



Universidad de Chile
Facultad de Filosofía y Humanidades
Licenciatura en Historia

Seminario de grado:
Procesos sociales y urbanos en Chile

Autopistas y urbanización en la comuna de Quilicura, 1970-2005

Informe para optar al Grado de Licenciatura en Historia presentado por:

Víctor Antonio López Azócar

Profesor guía: Ulises Alejandro Cárcamo Sirguiado

Santiago de Chile

2023

Agradecimientos

Primeramente, quisiera agradecer a mi pareja, Fabiana Uribe, quien ha sido un pilar emocional y de contención este último año en el que me sentí muchas veces desamparado, bueno ella me ha mostrado que a veces no todo es tan terrible como parece.

En segunda instancia quisiera agradecer a mis amistades, Nahuel, Paz, Mahiara y Lissette, sepan que les quiero demasiado y perdonen mi ausencia este año, ya me conocen y saben que en situaciones estresantes tiendo a aislarme bastante.

Por último, quisiera agradecer a mi familia por tenerme paciencia, a pesar de los encontrones y algún que otro problema, igual me apoyan sin importar la situación.

Esto se lo dedico a todas esas noches sin dormir, con tres tazas de café encima.

Índice

| | |
|--|----|
| Introducción..... | 3 |
| Crecimiento urbano de la ciudad..... | 3 |
| La Periurbanización..... | 4 |
| Autopistas intraurbanas | 4 |
| Objetivos..... | 4 |
| Metodología y uso de fuentes | 5 |
| La comuna de Quilicura en perspectiva demográfica, socioeconómica y urbana. | 5 |
| Evolución demográfica de la comuna | 5 |
| Actividad económica de la comuna de Quilicura. | 11 |
| Caracterización socioeconómica de los habitantes de Quilicura | 17 |
| Crecimiento urbano de Quilicura | 18 |
| Rol Metropolitano de la Comuna de Quilicura | 24 |
| Los Planes Reguladores..... | 24 |
| Las autopistas urbanas: Ruta 5 y Américo Vespucio | 25 |
| Conclusiones..... | 28 |
| Fuentes | 31 |
| Bibliografía..... | 31 |
| Anexos..... | 33 |

Introducción

Desde 1970 hemos sido testigos de un constante crecimiento del área metropolitana de Santiago, tanto en el ámbito demográfico, así como espacial. Desde el punto de vista de la población, pasó de más de 2,8 millones de habitantes en 1970 a poco más de 4,5 millones en 2005. En el ámbito espacial, el crecimiento poblacional y la ocupación de nuevos espacios, provocó la creación de nuevas comunas, para una mejora administración socio territorial.

Este proceso estuvo marcado por una disminución poblacional en los sectores céntricos de la ciudad, pero con un alto crecimiento del número de habitantes hacia la periferia, lo que provocó una segregación socio espacial que atentó contra la integración de los habitantes de la ciudad, en la medida que los desplazamientos se hacían más difícil y costosos entre las zonas de menos recursos y el resto de la ciudad.

Una vez recuperada la democracia, comenzaron a construirse varias autopistas urbanas como una forma de ampliación de la conectividad y de la eficiencia de los traslados de los habitantes tanto cualitativa como cuantitativamente mejorando así el uso del tiempo e incrementando la productividad de la población. Sin embargo, esto no siempre tuvo los resultados esperados.

Crecimiento urbano de la ciudad

Debemos plantear que se entiende por crecimiento urbano y que nos permita su comprensión de manera clara. Las ciudades son aglomeraciones que sobrepasan sus límites, expandiendo constantemente sus áreas administrativas iniciales, conformando grandes áreas metropolitanas y en cuyas actividades predominan los rubros secundarios y terciarios de la economía, principalmente los servicios (Bottino, 2009, p.2).

En cuanto a que es urbanización, se entiende que está relacionado con la ciudad, no podemos concebir la idea de lo urbano sin la ciudad, existen en conjunto. Se puede definir como un proceso consecuencia de la Revolución Industrial, que llevó al éxodo desde el mundo rural a la ciudad (Montes, 2005, p.190). Para otros autores debe haber un interés en el crecimiento o planificación desde lo gubernamental, estableciéndose relaciones de dominación a través de parámetros de urbanización (Soto, 2015, p.130).

Si algo está claro es que la urbanización está relacionada a la expansión de la ciudad, el crecimiento poblacional se hace necesario para los procesos urbanizadores, es necesario que alguien habite los espacios urbanos, pues es la funcionalidad que le hemos otorgado como sociedad, es necesario movimiento y actividad para que un entorno sea calificado como urbano. Cárdenas, por su parte, menciona que lo urbano debe cumplir con la infraestructura mínima para ser habitado (1999, p.17). Entre aquellas condiciones mínimas es mencionable el acceso a denominados “servicios urbanos” (Pérez, 2013).

La Periurbanización

El concepto de periurbanización, como su nombre indica, hace referencia a la periferia de la ciudad, lo que a su vez hace necesario algún medio de conectividad con esta misma. “El proceso de periurbanización, que es una contracción de los términos “periférico” y “urbano”, se refiere a las transformaciones del uso del suelo en las periferias urbanas de las grandes metrópolis del mundo; es decir, aquellos cambios de uso del suelo que suceden en una franja de características urbanorurales en los límites de la zona urbana” (Aguilar, Flores & Hernández, 2022, p.3). Estas características urbanorurales, en el caso de Quilicura, estarán asociadas a una incipiente transición en la actividad económica en la segunda mitad del siglo XX, dicha transición de actividades rurales a urbanas es prácticamente indispensable para hablar de periurbanización, “...entre los aspectos que impulsan el fenómeno periurbano se encuentran los cambios socioeconómicos del momento, las innovaciones en los medios de transporte y las telecomunicaciones, las mejoras en las infraestructuras, la generalización del automóvil o la pérdida de valor de las actividades agrícolas y, por tanto, del suelo rústico” (Obeso, 2019, p.194).

La periurbanización, a su vez, se relaciona con los conceptos de “fragmentación” y “dispersión” de la ciudad, “una de las características más resaltantes del desarrollo urbano en Latinoamérica, reside en la fragmentación de la ciudad en numerosas unidades pequeñas especializadas, de acuerdo con sus funciones” (Hidalgo & Borsdorf, 2005, p.10). Dicha especialización de funciones será revisada más a fondo, debido a que la comuna de Quilicura si cumple una función dentro del área santiaguina.

Autopistas intraurbanas

Las autopistas urbanas o intraurbanas son un fenómeno que nace ante la necesidad de movilizar grandes cantidades de vehículos por la ciudad al no ser suficiente con las calles locales. Estas por lo general acaban atravesando la ciudad y conectando diferentes puntos estratégicos. “Como resultado las carreteras en lugar de adaptarse al territorio como hacían sus antepasadas del siglo XIX se impondrán ahora a él, de manera en ocasiones casi violenta, provocando fuertes impactos visuales, efectos barrera, fragmentación de parcelas, etc.” (Coronado & Garmendia, 2008, p.46). Esta irrupción de las autopistas en la ciudad tendrá otros efectos, tales como procesos urbanizadores, nodos industriales, etc. En base a ello ¿Cuál es el rol de las autopistas en el proceso de urbanización de la comuna de Quilicura?

Objetivos

El objetivo general de esta investigación es determinar la influencia de la construcción de las autopistas urbanas en la consolidación de Quilicura como comuna urbana.

Para ello se necesita en primera instancia describir todo el crecimiento demográfico, urbano y social que experimentó la comuna y analizarlo. En segunda instancia, evaluar cuanta injerencia tienen la existencia de las autopistas en las medidas de urbanización que ocurrieron en la comuna, como la construcción de viviendas o la instalación de industrias.

Metodología y uso de fuentes

Se acudió al análisis bibliográfico relacionado con la temática urbana y desde el paradigma de la ciudad fragmentada. En cuanto al estudio del crecimiento poblacional y de viviendas de la comuna, se analizarán los datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadísticas (I.N.E.) a través de los censos de población de los años 1970, 1982, 1992 y 2002. De igual forma para la caracterización socioeconómica de los habitantes se recurrirá a la encuesta Casen de los años 1990 y 2000, además los datos entregados por la Secretaría de Planificación Comunal de Quilicura (SECPLAN). A través del Servicio de Impuestos Internos (S.I.I) se buscará caracterizar a la comuna desde su rol económico. Todas las estadísticas serán graficadas para comodidad del lector y hacer.

Además, se utilizarán mapas presentes en el Estudio de Diagnostico Comunal (EDC) para mostrar los trazos de las autopistas o delimitar las zonas industriales. Sumando el uso de el libro *La Memoria Ecoica* realizado por la Corporación Cultural Municipal, que recopila los testimonios de diversos habitantes de Quilicura y su experiencia en los procesos de urbanización de esta misma.

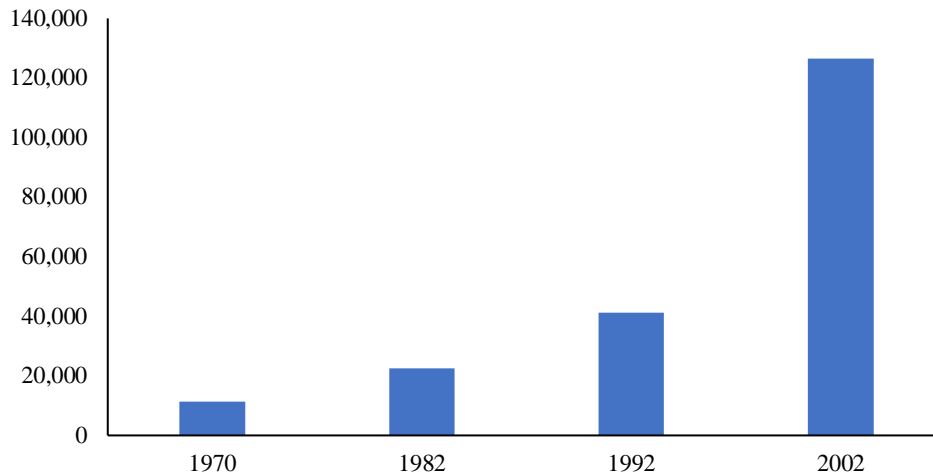
La comuna de Quilicura en perspectiva demográfica, socioeconómica y urbana.

Evolución demográfica de la comuna

A partir de la década de 1970, la comuna de Quilicura comienza a experimentar una constante urbanización y crecimiento demográfico, lo cual va en concordancia con el rol de la comuna, pasando de una comuna de actividad exclusivamente agrícola, a una incipiente actividad industrial que ya en los 90' estaría consolidada como el principal rubro económico de la comuna. Un ejemplo de ello fue la situación del "Fundo Lo Echevers" (actual camino Lo Echevers), que dio paso a la instalación de diversas industrias.

Gráfico N°1

Población de la Comuna de Quilicura (Habitantes)



Fuente: INE. Censos de Población años 1970, 1982, 1992, 2002 y Secplan Quilicura año 2017.

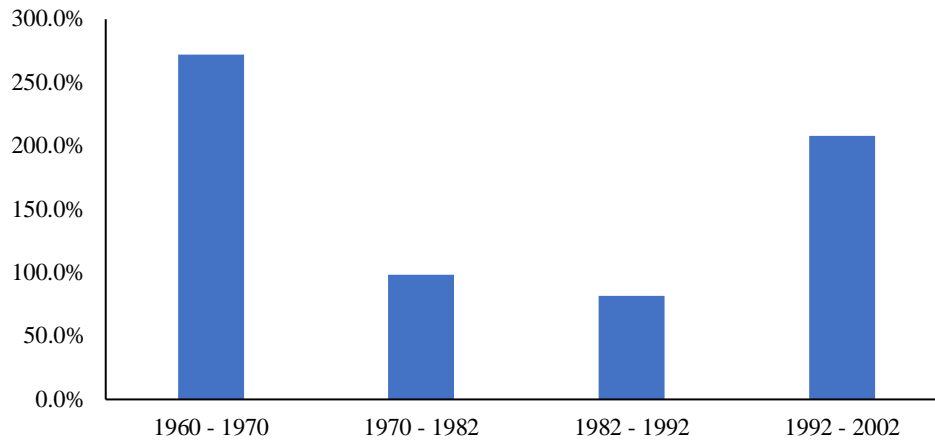
De acuerdo con la variación en periodos intercensales, en el período de 1960 – 1970 (ver gráfico N°2) es cuando más aumenta la población, “este crecimiento se relaciona con la evolución del proceso de transformación de la principal actividad económica, pasando esta desde actividades vinculadas al campo (rurales) hacia aquellas relacionadas a la ciudad (urbanas), proceso que en general experimentó toda la Región Metropolitana, con importantes procesos migratorios campo-ciudad”¹.

A diferencia de dicho período, entre los censos de 1970 y 1992 la tasa de crecimiento es menor, aunque no deja de ser un aumento considerable. Ya en la década de los 90’ tenemos otra subida en la tasa de crecimiento, el cual ocurre en gran parte por la llegada de inmigración a los numerosos proyectos inmobiliarios que se desarrollan en la comuna en ese período, triplicándose la población entre 1992 y 2002.

¹ Estudio de Diagnóstico Comunal (2020), Seremi de vivienda y urbanismo región metropolitana y municipalidad de Quilicura. P.23

Gráfico N°2

Variación Porcentual de Población en Periodos Intercensales de Quilicura

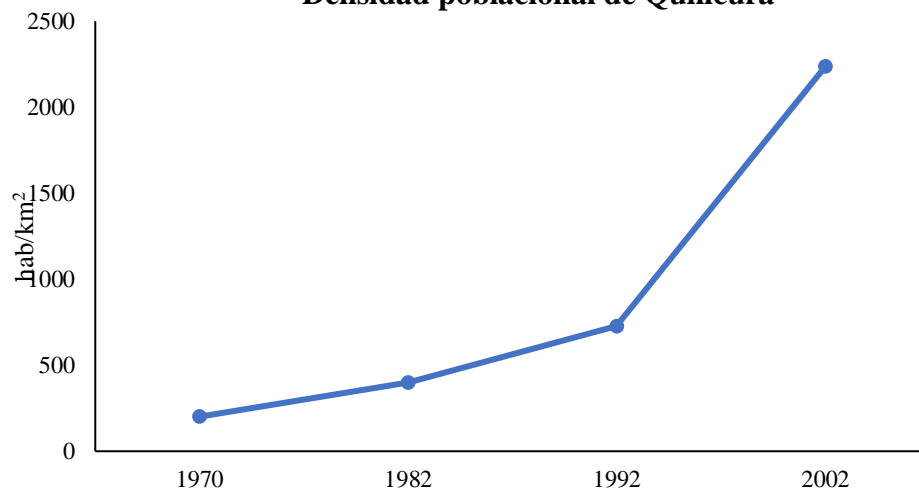


Fuente: INE. Censos de Población años 1960, 1970, 1982, 1992, 2002 y Secplan Quilicura año 2017.

Entrados en los 2000, el carácter urbano de la comuna se encuentra consolidado, la llegada de población de las comunas ubicadas al norte de la ciudad, así como de sectores rurales aledaños, fueron aumentando la demanda de viviendas. De esta forma Quilicura se tornó parte de la periferia de lo que es el “Gran Santiago”, proceso que se realiza al alero de lo que son las autopistas Ruta 5 y Américo Vespucio Norte.

Gráfico N°3

Densidad poblacional de Quilicura

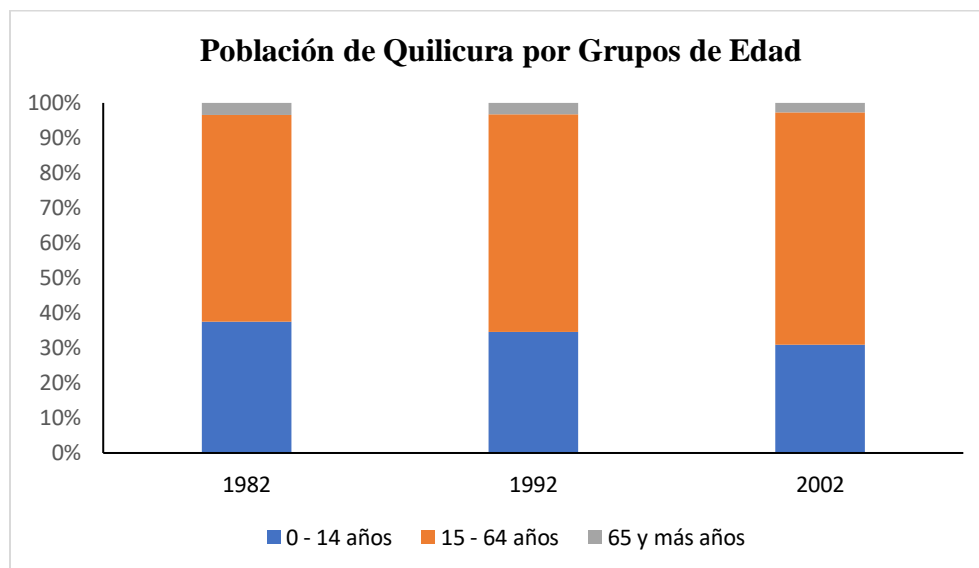


Fuente: INE. Censos de Población años 1970, 1982, 1992, 2002, Secplan Quilicura año 2017 y Estudio de Diagnóstico Comunal (EDC) año 2020.

Al ver la densidad poblacional, se observa una tendencia al alza, la cual se dispara en 1992 debido a la construcción de nuevas villas y barrios en esa década, manteniéndose

constante hasta 2002. A pesar de la pérdida de territorio a partir del decreto con fuerza de ley 1-3260², promulgado en marzo de 1981, donde los sectores de Lo Ruiz, Huamachuco y El Cortijo pasan a formar parte de las comunas de Renca y Conchalí respectivamente, no se ve afectada la tendencia al aumento de la densidad poblacional.

Gráfico N°4



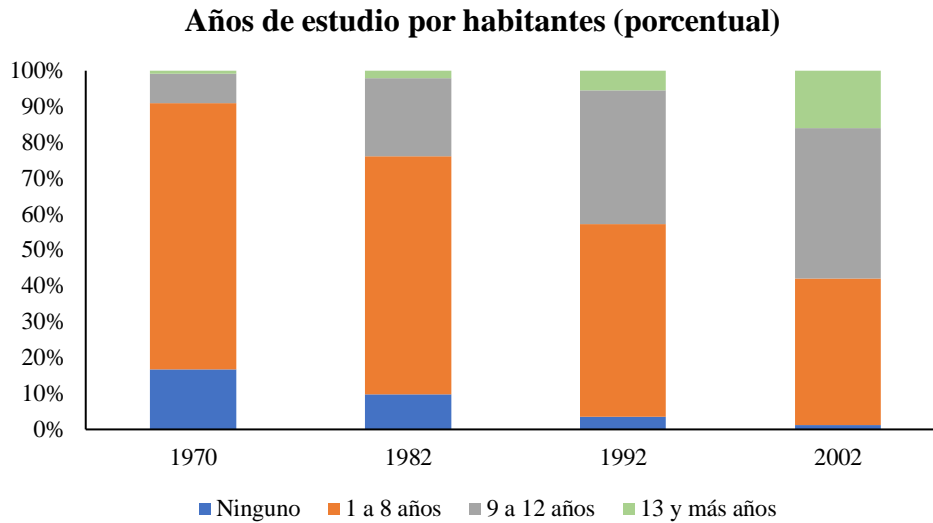
Fuente: INE. Censos de Población años 1982, 1992, 2002

En cuanto a los diferentes tramos de edad de la población de la comuna, se observa una baja en la población infantil, mientras que la población anciana y adulta en edad laboral se ve incrementada. Situación similar se puede ver en otras comunas de la región metropolitana, lo cual se explica por una baja en las tasas de natalidad y aumento de la esperanza de vida, fenómeno que se manifestó a nivel país.

Quilicura muestra una reiterada mejoría en los años de escolaridad de sus habitantes, siendo casi nula la cantidad de población sin ningún año de estudio hacia 2002. Aquello representa, nuevamente, la tendencia que se da como país a un aumento de los índices de escolaridad, pero también refiere a la llegada de una población más especializada laboralmente a la comuna en el período de 1992-2002, siendo este mismo en el cual más aumenta porcentualmente el indicador de habitantes con “13 o más años de estudio” (ver gráfico N°5).

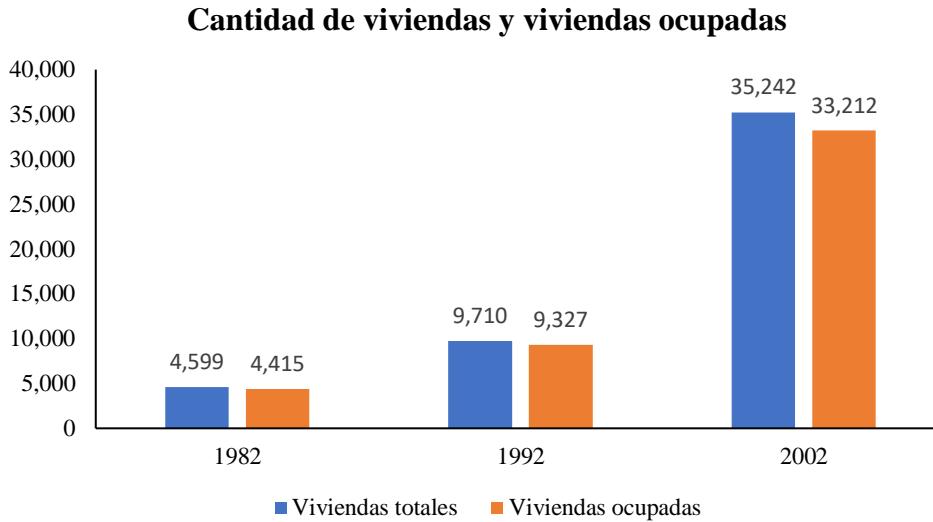
² Ministerio del Interior. Decreto con Fuerza de Ley 1-3260. 17-03-1981, Santiago. En: <https://bcn.cl/3gkf9>

Gráfico N°5



Fuente: INE. Censos de Población años 1970, 1982, 1992, 2002 y Secplan Quilicura año 2017

Gráfico N°6



Fuente: INE. Censos de Población años 1982, 1992, 2002 y Secplan Quilicura año 2017

En lo que refiere a la construcción de viviendas, la cantidad de aquellas aumenta al igual que el crecimiento poblacional. A partir de la década de los 80' es cuando más se puede identificar la urbanización de la comuna en base a la construcción de viviendas, lo cual responde a nuevas políticas habitacionales, el EDC señala:

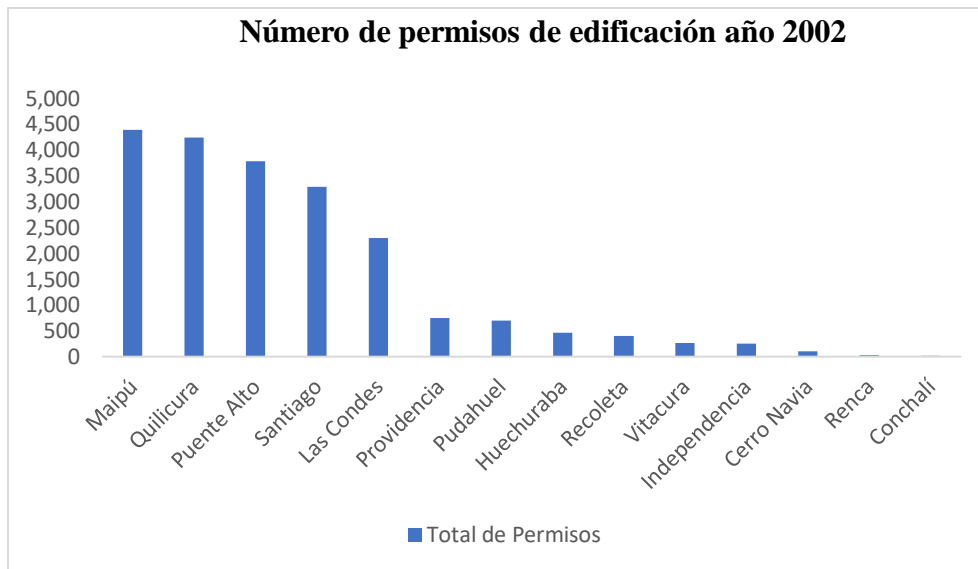
En este período, la comuna acogió importante número de proyectos de habitacionales, de erradicación y viviendas sociales, dando lugar a un importante y explosivo

aumento poblacional, el que se ha materializado a la par del crecimiento del área industrial de la comuna, asociada principalmente a los ejes de la Ruta 5 y Américo Vespucio. Adicionalmente, desde finales de los 90', pero principalmente en la última década, Quilicura se ha posicionado como una comuna receptora de proyectos habitacionales para sectores de clase media emergente.³

La mayor parte de la población que llega a la comuna entre el periodo 1982-2002, es mediante inmigración desde otras comunas (ver gráfico N°13). En cuanto a los 90', como señala el EDC, comenzó a llegar en grandes cantidades población de clase media a la comuna, con nuevos proyectos habitacionales. De hecho, el período 1992-2002 es cuando más viviendas se construyeron en proporción al período anterior. Además, la cantidad de viviendas ocupadas es muy cercana al indicador de viviendas totales, lo cual dice que los proyectos habitacionales se fueron construyendo en proporción al aumento de la demanda habitacional y disponibilidad de uso de suelo.

Si nos centramos en los permisos de edificación (ver gráfico N°7), vemos que Quilicura se encuentra entre las comunas donde más se otorgaron permisos para edificar en el año 2002, junto con comunas como Maipú o Puente Alto, las cuales también se encuentran en sectores alejados del centro de la capital, de esta manera podemos inferir que también responden a un fenómeno similar de alta migración intraurbana.

Gráfico N°7



Fuente: Centro de Estudios Ciudad y Territorio, MINVU 2023

³ Estudio de Diagnóstico Comunal (2020), Seremi de vivienda y urbanismo región metropolitana y municipalidad de Quilicura. P.23

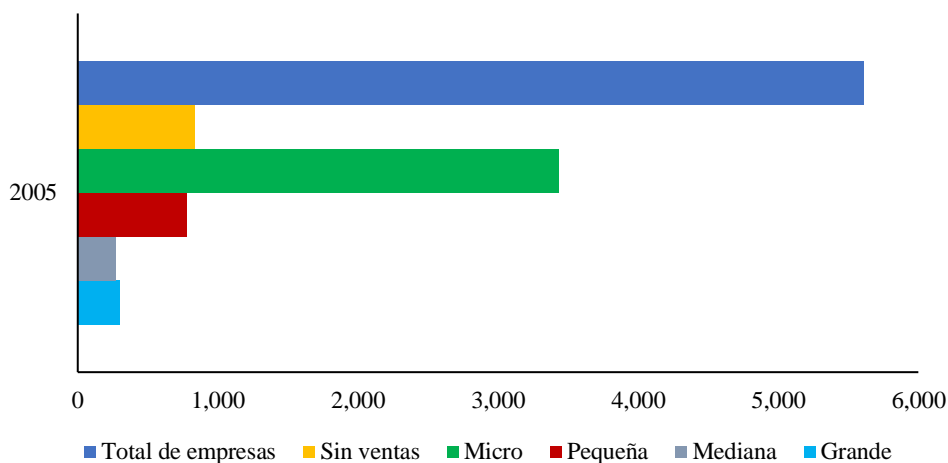
Actividad económica de la comuna de Quilicura.

Como se ha señalado, a partir de los años 60' y 70' se dió un proceso de cambio en la actividad económica de diversas comunas de la periferia de la ciudad de Santiago, orientándose más a la instalación de industrias. Dicho proceso se da gracias al Plan Regulador Intercomunal de Santiago de 1960, que uno de los parámetros que define es la zonificación de áreas industriales. Aquello se define como un proceso de “suburbanización industrial” (Gámez, 2006, p.24), existiendo una “emigración progresiva hacia el norte Quinta Normal, Renca, Quilicura de industrias que continúa hasta hoy” (Gámez, 2006, p.24).

A partir de los datos otorgados por el SII desde 2005, se observa un aumento general en el total de empresas en Quilicura, destacando que las de mayor cantidad son las micro y pequeñas empresas, aunque todas fueron al alza en mayor o menor medida. En cuanto a la cantidad de empresas en comparación a otras comunas (ver gráfico N°9), se encuentra en un punto medio-bajo, sin embargo, si observamos las ventas (ver gráfico N°10) Quilicura se encuentra en un puesto alto en comparación a otras comunas periféricas y del sector poniente de la ciudad de Santiago.

Gráfico N°8

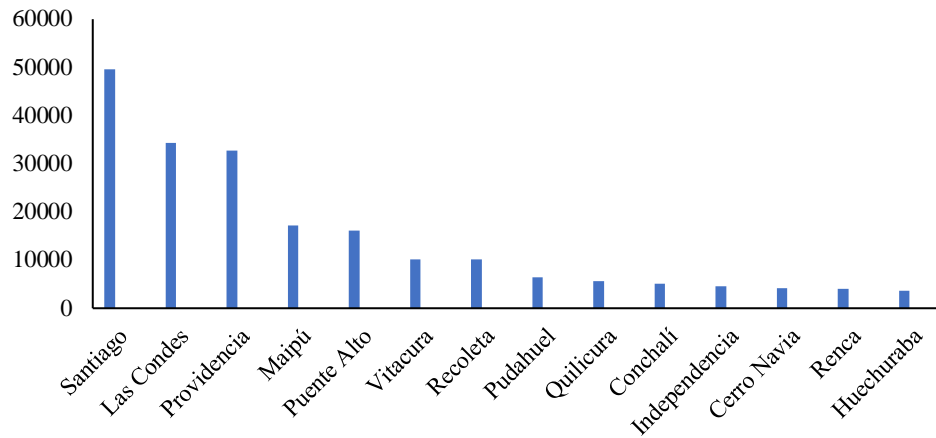
Número de Empresas (Total y por tamaño)



Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005.

Gráfico N°9

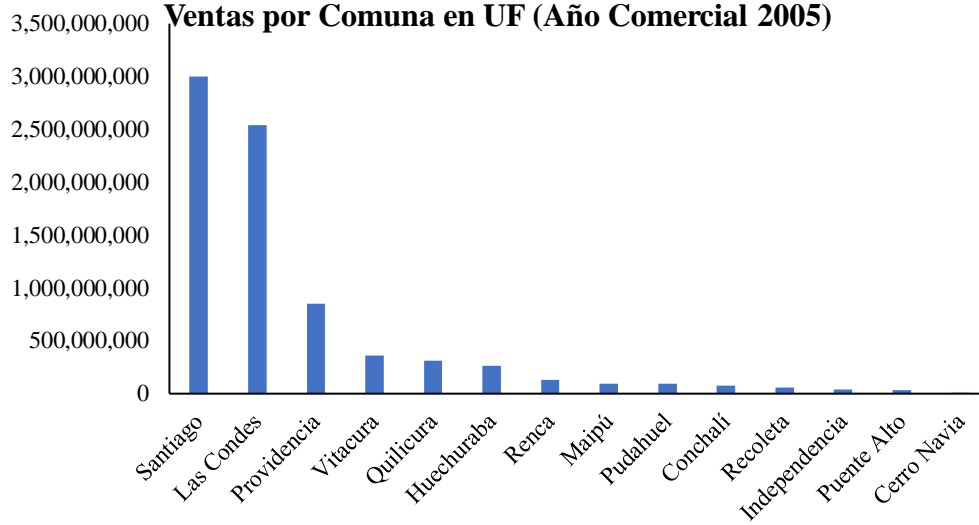
Cantidad de Empresas por Comuna (Año Comercial 2005)



Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005.

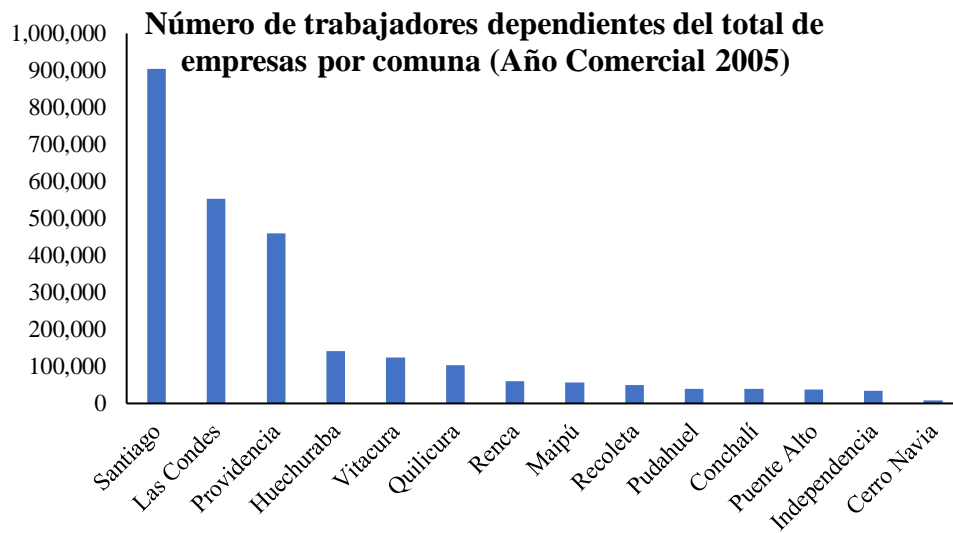
Gráfico N°10

Ventas por Comuna en UF (Año Comercial 2005)



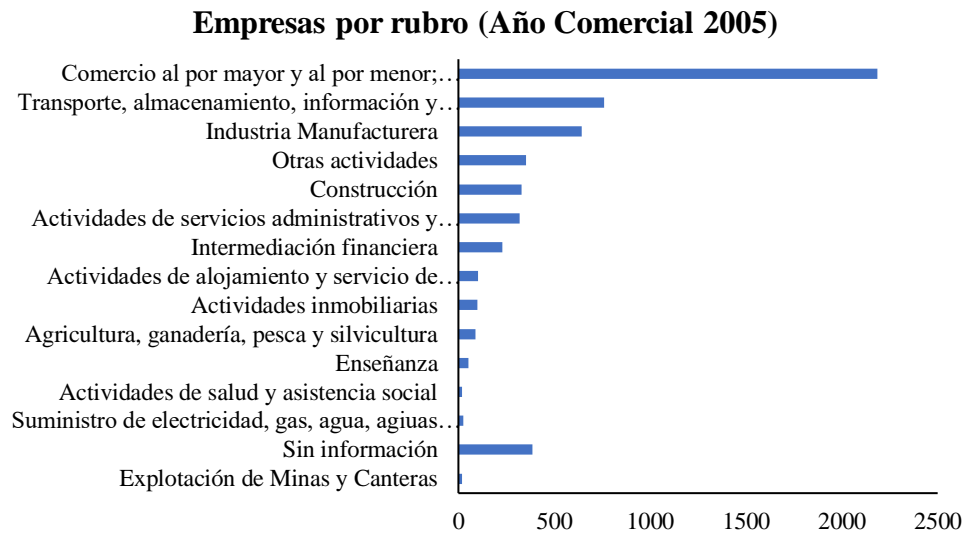
Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005.

Gráfico N°11



Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005.

Gráfico N°12



Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005.

Gráfico N°13



Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005

Al año 2005 el mayor número de empresas en la comuna correspondían a la rama económica del comercio (38,9%) seguida del transporte, almacenamiento y comunicaciones (13,6%), la industria manufacturera (11,5%) y la construcción (5,9%). Estas cuatro actividades concentran la mayoría de las empresas comunales, sin embargo, si se separa el comercio del resto de actividades, se obtiene que estos tres tipos de labor suman el 31% de las empresas. Esto es relevante con el sello productivo comunal, que se liga a la industria, almacenaje y logística.

Aquello se refleja en las ventas por rubro de la comuna, donde las ventas por comercio destacan de sobremanera, seguido en segunda instancia por las actividades industriales, mientras que almacenamiento y transporte, además de construcción se ven más bajas, aunque son rubros que no generan demasiados ingresos por sí mismos.

Figura N°1 – Centro de distribución y logística de Walmart



Fuente: Google Street View

Figura N°2 – Centro de distribución de Ideal



Fuente: Google Street View

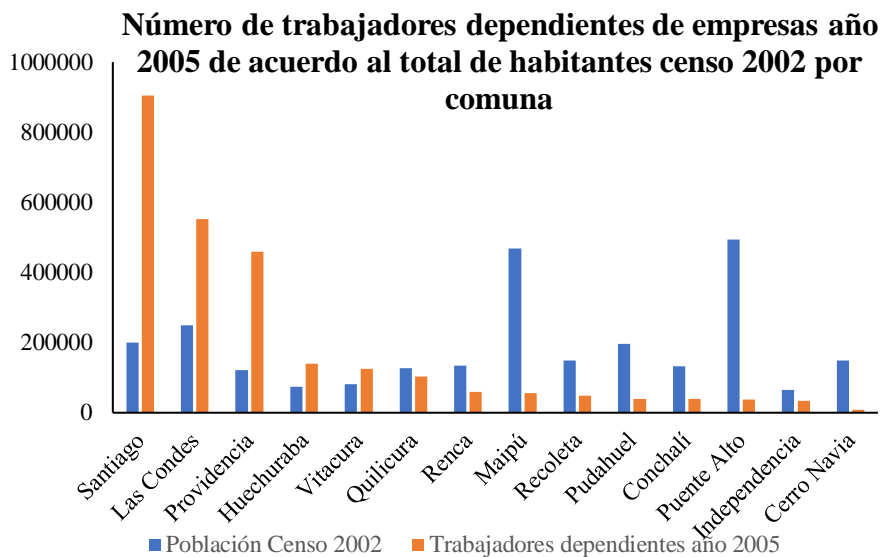
Figura N°3 – Planta de producción cervecera CCU



Fuente: Google Street View

Otro elemento son el número de trabajadores dependientes existentes en la comuna (ver gráfico N°11), donde se observa que las comunas de Santiago, Las Condes y Providencia son las que más trabajadores reciben, lo cual se debe a que albergan una mayor cantidad de empresas. También podemos contemplar que las comunas periféricas son las que menos trabajadores poseen en comparación, pero distinto es el caso de Quilicura, ya que si observamos el número de trabajadores respecto a los habitantes totales de la comuna (ver gráfico N°14), las cifras son muy cercanas, significando una parte de los trabajadores empleados en la comuna, provendrían desde otras locaciones, con alrededor de 104.000 trabajadores dependientes y cerca de 126.500 habitantes respectivamente.

Gráfico N°14



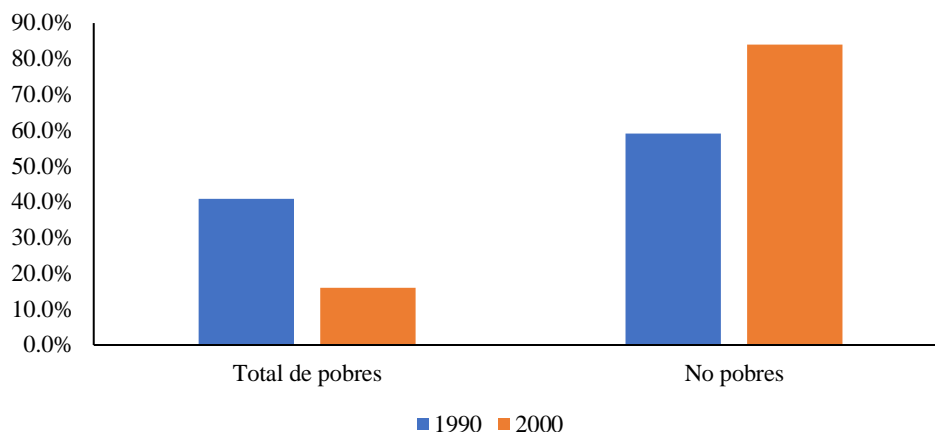
Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005 e INE Censo de Población y Vivienda año 2002.

Caracterización socioeconómica de los habitantes de Quilicura

En base a la encuesta Casen (ver gráfico N°15), podemos dar cuenta de una mejoría en el nivel de pobreza de la población, el cual se redujo de forma considerable desde 1990, dando justamente su mayor cambio en esta década, observándose un fuerte aumento en los sectores medios a mediados los 2000', pasando en 1990 de un 41% de pobreza según Casen a un 16% al final del periodo.

Gráfico N°15

Porcentaje de pobreza según ingresos de los habitantes de Quilicura



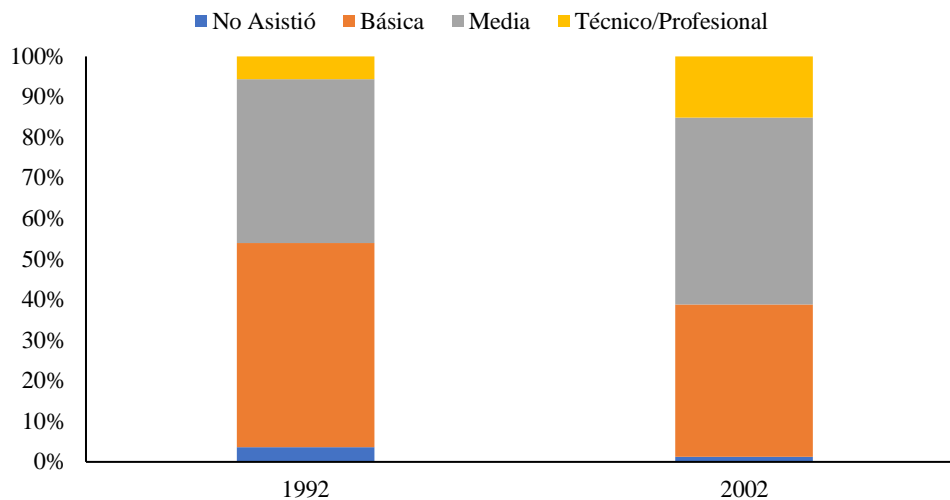
Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005.

Lo señalado anteriormente se evidencia en una mejora de los niveles educacionales de la comuna (ver gráfico N°16), remarcando nuevamente el periodo intercensal de 1990 y 2002, contemplándose un aumento en la población que completa la educación escolar y también un alza en la cantidad de personas que asistieron a la educación superior. Por otra parte, los niveles de personas que no asistieron a la educación formal bajan significativamente.

Otro elemento observable, es el nivel educacional técnico/profesional, cuya alza es considerable, pasando de alrededor de un 5% en 1992 a aproximadamente un 15% al censo de 2002. Se da cuenta de la existencia de mayor cantidad de población con acceso a empleos profesionales y una complejización de las demandas por trabajo en la comuna.

Gráfico N°16

Población según último nivel aprobado



Fuente: INE. Censos de Población y vivienda años 1992 y 2002

Crecimiento urbano de Quilicura

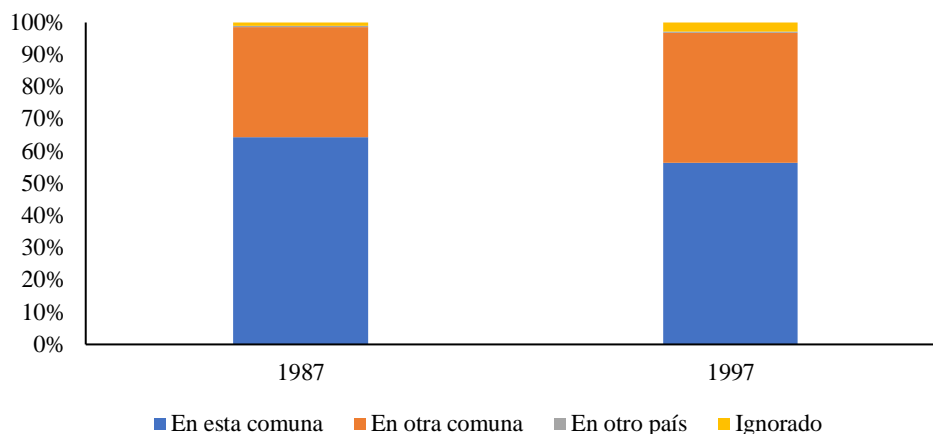
La comuna de Quilicura pasó de ser esencialmente rural en 1970 a ser considerada un sector urbano en los 2000. En un plazo de 30 años se desarrolló un proyecto habitacional y de instalación de industrias como puestos de empleo en la comuna, lo que aparentemente rindió sus frutos. Los fundos y parcelas existentes dieron paso a casas autoconstruidas, barrios pequeños, programas de viviendas sociales y barrios obreros como fue la “Villa Gildemeister”⁴, construida en 1962 y cuya función fue albergar a los obreros de la cementera Polpaico que se había instalado en las afueras de la comuna.

Cabe destacar el incremento de la población que residía en otra comuna (ver gráfico N°17), mientras que en 1987 no llega al 40%, en 1997 se acercó al 45%, la década de los 90’ adquiere importancia dentro del proceso de poblamiento de la comuna, no solo por el aumento poblacional, sino porque Quilicura se convirtió en un sector atractivo para habitar.

⁴ Quilicura Villa Gildemeister, 1964 [Fotografía], colección Fernando Javier Galeas Flores, 1964, Archivo Enterreno (<https://www.enterreno.com/moments/quilicura-villa-gildemeister-1964>). Reconocimiento - No Comercial (by-nc)

Gráfico N°17

Lugar de residencia de los habitantes de Quilicura 5 años antes del censo



Fuente: INE. Censos de población y vivienda años 1992 y 2002

En cuanto a la experiencia de los habitantes de la zona previo a la década de 1990, se nos detalla la comuna como un área esencialmente rural:

*Cuando nosotros llegamos aquí esto era una vega, y nosotros le arrendábamos un trocito de terreno a José Miguel Guzmán, del fundo Lo Campino. Pero esto era una vega. [...]*⁵

*En esos años recuerdo, año '60 o '62, empiezo a darme cuenta del entorno en donde me estoy desarrollando, había mucha deficiencia en el sentido del comprar cosas, tener cosas, ya que era un pueblo muy rural, una comuna muy rural, todo el sector que hoy día es El Descanso, Los Tijerales, Villa Lo Campino, Valle Lo Campino (que era el Fundo Lo Campino), donde está Ismael Briceño, eran puras parcelas donde está ubicada la parcela de mi abuelito Pedro Riveros. [...]*⁶

*[...] Salíamos pa' San Luis cuando era fundo, era todo fundo eso de allá de San Luis.*⁷

Es importante destacar el ruralismo como contexto de la comuna, tierras que eran fértiles para el cultivo y un bajo acceso a servicios básicos, se infiere entonces unos altos niveles de pobreza. Se nos relata también que era común arrendar parcelas a los patrones para trabajar una tierra propia, debido a que la comuna estaba conformada por grandes fundos, los

⁵ Adrian Bonilla

⁶ Alberto Rivero

⁷ Corina Gutierrez

cuales dieron nombre a los barrios y avenidas que se conocen hoy, por ejemplo, avenida San Luis, el sector de Valle Lo Campino o Villa Los Tijerales.

*[...] Quilicura era campo, mucho campo, todo el mundo tenía gallinas, prácticamente todas las casas tenían parrones, había bastante espacio uno podía jugar en la calle con los vecinos, de hecho, nos hicimos amigos de niños del vecindario que jugábamos a la pelota fuera, o nos subíamos a los árboles, jugábamos a los bandidos, mucha vida puertas afuera cosa que hoy en día parece que ha cambiado mucho. [...]*⁸

Al haber sido una comuna rural en la década de los 60' y 70', era común el conocerse entre vecinos o con los distintos patrones, así como una mayor sensación de seguridad, lo cual pudo responder al carácter aislado de la comuna, así como una mayor cantidad de espacio donde las personas podían transitar sin haber pavimentación o algún rastro de uso del espacio más allá de los predios y caminos.

Ya en los 70' se dió paso a la mutación de la comuna hacia un paisaje urbano, con la llegada de las primeras industrias, donde el eje Matta y la línea del ferrocarril son mencionadas, debido a que en aquella época la Avenida Matta de Quilicura era la única vía al interior que conectaba con otras rutas para salir de la comuna, siendo una de las avenidas principales.

*Yo diría que fundamentalmente mi ex patrón era de aquí de Quilicura. [...] Yo partí con esta actividad y como le digo debe haber sido el año 71. Nos instalamos en Manuel Antonio Matta cerca del ferrocarril; arrendamos un galpón ahí. Ahí partimos con este cuento. Formamos una sociedad al principio, después no funcionó, pero ahí fueron nuestros inicios [...]*⁹

*Pero nada, si yo creo que habíamos cinco empresas en ese tiempo. Nosotros que no teníamos características de empresa todavía en ese tiempo, había cuatro empresas y nosotros.*¹⁰

La pequeña cantidad de empresas es señal de un proceso que se encontraba en fase temprana, tuvieron que transcurrir tres décadas para su consolidación, pero se nos otorga un atisbo hacia donde apuntaba el desarrollo comunal.

De aquí del fundo Lo Echevert, era un fundo de la dueña de la Quinta Vergara, ella era la dueña de la Quinta y también era la dueña del fundo con el marido de ella. Después se

⁸ Enrique Yañez

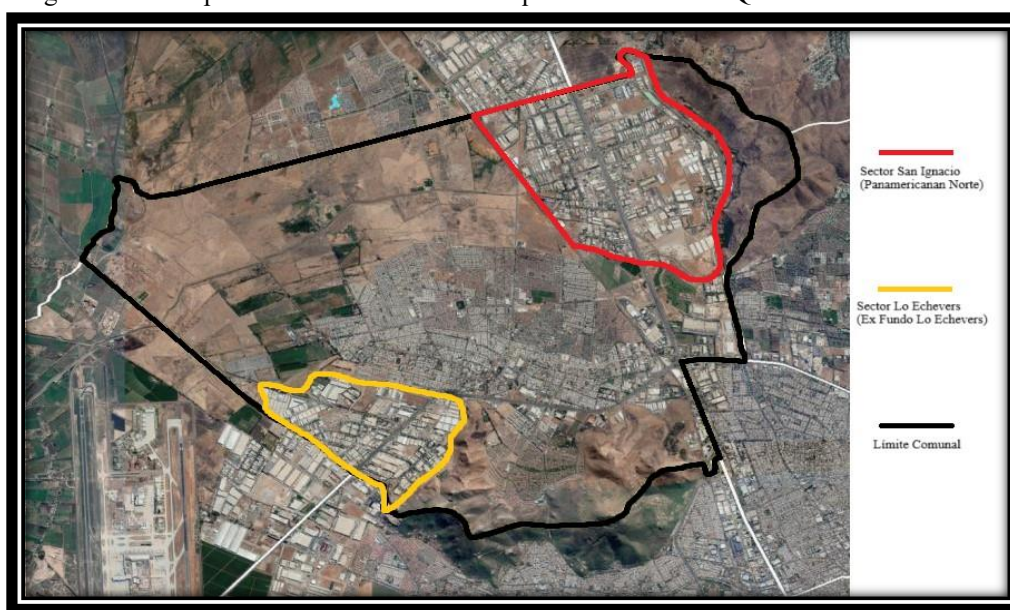
⁹ Adrian Bonilla

¹⁰ Ídem.

murió el marido y se quedó ella sola. Ahí eran puros cardales, puro Cardo, espinos y el cementerio que estaba arriba ahí, dónde está siempre el cementerio. 93 Claro hoy día hay puras industrias no más ahí, pura industria.¹¹

El papel de los fundos fue de importancia para la localización de las industrias en la comuna de Quilicura, zonas de terreno amplio útiles para la construcción de verdaderos parques industriales a las afueras de la comuna. Ejemplo de ello y correspondiente a los dos sectores industriales más grandes son Lo Echevers y San Ignacio, el primero ubicado al suroeste de la comuna, es atravesado por Américo Vespucio; mientras que el segundo al noreste, cruzado por la Panamericana norte (ver figura N°4).

Figura N°4 – Mapa de la Ubicación de los Parques Industriales de Quilicura



Fuente: Elaboración Propia

Ambos parques industriales, juntos en tamaño, son tan grandes como la zona residencial de la comuna, una forma de dimensionar la importancia de estos en la economía y actividad comunal.

Mira eh...en los años 74, 75 se hizo una restructuración municipal con lo cual algunas comunas quedaron fuera del área urbana y en el caso de Quilicura perdió gran cantidad de toda su zona industrial que estaba... que fue traspasada a Renca y Quilicura quedo como una municipalidad rural fuera del plano urbano. Era un plano de expansión urbana y que por un estudio que se hizo de viabilidad futura de Santiago, de ver cuáles eran las

¹¹ Evaristo Alcaíno

zonas en que el desarrollo iba a ser más sustentable, se encontró que era el área norponiente de Santiago. [...] ¹²

[...] lo hicimos en el año 1980, comenzando primero con un gran estanque de almacenamiento de la materia prima que era la melaza y posteriormente, en el año 82, ya se construyó y se instaló la empresa que se llamó “Alimentos Quilicura Levaduras Cinta Roja”, y que hoy día es la planta de levadura Lesafe que se encuentra en Panamericana, en la altura del kilómetro 15 [...] ¹³

Tenemos en los 70' y 80', una zona norte de Santiago que comenzaba a ser llamativa para la actividad industrial, sectores más o menos alejados de la ciudad, pero con una buena conectividad al tener autopistas. Dentro de las comunas como Renca o Conchalí, Quilicura destacaba como la comuna con el parque industrial más grande de Santiago Norte, transformándose en un foco de empleo en un sector abandonado hasta el momento de la urbanidad de la capital.

En cuanto a como los habitantes de Quilicura vivieron el proceso de urbanización, se da cuenta que este fue sumamente acelerado, la misma generación que había nacido en la comuna, acostumbrados a la vida rural, se encontraban de golpe con la llegada de industrias y proyectos de vivienda, parcelaciones, pavimentación y red de alcantarillado. Estaban comenzando a formar parte de la “vida santiaguina”.

Primero todo el mundo tenía noria, no había agua potable, se hizo enorme excavación enorme para una matriz de alcantarillado, ahí se comenzaron a secar las norias, fue a comienzo de los 60, no estaba Vespucio, eso eran parcelas, fue muy grande la excavación, ahí se secaron las norias. A finales de los 60 empezaron con el agua potable. Para el golpe de Estado ya teníamos agua hace tiempo, era dramática la historia del agua, esta viene de la Juan Antonio Ríos, antes íbamos a pagar el agua a ese lugar. ¹⁴

Mucho de Quilicura eran caminos de tierra, eran calles de tierra [...] ¹⁵

[...] porque Quilicura eso era un pueblo donde prácticamente no había trabajo por lo tanto se imaginarán que en términos, de alimentación, en términos de Servicios Básicos como, agua prácticamente era muy difícil [...] ¹⁶

¹² Francisco Guilmoore

¹³ Ídem.

¹⁴ Ana Valdes

¹⁵ Enrique Yañez

¹⁶ Íbid.

Tuve después una pequeña planta de aceite lubricante, y desarrollamos también una empresa urbanizadora que creó la empresa de agua potable y alcantarillado teniendo Quilicura la primera planta de tratamiento de aguas servidas de Santiago y fue de nuestra propiedad [...] ¹⁷

Existía una falta de los llamados servicios urbanos o servicios básicos en la comuna, de los cuales era necesario proveer, debido que dichos servicios son indispensables para la inserción de la población en la ciudad, “esos servicios son una posibilidad de integración del conjunto de los habitantes en la aglomeración urbana” (Pérez, 2013, p.47). Por dicho motivo los trabajos de pavimentación y acceso a agua potable comenzaron casi a la par a la instalación de las primeras industrias (70’), pertenecen a las bases de la vida urbana.

Si, bueno la primera población que tuvo Quilicura fue El Mañío, después fue la Epopeya de la concepción [...] Pero si recuerdo que Las Tres Puntas fue una toma que estaba donde está actualmente el mall [...] Después fue la Solymar, que fueron ya no poblaciones, sino que villas. Esas fueron las primeras villas, que ya eran para otro tipo de gente, llamémoslo las personas con estatus social medio [...] estas villas eran todas las casas iguales, y era otro tipo de gente [...] ¹⁸

[...] Y eso nos llevó también a de alguna manera a participar con las autoridades de la época en ver una visión de futuro para Quilicura, porque entre los años 74 y los años 80 principalmente a Quilicura se le empezaron a traer las poblaciones a toda la gente que se sacaba de los campamentos de Santiago se traían para instalarse en Quilicura, lo que está generando un gran problema de convivencia con los antiguos habitantes de Quilicura ¹⁹

Aquella proliferación de campamentos y poblaciones en los 70’-80’ responde a un fenómeno de desplazamientos desde comunas céntricas, donde se reducían o desaparecían campamentos de sectores céntricos y los desplazaban a comunas periféricas. A Quilicura dichos desplazamientos llegaron en forma de campamentos, poblaciones y un poco más formalizado, como viviendas sociales, aún faltaba una década para la llegada de proyectos inmobiliarios orientados a sectores medios, igualmente existieron excepciones, como la ya mencionada Villa Gildemeister, que fue un barrio obrero construido vía sindicato.

A estos desplazamientos o también llamados erradicaciones, eran efectuados con un fin, “en el sentido de más largo plazo, dichas acciones se entendían como necesarias para la implementación en el ámbito territorial del modelo neoliberal, caracterizado por la liberación

¹⁷ Francisco Gilmoore

¹⁸ Aquiles Labra

¹⁹ Francisco Gilmoore

de la tierra y la segregación socio territorial, vía introducción del mercado en la creación de nichos poblaciones según ingresos” (Landaeta, Alegría & Delgado, 2021, p.36).

Se formaron de esta manera grandes cordones de pobreza a las afueras de la ciudad, las recién mencionadas en Quilicura, como la población “El Mañío” nacen en esta época con motivo de desplazamiento desde otras comunas, pues fue la respuesta de los pobladores ante dichas acciones, “...frente a la escasez de viviendas, movimientos organizados de personas fueron ocupando espacios de fronteras o limítrofes, ya sea en sentido político-administrativo, como geográfico” (Landaeta, Alegría & Delgado, 2021, p.37). Las inmobiliarias tuvieron tempranamente espacio para promover proyectos de viviendas orientados a sectores medios y más pudientes en las comunas centrales de la ciudad de Santiago, precisamente gracias a estas erradicaciones y desplazamientos.

Rol Metropolitano de la Comuna de Quilicura

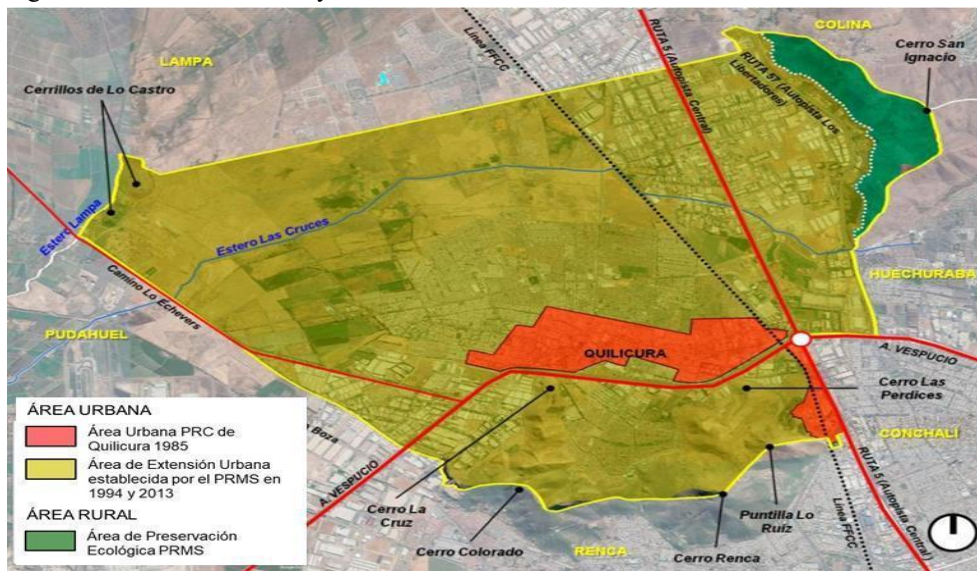
Los Planes Reguladores

El Plan Regulador Comunal (PRC) de Quilicura, se fue aprobado en abril de 1985 y marcó los lineamientos generales para el uso de suelo, además de las condiciones de urbanización, edificación, vialidad y de la subdivisión predial. Este cubrió (y cubre) 377,2 hectáreas de las 5.436 con las que cuenta la comuna (ver figura N°5), dejando en manos de el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) de 1994 el resto del territorio.

Podemos hablar entonces de una desregulación y poco control de la administración comunal en el territorio, a pesar de haber contado con un plan regulador, no cubría ni la décima parte de la comuna. A pesar ello, no se puede negar que, a su creación, la zona regulada era la única plenamente urbanizada, sin embargo, no se daban indicios de la proyección que tendría la comuna.

Se debe agregar que el PRC no regulaba los sectores industriales ni las futuras zonas residenciales, por lo que a los pocos años de su creación este plan regulador quedaría desactualizado. Hidalgo & Zunino señalan que “buena parte de las comunas no cuenta con planes locales de uso del suelo, por lo cual cobran preponderancia los instrumentos definidos en la escala regional, como los Planes de Desarrollo Regional e instrumentos de microzonificación asociados; esto nos muestra, otra vez, el centralismo que impera en materia de desarrollo urbano” (2011, p.96). En este caso particular, a pesar de la existencia de un plan local, igualmente se acaba recurriendo a Planes de Desarrollo Regional, la situación descrita favoreció la proliferación de las iniciativas de inmobiliarias a inicios de los 90’.

Figura N°5 – Áreas del PRC y PRMS



Fuente: Estudio de Diagnóstico Comunal

Ello nos lleva al PRMS de 1994, el cual establecía criterios para zonas habitacionales y zonas industriales exclusivas, dicho plan fue el vigente para gran parte de la comuna y abarcó las zonas con viviendas, además de San Ignacio y Lo Echevers como zonas industriales exclusivas.

Las autopistas urbanas: Ruta 5 y Américo Vespucio

La importancia de ambas autopistas en el desenvolvimiento de la comuna de Quilicura es notoria; alrededor de estas se instalan los parques industriales y de igual manera, son las vías que conectan a la comuna con el resto de la ciudad, son de alguna forma uno de los ejes centrales en base a los cuales se consolida el proceso urbanizador de la comuna.

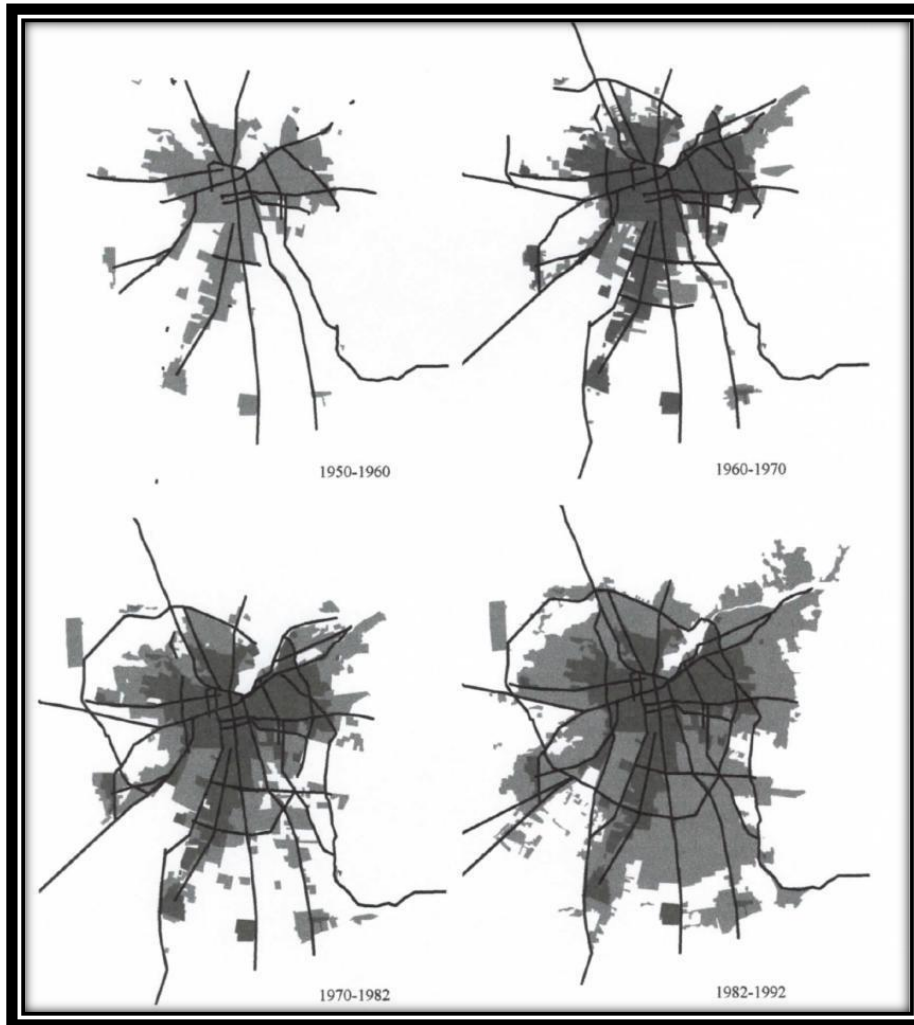
Las autopistas llamaban a centralizar y ser el factor preponderante para la localización de “lugares de interés”, “en el modelo, la fase de fragmentación está simbolizada por la libre distribución de zonas industriales, por la localización de centros comerciales en toda la ciudad, orientados a las autopistas intraurbanas y aeropuertos y por la presencia de barrios cerrados en todo el perímetro urbano y en la periferia extramuros” (Borsdorf, 2003, p.45). Dicha orientación hacia las autopistas fue dada por la preponderancia que tiene la conectividad en las actividades económicas y el modelo neoliberal, mejor acceso a vialidad permite un mejor transporte de mercancías y un flujo constante de capital, tanto productivo como humano. Se le suma un abaratamiento de costos y una mayor eficiencia en la distribución, de ahí que uno de los sellos de la comuna de Quilicura (como señala el EDC) sea la logística y almacenamiento, pues se puede distribuir rápidamente a cualquier comuna de Santiago sin problema.

No solo se fomentó la actividad industrial; la construcción de barrios y villas de parte de inmobiliarias también se transformó en una opción más que viable. “Por una parte, la extensión de las autopistas acentuó las estructuras lineales, y por otra, constituyó un antecedente para la formación de estructuras de nodos fragmentados que hoy son las más notables en el perímetro urbano” (Borsdorf, 2003, p.43). La nodo fragmentación, es fundamental para entender la construcción de proyectos inmobiliarios y la llegada de población a la comuna.

Las inmobiliarias cumplieron su papel en los 90’, al observar la consolidación de las autopistas urbanas, existió la oportunidad de construir proyectos de viviendas con promesas de buena conectividad y precios accesibles, ante un centro de la ciudad cuyo valor de suelo subía cada vez más. “Como actor con un peso significativo, las empresas inmobiliarias son capaces de manejar la expansión de la ciudad a través de proyectos propios, de dirigir la demanda hacia distintos tipos de casas y de estimular los deseos y los temores de los compradores a través de sus campañas de publicidad” (Meyer & Bahr, 2004, p.43). Para las clases medias fue atractivo acceder a dichos proyectos inmobiliarios.

En la figura N°7, se observa la evolución de las autopistas en la ciudad de Santiago, donde en 1992 se encontraba terminado el cinturón Américo Vespucio y Ruta 5. “Se modifica el significado de la infraestructura de transporte: las líneas férreas poseen sólo una influencia marginal en el desarrollo urbano. Actualmente, un aspecto decisivo de la rentabilidad del espacio urbano es la cercanía a una entrada a una autopista” (Janoschka, 2002, p.23). Debido a lo que se explicó anteriormente, es más rentable el transporte de mercancías en la ciudad mediante las autopistas, sobre todo en Chile, donde prepondera el uso de camiones de carga.

Figura N°7 – Evolución de las principales vías urbanas de la AMS



Fuente: Estudio de Diagnostico Comunal de Quilicura (2020)

Conclusiones

En principio, Quilicura es una comuna que a partir de la década de los 70' comienza su proceso de crecimiento urbano y pasó rápidamente en 30 años de ser una comuna exclusivamente rural, para convertirse en un importante núcleo en la orilla norte de la ciudad de Santiago. Dicho crecimiento se reflejó en el aumento de población, el cual se vio alterado bruscamente, dado no solo por un crecimiento natural de la cantidad de habitantes que ya vivían en la comuna en 1970, sino por una creciente y continúa migración desde otras partes de la ciudad. Este proceso va de la mano estrechamente con las políticas públicas acontecidas en la época, las cuales, en primera instancia, consistieron en desplazar a población marginal de comunas céntricas hacia la periferia, transformando los terrenos agrícolas de zonas rurales periféricas como aptas para la construcción de viviendas.

De igual forma, estos terrenos agrícolas (grandes fundos en el caso quilicurano), fueron espacios habilitados para la instalación de múltiples industrias, debido a que en su momento eran sectores a las afueras de la ciudad, pero a la vez estaban lo suficientemente cerca para que fueran accesibles en temas de transporte. La construcción de viviendas e industrias ocurren en simultáneo y están estrechamente relacionados, siendo ambos procesos consecuencia de la expansión de Santiago como ciudad. Esta continua llegada de población, aparentemente inesperada por las autoridades locales, hizo notar la ausencia de servicios básicos y la precariedad de la vida rural, así como la poca planificación con la que contaba la comuna.

Con el correr de las décadas, tanto el proceso de llegada de población como la industrialización de la comuna aumentaban, Quilicura ya dejaba de ser una comuna de actividad exclusivamente rural y se convertía en un núcleo urbano-industrial en Santiago Norte. Los parques industriales de la comuna cobraron importancia para los habitantes de otras comunas cercanas, que optaban por migrar a Quilicura o al menos trabajar en las empresas asentadas en la comuna. La conectividad se volvió un factor importante y las autopistas que ya habían comenzado años antes su construcción, se encontraban con tramos ya terminados, en concreto Ruta 5 y la vía norte de la circunvalación Américo Vespucio. Dicha consolidación de las autopistas fue otro elemento que fomentó un fuerte aumento en la llegada población desde otras comunas.

Desde la política pública se intenta proveer de infraestructura como agua potable o pavimentando los caminos de tierra, incluso se creó el PRC de 1985, ante la necesidad normar el área urbanizada de la comuna. Duraría poco el área regularizada de la comuna, pues a fines de los 80' e inicios de los 90', comenzaron a construirse diversos proyectos inmobiliarios en Quilicura orientados ya no hacia sectores más pobres ni población desplazada, sino que a una clase media que aumentaba cada vez más en la ciudad y que estaba en búsqueda de una vivienda. La comuna se volvió un lugar atractivo para habitar, al estar alejado del centro de

la ciudad no era caro para los sectores medios ni para las inmobiliarias poder construir; ya se había pasado por un primer proceso de urbanización, por lo que existía cierta infraestructura y además una buena conectividad, al haber dos autopistas que permitían el acceso a la urbanidad, bienes y servicios.“ Las autopistas urbanas los Mall y las ciudades valladas, son la triada que da forma al nuevo modelo de organización urbana del AMS” (Hidalgo & Borsdorf, 2005 p.10).

Las autopistas urbanas y la formación de nodos industriales, tiene suma importancia, ya que es parte de el proceso de periurbanización que vive la comuna, una de cuyas características es la especialización del suelo, siendo así útil a la ciudad y consolidándose como una comuna industrial. Aquello se repite en el EDC, señalando la inmejorable posición estratégica de la comuna debido a la existencia de las autopistas²⁰. Por lo tanto, “como elemento estructurante y de unión entre las apariciones insulares de la metrópolis latinoamericana a comienzos del siglo XXI se pueden mencionar ciertas vías de transporte. En especial, la red urbana de autopistas y autovías, dado que refuerza los procesos mencionados” (Janoschka, 2002, p.25). Los procesos que refuerza corresponden a los urbanizadores se han tratado en este trabajo o como señala Bottino, los que conllevan un aumento de los “servicios urbanos”.

Podemos decir entonces, que la urbanización y crecimiento de la comuna es consecuencia de una serie de elementos, no solo las autopistas urbanas, los desplazamientos de población, la industrialización, la expansión de la gran ciudad, todos factores que conforman este proceso de aproximadamente 30 años en que Quilicura pasa de ser una localidad rural a ser parte del “Gran Santiago”. Sin embargo, es claro que las autopistas urbanas que delimitan la comuna si destacan sobre el resto de elementos, más aún en los 90’. Primero, determinan la ubicación de los parques industriales, que son la base de la actividad económica de la comuna, Lo Echevers siendo atravesado por Américo Vespucio Norte y San Ignacio por Ruta 5 Norte. Segundo, significan un factor de conexión con el centro de la ciudad, lo cual fue fundamental para los proyectos inmobiliarios de la década de 1990 y la llegada de las clases medias a habitar la comuna. Y tercero, todo el eje urbano y puntos de interés en la capital comenzaron a instalarse alrededor de las autopistas, desde industrias en un comienzo, hasta Malls. De esta manera podemos señalar que las autopistas intraurbanas no son el único elemento que permite la urbanización de Quilicura, pero si un factor decisivo al momento de insertar a la comuna dentro de la ciudad y facilitar el proceso urbanizador.

Ahora bien, existen ciertos límites para determinar que elementos facilitan el desarrollo urbano de las comunas de la periferia de la ciudad de Santiago, ya que pueden

²⁰ Estudio de Diagnóstico Comunal (2020), Seremi de vivienda y urbanismo región metropolitana y municipalidad de Quilicura. P.15

existir comunas con un contexto similar, por ejemplo, hacer un paralelismo entre Quilicura y Maipú, debido a sus procesos de industrialización y cercanía a una autopista, pero en otros casos la situación es muy distinta, al menos en buena parte del sector poniente. Comunas como Cerro Navia, Pudahuel o incluso Puente Alto en la otra esquina de la ciudad, vivieron procesos que se enmarcaron en el contexto de expansión de la ciudad, pero de formas muy diferentes al caso de Quilicura.

Finalmente, las autopistas son solo un elemento de las teorías sobre la periurbanización de barrios cerrados que proponen Janoschka o Borsdorf, por lo que es un factor limitado, pero que al mismo tiempo se muestra que no solo para los barrios cerrados alejados de la ciudad es importante, sino que las autopistas intraurbanas se convirtieron en un elemento de análisis para cualquier parte de la ciudad, debido que delimitan y forman de cierta manera el entramado urbano, lo cual va a depender de la comuna y su ubicación en la ciudad o fuera de esta.

Fuentes

Estudio de Diagnóstico Comunal (2020), Seremi de vivienda y urbanismo Región Metropolitana y Municipalidad de Quilicura

MINISTERIO DEL INTERIOR. Decreto con Fuerza de Ley 1-3260. 17-03-1981, Santiago. En: <https://bcn.cl/3gkf9>

SECPLAN, Secretaría Comunal de Planificación, Municipalidad de Quilicura.

Memoria Ecoica de Quilicura. Centro Cultural Municipal

Bases de datos

Encuesta de Caracterización Socioeconómica 1990 y 2000

Instituto Nacional de Estadísticas: Censos 1970, 1982, 1992 y 2002

Instituto Nacional de Estadísticas: Redatam (1992 y 2002)

Secretaria de Planificación Comunal Quilicura

Servicio de Impuestos Internos años 2005 y 2013. EN: <http://www.sii.cl/estadisticas/empresas.htm>

Bibliografía

AGUILAR, A., FLORES, M. Ángel, & HERNANDEZ, J. La peri-urbanización en la fase neoliberal. Ocupación dispersa y fragmentada del uso del suelo en la zona metropolitana de la ciudad de México. Ikara. Revista De Geografías Iberoamericanas. N°2, 2022

BORSODORF, Axel. Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. EURE. Vol.29. N°86, p. 37-49, mayo 2003

BOTTINO, Rosario. La ciudad y la urbanización. Revista digital Estudios Históricos. N°2, Uruguay, 2009

CARDENAS, Luz. Urbanismo versus urbanización: distintas modalidades de hacer ciudad. Revista de Urbanismo N°1 - diciembre de 1999. EN: www.revistaurbanismo.uchile.cl

- CORONADO, José., GARMENDIA, Maddi. Carreteras – planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta. Ciudades. N°11. pp. 33–51, 2017.
- GÁMEZ, Vicente. CIUDAD Y PERIFERIA METROPOLITANA EN TRANSICIÓN. Configuración de entidades comunales en el Gran Santiago. Diseño Urbano y Paisaje. Año 3. N°9. Santiago, 2006
- HIDALGO, Rodrigo; ZUNINO, Hugo Marcelo. La urbanización de las áreas periféricas en Santiago y Valparaíso: el papel de las relaciones de poder en el dibujo de la geografía socioresidencial. EURE, Santiago, Vol.37, N°111, p. 79-105, mayo 2011 .
- HIDALGO, Rodrigo & BORSODORF, Axel. Megaproyectos residenciales vallados en la periferia: ¿Barrios cerrados autosuficientes o nuevas ciudades? Urbano. Vol.6. N°12. pp. 5-12, diciembre 2005
- JANOSCHKA, Michael. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. EURE. Vol.28. N°85. pp. 11-29, Santiago, diciembre 2002
- LANDAETA, R., ALEGRIA, L., DELGADO, F. El “desplazamiento forzado” como política urbana en Chile (1973-1984). DU&P: Revista de diseño urbano y paisaje. N°40. pp. 32-40, 2021.
- MEYER K, K., BÄRH, J. La difusión de condominios en las metrópolis Latinoamericanas. El ejemplo de Santiago de Chile. Revista de Geografía Norte Grande. N°32, p. 39–53, 2021.
- MONTES, Norma. Reflexiones sobre la urbanización, lo urbano y lo metropolitano. Novedades en Población. Vol.1. N°1. pp. 189-198, La Habana, 2005
- OBESO, Icaro. Definir la urbanización periférica: conceptos y terminología. Ería. Vol.39, N°2. pp. 183–206, 2019
- PÍREZ, Pedro. La urbanización y la política de los servicios urbanos en América Latina. Andamios, Vol.10. N°22. pp. 45-67, Ciudad de México, agosto 2013
- SOTO, Juan J. El crecimiento urbano de las ciudades: enfoques desarrollista, autoritario, neoliberal y sustentable. Paradigma Económico. Vol.7. N°1. pp. 127-149, México, junio 2015

Anexos

Tabla N°1 - Gráfico N°1

| Año | Habitantes |
|------|------------|
| 1970 | 11.397 |
| 1982 | 22.605 |
| 1992 | 41.121 |
| 2002 | 126.518 |
| 2017 | 210.410 |

Tabla N°2 – Gráfico N°2

| Años | Variación Intercensal |
|-------------|-----------------------|
| 1960 - 1970 | 272,2% |
| 1970 - 1982 | 98,3% |
| 1982 - 1992 | 81,9% |
| 1992 - 2002 | 207,7% |

Tabla N°3 – Gráfico N°3

| | Densidad |
|----------|----------|
| Año 1970 | 201 |
| Año 1982 | 399 |
| Año 1992 | 727 |
| Año 2002 | 2.235 |

Tabla N°4 - Gráfico N°4

| | 0 - 14 años | 15 - 64 años | 65 y más años |
|------|-------------|--------------|---------------|
| 1982 | 8482 | 13334 | 789 |
| 1992 | 14226 | 25576 | 1319 |
| 2002 | 39377 | 84665 | 3476 |

Tabla N°5 - Gráfico N°5

| | Ninguno | 1 a 8 años | 9 a 12 años | 13 y más años |
|------|---------|------------|-------------|---------------|
| 1970 | 1.603 | 7.125 | 798 | 78 |
| 1982 | 1.929 | 13.154 | 4.304 | 412 |
| 1992 | 1.284 | 19.376 | 13.420 | 1.981 |
| 2002 | 1.407 | 46.553 | 47.782 | 18.175 |

Tabla N°6 - Gráfico N°6

| | Viviendas totales | Viviendas ocupadas |
|------|-------------------|--------------------|
| 1982 | 4.599 | 4.415 |
| 1992 | 9.710 | 9.327 |
| 2002 | 35.242 | 33.212 |

Tabla N°7 – Gráfico N°7

| | Total de Permisos |
|-------------|-------------------|
| Maipú | 4.391 |
| Quilicura | 4.234 |
| Puente Alto | 3.775 |
| Santiago | 3.282 |

| | |
|---------------|-------|
| Las Condes | 2.292 |
| Providencia | 751 |
| Pudahuel | 700 |
| Huechuraba | 462 |
| Recoleta | 404 |
| Vitacura | 269 |
| Independencia | 252 |
| Cerro Navia | 105 |
| Renca | 33 |
| Conchalí | 15 |

Tabla N°8 – Gráfico N°8

| | Grande | Mediana | Pequeña | Micro | Sin ventas | Total de empresas |
|------|--------|---------|---------|-------|------------|-------------------|
| 2005 | 302 | 269 | 774 | 3.433 | 835 | 5.613 |

Tabla N°9 – Gráfico N°9

| | Año 2005 |
|-------------|----------|
| Santiago | 49568 |
| Las Condes | 34305 |
| Providencia | 32743 |
| Maipú | 17205 |
| Puente Alto | 16066 |
| Vitacura | 10165 |

| | |
|---------------|-------|
| Recoleta | 10162 |
| Pudahuel | 6459 |
| Quilicura | 5612 |
| Conchalí | 5157 |
| Independencia | 4558 |
| Cerro Navia | 4168 |
| Renca | 4091 |
| Huechuraba | 3628 |

Tabla N°10 – Gráfico N°10

| | 2005 |
|---------------|---------------|
| Santiago | 2.999.551.740 |
| Las Condes | 2.541.562.115 |
| Providencia | 852.234.020 |
| Vitacura | 360.154.398 |
| Quilicura | 310.142.789 |
| Huechuraba | 266.540.755 |
| Renca | 129.075.971 |
| Maipú | 96.320.662 |
| Pudahuel | 96.248.077 |
| Conchalí | 73.091.470 |
| Recoleta | 60.042.248 |
| Independencia | 39.250.346 |
| Puente Alto | 34.706.906 |
| Cerro Navia | 8.431.847 |

Tabla N°11 – Gráfico N°11

| | 2005 |
|---------------|---------|
| Santiago | 904.213 |
| Las Condes | 552.543 |
| Providencia | 459.062 |
| Huechuraba | 140.621 |
| Vitacura | 124.573 |
| Quilicura | 104.188 |
| Renca | 59.501 |
| Maipú | 56.017 |
| Recoleta | 49.315 |
| Pudahuel | 40.000 |
| Conchalí | 39.642 |
| Puente Alto | 37.253 |
| Independencia | 34.829 |
| Cerro Navia | 8.991 |

Tabla N°12 – Gráfico N°12

| | 2005 |
|---|------|
| Explotación de Minas y Canteras | 18 |
| Sin información | 387 |
| Suministro de electricidad, gas, agua, aguas residuales, gestión de desechos y descontaminación | 27 |
| Actividades de salud y asistencia social | 19 |
| Enseñanza | 52 |
| Agricultura, ganadería, pesca y silvicultura | 89 |
| Actividades inmobiliarias | 98 |
| Actividades de alojamiento y servicio de comidas | 103 |

| | |
|--|------|
| Intermediación financiera | 230 |
| Actividades de servicios administrativos y de apoyo | 318 |
| Construcción | 329 |
| Otras actividades | 354 |
| Industria Manufacturera | 643 |
| Transporte, almacenamiento, información y comunicaciones | 761 |
| Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas | 2185 |

Tabla N°13 – Gráfico N°13

| | |
|--|-------------|
| | Año 2005 |
| Agricultura, ganadería, pesca y silvicultura | 851.995 |
| Intermediación financiera | 3.313.213 |
| Construcción | 10.335.766 |
| Transporte, almacenamiento, información y comunicaciones | 11.846.067 |
| Actividades de servicios administrativos y de apoyo | 7.356.740 |
| Industria Manufacturera | 60.420.857 |
| Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas | 211.279.189 |
| Actividades inmobiliarias | 468.021 |

Tabla N°14 – Gráfico N°14

| | Población Censo 2002 | Trabajadores dependientes año 2005 |
|-------------|-------------------------|--|
| Santiago | 200792 | 904.213 |
| Las Condes | 249893 | 552.543 |
| Providencia | 120874 | 459.062 |
| Huechuraba | 74070 | 140.621 |

| | | |
|---------------|--------|---------|
| Vitacura | 81499 | 124.573 |
| Quilicura | 126518 | 104.188 |
| Renca | 133518 | 59.501 |
| Maipú | 468390 | 56.017 |
| Recoleta | 148220 | 49.315 |
| Pudahuel | 195653 | 40.000 |
| Conchalí | 133256 | 39.642 |
| Puente Alto | 493722 | 37.253 |
| Independencia | 65479 | 34.829 |
| Cerro Navia | 148312 | 8.991 |

Tabla N°15 – Gráfico N°15

| | Año 1990 | Año 2000 |
|-----------------|----------|----------|
| Total de Pobres | 40,8% | 16% |
| Total no Pobres | 59,2% | 84% |

Tabla N°16 – Gráfico N°16

| | Año 1992 | Año 2002 |
|---------------------|----------|----------|
| Técnico/Profesional | 1980 | 16376 |
| Media | 14071 | 49671 |
| Básica | 17516 | 40581 |
| No asistió | 1284 | 1407 |

Tabla N°17 – Gráfico N°17

| | Año 1987 | Año 1997 |
|----------------|----------|----------|
| En esta comuna | 23233 | 64185 |
| En otra comuna | 12279 | 46010 |
| En otro país | 210 | 498 |

| | | |
|----------|-----|------|
| Ignorado | 339 | 3224 |
|----------|-----|------|

