de Santiago-Chile* DOI: https://www.researchgate.net/publication/353022159_Construccion_del_periurbano_mediante_instrumentos_de_regulacion_urbana_caso_de_ciudades_intermedias_en_la_Region_Metropolitana_de_Santiago-Chile

Vivienda – Ilustre Municipalidad de Buin. (2021). Buin.cl. DOI: <https://www.buin.cl/vivienda/>

Zafropoulos, M. La segregación y la manía del terror. INFEIES – RM, 5 (5). Debates contemporáneos - Mayo 2016. DOI: <http://www.infeies.com.ar>

Entrevista #1, fuente oficial municipal:

1.- Primero que todo me gustaría saber sobre la relación de la municipalidad y la concesión encargada del transporte público, especialmente de las micros
No hay mucha relación entre uno y otro, salvo lo que vendría siendo autorizar y definir paraderos, terminales y la ruta de tránsito, la relación es a través de la dirección de tránsito y transporte público, ese es el nexo correspondiente.

2.- ¿Cómo se abarca en el municipio las falencias tanto de calles como de veredas?

El estado de las calles cuando yo me fui era bastante complejo, porque por la morfología de Buin y la cantidad de canales. Además, por la gentrificación y la disminución del trabajo agrícola el uso del agua para regadío es cada vez menos, pero los canalistas del Maipo siguen enviando la misma cantidad de agua por lo cual los canales se llenan y se rebalsan más rápido, por ejemplo, la calle Manuel Rodríguez se inunda SIEMPRE. Además, en las calles se han ido haciendo como recarpeteos el agua va pudriendo el asfalto. Yo creo que ese es el principal daño a las calles. Bueno que las calles de Buin son muy antiguas, la mayoría en el centro rodeando la plaza de armas tienen más de 100 años, y como los canales de regadío están prácticamente por toda la comuna queda la escoba.

3.- He entrevistado a algunos residentes de la comuna y su queja más común es la frecuencia de transporte ¿Tiene la municipalidad alguna injerencia directa en esto?

No, porque la municipalidad solo puede comunicarse con el ministerio de transporte en caso de que un sector en específico no tenga transporte y se necesiten nuevos recorridos, pero no se tiene ningún poder sobre la frecuencia en el recorrido. Como estamos en una

economía de mercado lo define en este caso el propio empresario lo que sería la frecuencia. Ahora, si hubiera muchas quejas directas al ministerio de transporte por la calidad del servicio el ministerio podría establecer el fin de la concesión y ver por una distinta.

El problema creo yo que también afecta mucho es la cantidad de colectivos, mucho colectivo y poca micro, a todas horas las calles están colapsadas a todas horas por lo mismo, cruzar Balmaceda es una odisea.

4.- ¿Es por esto mismo que existen casos como el de Valdivia de Paine donde si bien existen las micros solo son 6 al día en total?

Exactamente.

Hay un tema interesante porque cuando yo entré a trabajar a Buin dije “oh qué entretenido voy a viajar en metro tren” voy al centro y no hay locomoción hasta la estación. Le pregunté a la gente y me decían que si me quería ir en metro tren me convenía más ir hasta linderos y de ahí colectivo hasta el centro de Buin

5.- Teniendo en cuenta que en los últimos 20 años la población ha aumentado mucho ¿Hubo un intento desde la municipalidad para adaptar tanto el transporte como la vialidad a esta nueva población?

Mira cuando estuve trabajando la vialidad fue prácticamente siempre la misma, el principal problema era un paso nivel que está en el camino Al Arpa, es un paso que se inunda y que tiene una cantidad de camiones que quedan atrapados y es la única conexión oficial entre Buin centro y Alto Jahuel, además de la cantidad de urbanizaciones que han surgido al otro lado de la línea del tren y como no hay locomoción colectiva o la que hay es pésima tampoco todos ellos deben moverse también en vehículo particular.

Bueno lo mismo que tu hablabas de Valdivia de Paine, lo que pasa es que las principales líneas de transporte son entre Maipo y Buin (ni siquiera Viluco) y Alto Jahuel y

Buin, el resto e los sectores de la comuna están súper apartados, tienen muy mala conectividad y locomoción.

6.- Entonces la comuna se ha desarrollado en base al auto, además de no darle la vialidad necesaria.

Por supuesto, todas las nuevas urbanizaciones se han pensado así: Estas mismas de camino a Alto Jahuel o los condominios en la carretera, ahí la gente que trabaja, no la que tiene auto, sino la que va a prestar servicios tiene que cruzar la misma carretera para encontrar locomoción porque directa no existe, o hacer dedo en la misma carretera o tomar un bus interurbano que vaya pasando

7.- ¿En la municipalidad son conscientes que personas que viven por ejemplo, en El recurso deben tomar tres locomociones distintas en un solo viaje para poder llegar a estación central, que es el destino común de los buinenses que viven parte de su vida en Santiago? ¿Qué es lo que se puede hacer en este caso?

Pucha es que por ejemplo, las micros como te decía pasan según la cantidad que les conviene y como ganan ellos, y según la cantidad de pasajeros que puede aportar ese sector es la frecuencia de los vehículos. Lo único que puede hacer la municipalidad es a través del ministerio de transporte pedir que ese sector en específico cuente con él, pero más allá de eso no se puede hacer, porque por diez personas por viaje la concesión prefiere pasar menos veces y concentrar esos pasajes en menos viajes y tener menos pérdida

8.- Entiendo que actualmente la comuna no cuenta con un plan regulador, ¿Como va avanzando este proceso?

¿Y en qué se basa la comuna para ordenar su crecimiento?

Cuando yo estuve trabajando estaban viendo el tema del presupuesto y tengo entendido que ahora se cuenta con financiamiento.

Pero independiente del PRC, este solo podría detallar lo que ya está en el PRM de Santiago, que ya tiene

definidos los usos de suelo porque Buin junto con Paine y Talagante si no me equivoco fueron los últimos en agregar el PRM, por lo que es la comuna que más parcelaciones de 5.000m tiene, pero todo está regulado. Lo que pasa es que la superficie urbana en sí no es mucha, todo el resto es de uso agropecuario exclusivo o es zona de conservación, y precisamente donde están las instalaciones de Valle Araucarias son de esas. Lo que faltaría sería un poco de regulación urbana.

9.- Es que eso mismo es gran parte del problema, que las urbanizaciones como en el centro de Buin o camino a Alto Jahuel siguen creciendo de forma desmedida mientras que sectores como, de nuevo, Valdivia de Paine o El Recurso siguen con prácticamente la misma cantidad de habitantes, lo que a su vez les niega tener mejor frecuencia de transporte y en general una subcentralidad un poco más completa.

Es que igual sectores como El Recurso siguen siendo rurales, por lo cual la superficie de subdivisión si mal no recuerdo son cuatro ha. así que no podrán urbanizarse mucho más, el problema va más allá, con las interacciones.

Por ejemplo, que exista una línea de metro tren y que no exista nada alrededor, nada que lo conecte con el resto de la comuna ni ningún sistema de transporte cerca, lo lógico sería haber planteado una estación intermodal al lado cuando se presentó la estación como tal, porque precisamente todos los sectores deberían tener una conexión directa con el metro tren y al mismo tiempo descongestionar la ruta cinco sur. El problema es que hay un tema de descoordinación y planificación tanto en la vivienda como en el transporte, que va generando estos problemas siempre.

La economía de libre mercado consta de que mientras el negocio sea sustentable yo lo voy a hacer, y en este caso como tienen pocas líneas son estas mismas que tienen que cubrir todo y no se pueden cubrir tanto estos sectores más segregados porque sería una pérdida para la empresa.

En cambio si se pensara como un todo ten por seguro que esto sería muy diferente.

10.- De hecho uno de los problemas raíces de Buin es que ha crecido más en torno al negocio más que incluso a la organización, es el marcado que termina regulando sobretodo la posición de las urbanizaciones, es algo que no está completamente pensado y vuelvo a reclamar la falta de un plan regulador, porque si este estuviese debidamente pensado tal vez no existiría esta cantidad absurda de urbanización que convergen a una única conexión con la comuna y con la ciudad más cercana que claramente jamás pudo dar abasto.

Durante mi experiencia supe la pelea que dio paso a la creación de estas mismas urbanizaciones a las que tú te refieres. Lo que pasó es que este sector está justo al lado del río Maipo, y la primera pelea fue a modificar esa zona en el PRM de Santiago para que esa pasara a ser considerada zona urbana, que no era en un inicio, por lo que hubo que pasar por la SEREMI de vivienda.

Esto tuvo un costo. ¿Cuál fue el costo? que en ese tiempo estaba el ministro Perez Yoma en el interior, inmobiliaria PI, por lo mismo cuando solicitaron el cambio en el PRM esas casualidades de la vida pasaba justamente por las limitaciones de los terrenos que él tenía ahí y él también hacía crecer las urbanizaciones en sus propias parcelas, porque toda la urbanización que está por el lado de la pasarela del Buin Zoo es de la inmobiliaria PI.

Dentro de la necesidad se puede ir haciendo, pero no hay planeación, en algún momento se planteó hacer un camino paralelo a camino al arpa, se iba a usar un camino rural que existía y el alcalde retuvo algunos certificados números hasta que la inmobiliaria aceptara dejar libre ese camino paralelo que desembocará en la caletera. Después de que me fui ese camino se cerró, asumo que para poner más cosas porque después esas urbanizaciones crecieron aún más y ocuparon ese espacio.

Pero aún en ese tiempo, que fue hace más de siete años, ya se veía venir el colapso del camino El Arpa.

Un caso parecido con los caminos del Río y La Obra, que eran caminos rurales que sí se pudieron hacer paralelos y evitar un poco el cuello de Botella, pero solo desde la parte oeste de la caetera, desde la parte este que vendría siendo Alto Jahuel no se pudo hacer al parecer.

Rescapitulando:

Al no existir un proceso de planificación en el tema de Buin si te das cuenta va creciendo de a manchones, y todo lo que se encuentra en el borde del tema de transporte es más desordenado, igual que la vialidad, porque además en Buin los caminos como te decía son todos muy antiguos, aparte el alcalde en ese momento creía que todo era caro, entonces en vez de arreglar las calles como se debe empezó a probar colocando cemento a los hoyos. No funcionó, también un tema con unos semáforos que compró baratos y no duraron nada.

11.- El problema es eso principalmente, la falta de organización en las vialidades, porque al final teniendo en orden eso todo es un poco más fácil y menos terrible.

Totalmente, si por ejemplo la normativa de edificación indica que para hacer una vía local el ancho de calzada mínimo son 7 m, dos pistas de 3,5m y la distancias entre línea oficiales de 10m. En el centro de Buin, como las calles son antiquisimas el ancho de la calzada es de 6m, ya ese m menos que tienes hace que si un vehículo se estaciona al costado ya comienzas a dificultar el paso óptimo, entonces no cumple con los estándares modernos sino con los antiguos, entonces también genera problemas con el transporte. San Martín es una calle que siempre colapsa porque por ahí dan la vuelta muchos pero hacen taco a hacerlo porque la calle no es del ancho óptimo.

Entrevistas a residentes de la comuna

#2, Entrevistade 1

¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?

Estudiante.

¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella?

Hacia afuera.

¿Con qué motivo los realiza?

Para estudiar. Voy a la universidad.

Y por cosas como servicio médico, compras específicas, recreación, trabajo, etc ¿También debes salir de la comuna?

eh... no sé, ir de compras, al mall, al cine y todas esas cosas sí.

¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía?

No, sola.

¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?

Transporte público.

¿En qué estado se encuentra este transporte?

Eh no sé igual las micros son medias viejas pero funcionan. De vez en cuando quedan en pana

Si es transporte público ¿Con qué frecuencia pasa?

¿Cuánto debe moverse desde su casa al paradero?

Directo desde mi casa a Santiago ya no están pasando como antes, son unas cinco en total en el día así que tengo que movilizarme hasta Buin e colectivo, así ya pasan como cada 20 minutos, ahí ya una Maipo o una Paine, bueno depende porque a mi me sirve la Panamericana.

¿Cuánto suele ser este tiempo de traslado desde tu casa al paradero?

Desde mi casa al colectivo no es nada, está en la misma esquina. Ahí hasta Buin sin tráfico son unos 15 minutos, en total hasta la U son como dos horas.

¿Y más o menos en la semana cuánto debes invertir en transporte?

Son como... por lo bajo son como \$15.000 a la semana.

Durante este recorrido ¿Te sientes segura?

Siento que quizá en la micro hay menos riesgo que cuando ya uno pisa Santiago, cuando como que ya te bajas de la micro y es ya Santiago, micro, taxis, gente.

¿Entonces para ti es más inseguro Santiago que Buin?

Sí.

¿Dentro de su barrio, sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted?

Sí, diría que sí. Algunos quizá en auto particular pero no todos. Bueno igual hartos sí, pero estudiantes ninguno yo creo porque la mayoría de las casas tiene auto pero ni por sea caso un auto por persona, lo que se está usando harto es que se traen entre vecinos, pero más los adultos, a mi no me saldría a cuenta porque pago \$1400 en total por ir a Santiago y ellos me cobran \$2000, pero a los que pagan pasaje completo si les sale a cuenta, como más comodidad igual.

Y tú que usas transporte público, ¿Cuáles crees que son las principales falencias que tiene?

En Buin la frecuencia... El valor que es harto igual, sobretudo en los colectivos que es una tarifa única por viajes, los colectivos que subieron mucho, de \$700 a \$900 de una, ate subían de a \$50 o \$100, por ese tramo tan cortito de Alto Jahuel a Buin, no me imagino para los de Huelquen o más lejos. Y de Satiago la frecuencia y eso que dice que pasa en un minuto y pasa en un minuto está bien, lo otro ya tiene que ver por ejemplo con el metro la seguridad que es poca, pero en cuanto a que cumpla o no la función de transportar si la cumple

¿Ha habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo?
Ah claro, siempre tengo que acomodarme: De ida, de vuelta o los horarios, no puedo volver muy tarde porque las micros dejan de salir, las filas son largas. Siempre hay que ajustarse cuando se vive lejos y con mucha anticipación por ejemplo si entras a las ocho ponte tu que te demoras una hora y media, pero en la mañana e tan incierto que tienes que salir con mucha más anticipación como para no pillarte taco o por si hay un accidente en la carretera o por si le pasa alguna cosa a la micro que quedan en pana. Es bien complejo aparte como las micros tienen un solo camino no existe algo como alternativo. Incluso dentro de la misma comuna si tienes que volver tarde tienes que pedir un Uber, que también son caros porque no son todas las líneas de colectivo que funcionan hasta tarde. O por lo mismo los que pasan pasan llenos o no te quieren llevar o no te paran.

#3, Entrevistade 2

¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?

Dueña de casa.

¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella?

Dentro de la comuna.

¿Con qué motivo los realiza?

Para estudiar. Voy a la universidad.

Y por cosas como servicio médico, compras específicas, recreación, trabajo, etc ¿También debes salir de la comuna?

Sí, claro.

¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía?

Con mi hijo.

¿Y cómo es esto? ¿Siente que el transporte está bien adaptado para movilizarse con un niño?

No. Porque te cobran lo mismo que por un pasaje adulto, no hay una tarifa de

¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?

Transporte público, en colectivo

¿En qué estado se encuentra este transporte?

Malo porque los caminos igual están malos, igual hay varios hoyos en las calles y el colectivo tiene que al final darse la vuelta y tu no te vas por donde quisieras o donde te sirve.

¿Y cuál es su destino principal?

Malo porque los caminos igual están malos, igual hay varios hoyos en las calles y el colectivo tiene que al final darse la vuelta y tu no te vas por donde quisieras o donde te sirve.

Si es transporte público ¿Con qué frecuencia pasa?

¿Cuánto debe moverse desde su casa al paradero?

Mira, salgo de mi casa como a las 7:15, ya a las 7:45 o 7:50 a veces hasta a las 8:00 tomo colectivo o la micro que pase, puede ser más de 45 minutos solo esperando a que pase algo porque pasan a cada rato pero vienen llenos. En total serán unos 60 minutos porque 10 me demoro en cambiar al colegio y ya de vuelta caminando son 25 o 30 minutos.

¿Cuánto suele ser este tiempo de traslado desde tu casa al paradero?

Nada, lo tomo a unas 4 o 5 cuadras de mi casa.

¿Y más o menos en la semana cuánto debes invertir en transporte?

Son \$1400 todas las mañanas por mi pasaje y el de mi hijo que son \$700 y \$700.

Durante este recorrido ¿Te sientes segura?

En realidad no, frenando a cada rato porque el otro va adelante, van llenos, de repente cruza la calle la gente

que va al colegio allá al técnico. La educación vial, los niños sobretodo.

¿Cuál cree que es la parte más segura del viaje y cuál la más insegura?

Es segura en el sentido de que no vamos sentados uno arriba del otro, sino que cada uno en su asiento.

¿Entonces la parte más segura vendría a ser el colectivo?

Exactamente.

¿Y la más insegura?

El bus, que igual los echan a todos arriba, los niños no te dan el asiento, ellos llegan y se tiran.

¿Dentro de su barrio, sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted?

Sí.

Y tú que usas transporte público, ¿Cuáles crees que son las principales falencias que tiene?

Yo creo que la frecuencia, o no sé, porque de pasar pasan los colectivos a cada rato pero vienen llenos.

¿Ha habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo?

No cancelar viajes pero si he tenido que caminar a veces porque no pasa nada. Lo bueno es que acá igual todo está cerca así que se puede caminar pero en las mañanas igual hace frío, además con un niño que a las 8 de la mañana no va a querer caminar, aparte de que es más peligroso igual por los autos.

#4, Entrevistade 3

¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?

Trabajador.

¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella?

Por lo general entro, y a veces fuera.

¿Con qué motivo los realiza?

Cuando viajo hacia afuera voy a mi trabajo en Lo Valledor, y por lo general dentro de la comuna es para ir al supermercado, y sacar a pasear a mi hija.

Y por cosas como servicio médico, compras específicas, recreación, trabajo, etc ¿No debes salir de la comuna?

Sí, a veces también, sobre todo por médico.

¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía?

Por lo general solo.

¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?

A veces en vehículo particular pero la mayoría de las veces en transporte público.

¿Por qué la diferencia de a veces en uno y a veces en otro?

Porque hay veces en que puedo viajar con alguien hacia Santiago con algún vecino, sino tengo que ir sí o sí en micro.

¿En qué estado se encuentra tanto este transporte como el camino en la comuna?

La mayoría de las veces los caminos están en malas condiciones, llenos de hoyos, no hay donde no haya un hoyo en Buin que está lleno. Y lo otro es que no pasan nunca las micros

¿Y con qué frecuencia sería?

Como cada media hora según donde vayas, ponte tu si vas a General Velásquez por lo menos de repende 40 minutos o hasta una hora de espera, pero mala la locomoción, o por ejemplo si te quieres ir en colectivo te sale el doble o el triple de la plata que te cuesta en la micro, no es negocio para la gente.

¿Cuánto debe moverse desde su casa al paradero?

Son como dos cuadras no más.

¿y cuánto sería el tiempo de traslado total?

Ohh... en promedio una hora o una bra y media.

¿Y más o menos en la semana cuánto debes invertir en transporte?

\$10.000-\$12.000

Durante este recorrido ¿Te sientes seguro?

Por lo general los choferes a pesar de que son más o menos bien irrespetuosos, se protegen harto de no cometer tanta falta en la carretera, uno igual se siente seguro porque para manejar ese tipo de transporte uno igual tiene como la seguridad de que vas a llegar a destino, pero por lo general es bien seguro, lo que si encuentro inseguro es que también venga tanta gente, sobretodo de vuelta más que de ida que si pasa algo hay mucha gente de pie en riesgo.

¿Dentro de su barrio, sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted?

De la misma forma, es que tu poder transportarse en vehículo al trabajo es sumamente caro, te matan los costos, y eso teniendo en cuenta que el pasaje adulto son \$1200 pesos por tramo, igual de caro. Imagínate: Estamos sacando la cuenta, un vehículo desde aquí de Buin hasta Lo Valledor que yo viajo son 12 tac que se pagan, cada tac en promedio vale \$400 pesos, porque hay unos que valen más y otros que valen menos, osea serían \$4.800 que tu pagarías solamente de tac, ¿Y la bencina? ¿Y tú desgaste de vehículo? sin contar que tu para entrar te cobran solo para entrar a Lo Valledor te cobran \$5.000 por entrar, como un peaje. O sea: tienes los \$5.000 de la entrada, los \$4.800 y ponle que \$5.000 de bencina. Estamos hablando de \$15.00, y si te vas en la micro son \$2.400. Es harta la diferencia, sale mucho más conveniente viajar en transporte público. Tienes mucho qué esperar y es mucha pérdida de tiempo sí, el tiempo o dugo de repente que es impagable pero en cuanto a economía es mucho más económico

¿Crees que el transporte va teniendo falencias? Si es así, ¿Cómo cuáles?

Sí, tiene muchas falencias. Cada vez yo creo que hay menos locomoción y hay más gente. Mucha más gente y

menos máquinas. Tu vas viendo que antes habían micros cada 20 minutos, ahora ya se acabó eso. Si dices tú: Yo salgo a las seis de la mañana y tengo que tomar la micro a las 6:10, se te pasó la de las 6:10 y llegas a Santiago, ¿A qué hora? Cada vez es más falente, cada vez hay menos y cada vez está peor, cada vez hay más gente que necesita el transporte pero no hay uno que de abasto.

¿Ha habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo?

No, nunca. He tenido la suerte de que uno al ser muy puntual, yo soy muy cuadrado, siempre tengo el reloj 10 minutos adelantado, por ende sé que esos 10 minutos están jugando en mi favor. Es muy raro, muy raro que yo llegue tarde a alguna parte, si tienes que estar organizado para eso. Siempre llego, nunca me he tenido que devolver.

#5, Entrevistade 4

¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?

Estudiante.

¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella?

Hacia afuera.

¿Con qué motivo los realiza?

Por estudio

Y por cosas como servicio médico, compras específicas, recreación, trabajo, etc ¿También debes salir de la comuna?

No siempre.

¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía?

No.

¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?

Transporte público si es más lejos, pero si tengo la opción de ir caminando la tomo, me gusta mucho caminar.

¿En qué estado se encuentra tanto este transporte como el camino en la comuna?

Cuando camino creo que las calles están como en buen estado igual, en mi comuna. El transporte también igual, siempre podría ser mejor pero sería como más por comodidad y no por necesidad, pero creo que está bien

¿Y con qué frecuencia sería?

Yo creo que unos 20 minutos.

¿Cuánto debe moverse desde su casa al paradero?

Como cinco minutos caminando.

¿y cuánto sería el tiempo de traslado total?

Ohh... rodeando la hora y media hasta dos horas..

¿Y más o menos en la semana cuánto debes invertir en transporte?

Uf... no lo había pensado. \$1200 por cinco... serían \$6.000

Durante este recorrido ¿Te sientes seguro?

Sí.

¿Cuál crees que es la parte más segura y cuál la más insegura del viaje?

La más segura es cuando ya llego al paradero y lo más inseguro es como una pasada que hay por Lo Valledor, que te puedes bajar de la Velazques y subirte al metro ahí pero sobretodo a alguna amiga no lo recomiendo, igual la ruta es más rápida pero hay que caminar un par de cuadras e igual es solo por allá, sobretodo en la noche es peligroso.

¿Dentro de su barrio, sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted?

Si, igual hay varios que son estudiantes así que tienen que hacer lo mismo que yo, eso sí la mayoría son personas ya más mayores, más adultos.

Y esas personas mayores, ¿También se mueven en micro como tú?

Uh... la frecuencia podría ser, es que por ejemplo hay algunos horarios que en realidad yo creo que se necesitaría como más cantidad de micros como por la cantidad de personas que las usan, que tienen que irse muy apretados, tengo entendido que se está solucionando un poco pero antes sobretodo era pésimo, todos apretados como sardinas. Lo bueno es que por donde yo vivo cuando pasa la micro no lleva mucha gente aún, así que tengo la suerte de irme sentado, pero hay gente que se sube en Buin y tienen asegurado ue se van a ir pardos siempre

¿Crees que el transporte va teniendo falencias? Si es así,

¿Cómo cuáles?

Sí, tiene muchas falencias. Cada vez yo creo que hay menos locomoción y hay más gente. Mucha más gente y menos máquinas. Tu vas viendo que antes habían micros cada 20 minutos, ahora ya se acabó eso. Si dices tú: Yo salgo a las seis de la mañana y tengo que tomar la micro a las 6:10, se te pasó la de las 6:10 y llegas a Santiago, ¿A qué hora? Cada vez es más falente, cada vez hay menos y cada vez está peor, cada vez hay más gente que necesita el transporte pero no hay uno que de abasto.

¿Ha habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo?

Sí, a veces adapto mi rutina, por ejemplo cuando estoy en la universidad y salgo en horario punta para evitarme la fila gigante que hay en la estación me quedo un rato más estudiando allá para aprovechar y ya después me voy más tarde para no perder tanto tiempo en la fila, que pueden ser media hora, cuarenta minutos. Por ejemplo si salgo a las seis prefiero quedarme hasta como las ocho y así me sub a la primera micro al tiro, llego más tarde pero aprovecho el tiempo y me ahorro la fila.

#6, Entrevistade 5

¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?

Estudiante.

¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella?

Hacia afuera.

¿Con qué motivo los realiza?

Clases.

Y por cosas como servicio médico, compras específicas, recreación, trabajo, etc ¿También debes salir de la comuna?

Según, para recreación por ejemplo por lo general dentro de Buin, y para compras o cosas más específicas en Santiago generalmente.

¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía?

Solo.

¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?

Transporte público.

¿En qué estado se encuentra tanto este transporte como el camino en la comuna?

Deplorable, sobretodo el transporte

¿Sí? ¿Por qué?

Es terrible, por el tema de la pandemia esta frecuencia y como est equilibrio frágil que había en cuanto a frecuencia de micros se rompió, ahora hay mucha más gente que en Buin y que trabaja en Santiago, aparte de que eliminaron el paradero de Santiago centro toda la gente que iba en Panamericana se traslada a Estación central que ya no da abasto, tienes que hacer fila para entrar a la fila muchas veces. Bueno hay muchos que se están cayendo a pedazos, me ha pasado dos veces en lo que va del año (respondiendo esta entrevista a mediados de Mayo de 2022) que la micro queda en pana en la carretera. Antes si bien podía pasar era más lejano, una vez cada dos años, o cada año y no es coincidencia, a muchos conocidos también les ha pasado, y eso que voy a Santiago solo tres o cuatro veces por semana.

¿Cuánto suele ser tu tiempo total de traslado?

La ida siempre es mucho más corta, en mi caso mi facultad queda en Providencia, en hora punta pueden ser unas dos horas y media, cuando llegaba a UChile en micro eran como dos horas o una hora cuarenta. Y ya de vuelta por lo general en hora punta son tres horas pero han llegado a ser tres y media.

¿Cuánto debe moverse desde su casa al paradero?

Es como media cuadra.

¿Y más o menos en la semana cuánto debes invertir en transporte?

\$7500 en total más o menos semanales.

Durante este recorrido ¿Te sientes seguro?

Ya tomando la Buin Maipo es como ya, seguridad, pero por ejemplo cuando tomo el transantiago de providencia a la estación ahí ya es medio peludo, sobre todo en la noche porque tengo que dar la vuelta caminando por el persa estación, ya en la mañana es como más piola.

¿Dentro de su barrio, sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted?

Según el rango etario, por ejemplo varios vecinos tenemos una edad similar, como entre 20 y 25 años y la mayoría estudiamos, todos ellos nos vamos en micro. Ya la gentemayor no porque hay varios que trabajan en la zona y los que van a Santiago suele ser como por compras específicas o cosas así.

¿Crees que el transporte va teniendo falencias? Si es así, ¿Cómo cuáles?

Primero que todo la frecuencia, la frecuencia no se condice con la cantidad de gente que viaja. Lo segundo, que ya no es tanta culpa del transporte sino que hay como demasiado transporte público menor. Como que hay demasiados colectivos que si bien se usan porque todos tienen que moverse por todo el centro obstaculizan el tránsito fluido de las micros, igual tal vez podría estar la

misma frecuencia de micros pero al no haber tanto taco podría funcionar mejor.

El tema en realidad es salir de Buin porque ya llegado a la carretera te demoras unos 30 o 35 minutos en llegar a Santiago, en salir de Buin te echas una hora entre el taco y las vueltas ue d la micro por la comuna, ue como hay solo dos recorridos, entre esos dos tienen que pasar por todos lados, y antes que había uno y se daban una vuelta aún más larga tratando de cubrir todo de una.

¿Ha habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo?
Sí.

¿Qué tan seguido?

Me ha pasado dos veces este año que he tenido que faltar a clases presenciales y conectarme por zoom porque por las micros ya no llegaba a la clase, como por esta frecuencia media incierta.

Aparte antes pasaba que uno sabía que a cierta hora pasaban las micros siempre, por ejemplo que a las 8:00 pasaba la Velazques y a las 8:10 la Panamericana, ahora no, todo es más incierto.

#7, Entrevistade 6

¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?

Estudiante.

¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella?

Hacia afuera.

¿Con qué motivo los realiza?

Para ir a la U.

Y por cosas como servicio médico, compras específicas, recreación, trabajo, etc ¿También debes salir de la comuna?

Depende del cao, por que si voy por ejemplo a juntarme con amigos, como tiempo de ocio y tod

o eso suele ser dentro de la comuna pero para el resto de los casos que me nombraste si, en Santiago

¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía?
Solo.

¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?
Transporte público.

¿En qué estado se encuentra tanto este transporte como el camino en la comuna?

El transporte por lo general acá es muy malo, porque principalmente yo no vivo en el centro de Buin entonces me cuesta mucho moverme en el transporte público, y por lo general tampoco son buenas por el deterioro del paso del tiempo y de las lluvias que no tienen un mantenimiento correcto y todo eso.

Mencionaste que era difícil moverte en transporte público ¿Por qué?

Por la frecuencia en que las micros y los colectivos suelen pasar, se demoran mucho.

Y más o menos ¿Cuál sería esta frecuencia?

Eh... si me muevo dentro de la comuna suele ser como media hora, y eso solo es el tiempo de espera porque ya hasta Buin son como 20 minutos más. Ya si es hacia afuera de la comuna espero un poco más

¿Cuánto debe moverse desde su casa al paradero?

Abí es super poco, está relativamente cerca. Serán sus cuatro o cinco minutos caminando

¿Cuánto suele ser tu tiempo total de traslado?

A el centro de Buin entre la espera y el traslado son como 50 minutos, a la universidad es como una hora y media o algo así, pero con el tiempo de espera sería más

¿Y más o menos en la semana cuánto debes invertir en transporte?

Nunca lo habia pensado pero son como \$5000 entre la micro y el pase

Durante este recorrido ¿Te sientes seguro?

Muchas veces no, sobre todo cuando vengo de vuelta de la U que me tengo que venir relativamente temprano porque muchas veces tengo que esperar la micro a oscuras y los paraderos no siempre son iluminados y eso es lo que más me da miedo a veces pero en el camino como en el metro no. Igual Buin es más seguro y más tranquilo que Santiago

¿Tu vas a Estación Central también?

Sí, pero hago combinación en Lo Valledor. Tomo una micro que me deja cruzando el puente los morros (que son menos de diez km) y de ahí un transantiago hasta el metro tren, de ahí el metro.

¿Dentro de su barrio, sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted?

Sí, la mayoría sí.

¿Crees que el transporte va teniendo falencias? Si es así, ¿Cómo cuáles?

Yo creo que lo que más me complica no es el hecho de que quizá la máquina y que el transporte en sí esté deteriorada, sino como que falta personal y maquinaria, porque el tiempo que hay que esperarla es demasiado.

¿Ha habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo?

Sí, de hecho tengo que salir de mi casa dos horas antes, entonces eso me complica mucho porque tengo que llegar temprano y salir muy temprano para poder llegar

¿Qué tan seguido?

Todos los días que tengo que ir a Santiago

#8, Entrevistade 7

¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?

Estudiante.

¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella?

Hacia afuera.

¿Con qué motivo los realiza?

Para ir a la U.

Y por cosas como servicio médico, compras específicas, recreación, trabajo, etc ¿También debes salir de la comuna?

A veces, por lo general no tanto, pero sí. Por ejemplo para ir al médico o al supermercado voy al centro de Buin

¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía?

Si voy al super o al médico voy con mis papás que igual son mayores, pero a Santiago sola

¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?

Auto particular, antes me movía en transporte público.

¿En qué estado se encuentra tanto este transporte como el camino en la comuna?

Pucha al menos la autopista que tomo esta buena, pero el centro de Buin malo. En Valdivia hace poco arreglaron el camino entonces está super bien, pero por ejemplo Cervera, es muy malo porque por ahí pasan camiones muy rápido y hay curvas y el camino es súper angosto, apate el camino tiene hoyo y prácticamente tienes que pasarte a la otra pista para poder pasar, entonces uno que anda en auto más chico tiene que andar con mucho cuidado

Y cuando te movías en transporte público ¿Cómo era el viaje?

Me demoraba tres horas hasta la U. Tomaba una micro a Maipo, de ahí otra a estación central, ahí metro y después otra micro y recién llegaba a la U.

¿Y en auto cómo es?

Una hora en total.

Y el transporte público ¿Con qué frecuencia pasa?

Son tres en la mañana y tres en la noche, ya tendría que ser colectivo dentro del día pero tampoco son muy frecuentes

¿Cuales serán aproximadamente los horarios de estas micros?

Si no me equivoco en la mañana 5:30, 6:30 y 7:30, ya en la tarde creo que 6:30, 7:30 y 8:30

¿Cuánto debe moverse desde su casa al paradero?

Es nada, porque como Valdivia es una sola calle muy larga salgo de la casa y ya puedo parar la micro

¿Y más o menos en la semana cuánto debes invertir en transporte, sobre todo en la micro?

serán como \$10.000 más o menos si es que iba 5 días a la semana y tomaba micro, porque si la micro no pasaba tenía que tomar colectivo y eso era más caro, hasta Buin antes costaba \$1.000 pero ahora subieron a \$1.500.

Durante este recorrido ¿Te sientes seguro? Tanto en auto particular como en transporte público

En micro iba perseguida y en auto es mucho más seguro, igual voy con todos los vidrios y seguros cerrados. En micro el tramo del metro es el más peligroso para mi, de hecho tuve un incidente en el que me tocaron pero una señora me ayudó, en cambio la micro es mucho más piola, pero el camino de mi casa al metro es lo más seguro, como el tramo en micro rural.

¿Eso depende de la hora de traslado?

Según yo en la mañana es más peligroso porque está todo muy vacío y oscuro y voy más sola, en cambio dentro del día vas como más acompañada.

¿Dentro de su barrio, sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted?

La mayoría en micro o en colectivo, en lo que pase en realidad porque nunca se sabe.

¿Crees que el transporte va teniendo falencias? Si es así, ¿Cómo cuáles?

En cuanto a transporte público la puntualidad y los horarios, en auto particular los caminos que son malos, además de que la bencina esta super cara.

¿Ha habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo?

Ambas me han pasado con la micro, me limitaba a no salir tener que volver muy temprano.

¿Qué tan seguido?

Cada vez que por ejemplo se juntaban mis amigas y yo no podía ir, que eran como dos veces al mes o cuando tenía que volver antes que igual era más seguido.

#9, Entrevistade 8

¿Es usted estudiante/ trabajador/ jubilado/ dueño de casa?

Trabajador.

¿Por lo general sus movimientos son dentro de la comuna o hacia afuera de ella?

Hacia adentro.

¿Con qué motivo los realiza?

Trabajo principalmente, en Alto Jahuel.

Y por cosas como servicio médico, compras específicas, recreación, etc ¿Debes salir de la comuna?

De todas maneras.

¿Estos movimientos suele realizarlos en compañía?

No, sola.

¿Cómo realiza estos movimientos? ¿En vehículo particular, transporte público u otro?

Auto particular, pero mi familia usa transporte público.

¿En qué estado se encuentra tanto este transporte como el camino en la comuna?

Según yo es bueno.

Ya que su familia utiliza transporte público, ¿Sabe con qué frecuencia pasa?

El metro tren como cada diez minutos.

¿Esa es la única línea de transporte público que conecta Lineros y Santiago?

Nooo, no. También hay colectivos y micros, o son como buses

¿Estas micros por donde pasan?

Pucha no sé exactamente cómo es el recorrido, pero mi marido toma como un bus que lo deja en la puerta del condominio, ay ¿Cómo se llama este recorrido? por ahí tiene un nombre... pero es un bus que llega a Paine.

Desde su casa hasta su trabajo que sería su destino principal ¿Cuánto es el tiempo total de recorrido?

Como diez minutos porque me doy la vuelta lejos del centro de Buin, que es donde queda la embarrada.

¿Y más o menos en la semana cuánto debes invertir en transporte?

La verdad a la semana serán unos \$10.000 yo creo.

Durante este recorrido ¿Te sientes seguro?

Sí

¿Cuál cree que es la parte más segura y la más insegura del recorrido?

La más segura.. que voy en mi auto trasquila, la más insegura que igual acá están subiendo los robos y me podrían hacer una encerrona.

Dentro de su barrio, ¿Sus vecinos se trasladan de la misma forma que usted, en vehículo privado?

Hay de todo, si habemos muchos que usamos auto pero también una buena cantidad que utiliza en metro tren.

¿Crees que el transporte va teniendo falencias? Si es así, ¿Cómo cuáles?

Sí, si por ejemplo cuando hay un accidente queda la escoba porque casi no hay como... vías alternativas, y hay muchos accidentes últimamente, es pésimo.

¿Ha habido casos en los que ha tenido que ajustar y/o cancelar sus traslados en son del transporte mismo?

Sí, de todas maneras.

¿Qué tan seguido?

Cancelar salidas mínimo un par de veces al mes, si hay un accidente en el puente Maipo y no se puede ni salir de acá (la comuna).