

## MOVILIDAD COTIDIANA Y EXCLUSIÓN SOCIAL: ANVERSO Y REVERSO DE LA INSTALACIÓN DE LA AUTOPISTA ACCESO SUR EN LA PERIFERIA POBRE DE LA METRÓPOLIS DE SANTIAGO DE CHILE.

Paulette Landon C.

Directora Departamento Trabajo Social, Facultad Ciencias Sociales, Universidad Alberto Hurtado

Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile

[plandon@uahurtado.cl](mailto:plandon@uahurtado.cl)/[plandon@uc.cl](mailto:plandon@uc.cl)

### Resumen

La importancia de la movilidad en la estructuración de la ciudad y en el funcionamiento diario de las personas forma parte de la complejidad de los espacios urbanos que hoy día habitamos. La construcción de nuevas infraestructuras viales ha tenido un impacto significativo y diferenciado en la movilidad cotidiana de los habitantes de las metrópolis.

Esta ponencia problematiza los efectos que tienen estos grandes cambios físicos de la ciudad de Santiago de Chile en la movilidad espacial de sus habitantes, en particular de aquellos cuyos barrios han intervenidos por una red de infraestructura vial en la periferia pobre de la metrópolis.

A través del estudio de caso, la investigación<sup>1</sup> que sustenta esta ponencia busca problematizar las implicancias de la instalación de la Autopsita Acceso Sur a Santiago (AASS) en las prácticas de movilidad cotidiana de las familias que habitan en los barrios aledaños a esta infraestructura. En los barrios por donde pasa, se identifican importantes conflictos socio espaciales y de movilidad, que dan cuenta de un diseño que no consideró la participación de sus residentes, la condición de pobreza, factores medioambientales y de vulnerabilidad del territorio.

En consecuencia se evidencia un aumento de los tiempos de viajes, dificultades para acceder a otros barrios, al transporte público, a bienes y servicios en general, restricciones de conectividad y de

---

<sup>1</sup>En esta ponencia se presentan los resultados preliminares de la investigación que forma parte del Doctorado en curso en Arquitectura y Estudios urbanos de la autora, financiado por Conicyt, y de la Investigación en curso titulada Movilidad cotidiana y nuevas competencias para moverse por y en la ciudad de las familias, en el área metropolitana de Santiago de Chile, dirigida por la autora y financiada con Fondos Internos de la Universidad Alberto Hurtado.

acceso a la ciudad; aspectos que tienden a ser invisibilizados por los gobiernos locales y metropolitanos. En la mayoría de casos, se trata de ciudadanos a pie, sin acceso al automóvil privado, que ven afectada su integración social y urbana<sup>2</sup>.

*Palabras clave:* movilidad cotidiana, infraestructura vial, desigualdad, exclusión social.

## SUMMARY

The importance of mobility in the city structure and in the daily of the people are part of the complexity of urban spaces that we used today. The construction of new highways had developed an important impact in the daily mobility of the population of the metropolis.

This paper explores the effects of these physical changes in the city of Santiago, Chile, in the spatial mobility of its population, specially of those whose neighborhoods have been interfered by a highway infrastructure in the periphery of the metropolis.

Through the case study, the research<sup>3</sup> of this paper, is based in seeking the problematicity of the implications of the construction of the Autopista Acceso Sur(AASS ) in daily mobility practices of families that live in the neighborhoods close to this highway. The neighborhoods which it crosses, evident the socio-spatial conflicts and mobility expressed in a design that did not considered the participation of its residents , the poverty condition of the people , the environmental factors and the vulnerability of the urban space.

Accordingly, there is an important increased of travel times , difficulting people the access to other districts , public transportation, goods and services in general and connectivity restrictions and access to the main city ; aspects that seem to be invisible to local and metropolitan governments . In most cases, these citizens walk , because they don't have car, and this condition affected their social and

---

<sup>2</sup> Los postulados aquí expuestos se fundan en aportes de estudios sobre movilidad espacial, desarrollados en Chile, América Latina y Europa. El argumento teórico central sostiene que la movilidad contiene diversas temporalidades socio espaciales y físicas que configuran las prácticas de movilidad cotidiana de las personas y familias que han sido afectadas por la instalación de una autopista en su territorio. En este contexto la capacidad de ser móvil va a estar determinada por las posibilidades y capacidades de acceso a actividades, siendo esta según Kaufmann (1999) una condición de integración social y urbana.

<sup>3</sup> In this paper are presented the first results of the research of the ongoing PhD in Architecture and Urban Studies from the author, funded by CONICYT (Corporación nacional de Investigación Científica y Tecnológica). The research is titled: "Daily mobility and new skills to move in the city of families in the metropolitan area of Santiago de Chile", directed by the author and funded by internal funds of the Universidad Alberto Hurtado

urban integration<sup>4</sup>

*Keywords:* daily mobility , road infrastructure, inequality, social exclusion .

## PRESENTACIÓN

El fenómeno de la movilidad y sus implicancias en la vida cotidiana parece tomar una mayor relevancia para el análisis de las dinámicas de movilidad urbana. En Chile se ha avanzado principalmente en estudios basados en el fenómeno de la movilidad y segregación espacial, referidos a trayectorias laborales de distintos grupos socio económicos. Se encuentra, en menor medida, material que contemple, como fuente directa, la percepción de los habitantes de la ciudad sobre su experiencia de movilidad cotidiana.

En esta nueva forma urbana, la expansión de nuevas infraestructuras y equipamientos para la movilidad forman parte de los beneficios de la nueva dinámica de la modernidad, sin embargo, se verifican también, la existencia de costos desiguales de la instalación de mega infraestructuras en las distintas escalas del espacio metropolitano. En este caso, vemos como desde el proceso de instalación, hasta la puesta en marcha de la AASS se identifican importantes conflictos socio espaciales y de movilidad expresados en un diseño que no consideró la participación de sus residentes, la condición de pobreza, factores medioambientales y de vulnerabilidad del territorio. Del mismo modo evidencia, la contradicción entre los beneficios de la movilidad metropolitana y de la movilidad local exacerban situaciones de inequidad socio espacial.

El enfoque desde donde se sitúa la investigación y que sustenta esta ponencia, busca conocer las implicancias de la instalación de esta infraestructura vial en la movilidad cotidiana de las personas y su capacidad (o incapacidad) para adaptarse a los cambios en los accesos y sus desplazamientos en su entorno próximo, en el barrio, comuna y metrópolis.

---

<sup>4</sup> The basis presented in this paper are founded on the studies of spatial mobility developed in Chile, Latin America and Europe. The central theoretical arguments are, that in different periods, social and physical mobility set daily practices of individuals and families who have been affected by the construction of a highway in their territory. In this context, the skills of mobility will be set by the possibilities and activities access, about this, Kaufmann (1999) said that it is a condition of social and urban integration.

## 1. EXPANSION DE REDES VIALES EN LA CIUDAD Y CAMBIOS EN LA MOVILIDAD COTIDIANA

En estos últimos años se ha incrementado el interés por indagar sobre el fenómeno urbano de la movilidad en nuestras sociedades. Esto, en el marco de un crecimiento sin límites de nuestras ciudades, situación que ha llevado al Estado y los ciudadanos a generar nuevas estrategias para enfrentar las demandas de movilidad en el espacio urbano.

La ciudad moderna ofrece las condiciones de conectividad entre las personas, a la vez que su distanciamiento, ya que recrea nuevas formas de relaciones sociales, no solo entre los ciudadanos, sino también al interior de las propias familias, por ejemplo, los horarios laborales y escolares, las condiciones de movilidad y los medios de transportes disponibles son cuestiones claves que impactan en las formas concretas en que sus habitantes viven la ciudad.

Estas nuevas dinámicas urbanas dan cuenta de movilidades que van a ir modelando la vida cotidiana urbana. Entonces, la capacidad de ser "móvil" en este contexto, se reconoce como un valor fundamental para participar en sociedad. Como contraparte, la inmovilidad podría llegar a ser una importante fuente de desigualdades y de nuevas conflictividades sociales. ( Kaufmann, 2001; Le Breton, 2003)

En esta dinámica de expansión y crecimiento de nuestras sociedades, la adopción de nuevas tecnologías sin duda ha contribuido a la extensión de las redes de servicios y de transporte a límites inimaginables, ampliando las oportunidades de desplazamientos para todos los ciudadanos, especialmente por la extensión de los servicios de transporte y el incremento del uso del automóvil. Cada vez con mayor intensidad, las innovaciones técnicas y sociales modifican los accesos, las competencias y capacidades de las personas para apropiarse de los cambios, que según Kaufmann y Jemelin (2005) nos permiten ser móviles.

Sin embargo, y como ya se señaló, este fenómeno también ha producido variados efectos sobre los territorios y sus habitantes. Según Figueroa (2005), esto corresponde a un modelo de desarrollo urbano que contiene factores que lo refuerzan internamente y que, además, genera condiciones para su reproducción: expansión urbana, y en esto la nueva infraestructura, el incremento del uso del automóvil reproducen y mantienen esta tendencia.

En este nuevo contexto metropolitano, podemos observar como la instalación de mega intervenciones viales construidas en los últimos veinte años, ha tenido impactos en los territorios y sus habitantes, generando importantes cambios en la morfología urbana, y fragmentando amplios sectores de la ciudad.

## 2. LA MOVILIDAD : ¿UN DERECHO DE INTEGRACION SOCIAL?

Se puede afirmar que la movilidad urbana es una de las condiciones de base en la organización y en el funcionamiento de la vida diaria de las personas, por lo que algunos autores hablan del “derecho a la movilidad”. Para Ascher, 2005, se trata de un derecho a la calidad de los lugares y de los tiempos de transporte, revelando la importancia que éstos tienen en la vida cotidiana de sus habitantes. Así la movilidad debiera permitir el acceso a todos los demás derechos del ciudadano y a las oportunidades que abre la ciudad. Entonces, el “derecho a la movilidad” actúa como una condición indispensable para alcanzar buena parte de otros derechos sociales básicos como el trabajo, la salud o la educación.

Es así como, la capacidad de ser “móvil” en el contexto urbano, se reconoce como un valor fundamental para participar en la sociedad. Como contraparte, la inmovilidad podría llegar a ser una importante fuente de desigualdades y de nuevas conflictividades sociales. Entonces es posible afirmar, que los desplazamientos rápidos de algunos suponen un re-enlentecimiento de los desplazamientos (no motorizados) de otros.

Esta conceptualización pone el énfasis en la forma en que se distribuyen las oportunidades y los recursos en la ciudad. En definitiva, el acceso a los bienes básicos de la sociedad y a los equipamientos urbanos, no están garantizados de la misma manera para todos los habitantes de la ciudad. Existen una serie de externalidades asociadas a la planificación urbana, y a la fragmentación de los territorios que afectan estructuralmente las posibilidades de accesibilidad e inclusión social.

La ciudad post moderna amplía las condiciones de conectividad entre las personas, y al mismo tiempo su distanciamiento, develando nuevas formas de relaciones sociales, no solo entre los ciudadanos, sino también al interior de las propias familias, por ejemplo, los horarios laborales y escolares, las condiciones de movilidad y los medios de transportes disponibles son cuestiones claves que impactan en las formas concretas en que sus habitantes viven la ciudad.

Por esta razón, en el último tiempo los estudios urbanos comienzan a confirmar que la ciudad post moderna trae consigo nuevas expresiones de desigualdad, nuevas formas concretas y simbólicas de segregación y emergentes focos de conflictividad, dimensiones que afectan de manera diferenciada a cada sujeto en función de variables estructurales y sociales tales como, su género, su edad o el territorio de procedencia (Zukin, 1995).

### 3. MOVILIDAD Y CAPACIDAD PARA MOVERSE EN Y A TRAVÉS DE LA CIUDAD

La ciudad actual, por su extensión y complejidad, exige nuevas competencias y habilidades para leerla, comprenderla, y así, "usarla", moverse en y a través de ella. Asimismo, las profundas transformaciones urbanas que se verifican en las ciudades latinoamericanas en general, y en Santiago en particular, causa y es causada por la proliferación de nuevas actividades y patrones de comportamiento de la vida en la ciudad (Landon, 2011: 34).

El sentido social de la movilidad en la ciudad cobra especial relevancia. La ciudad –y su construcción– se configura como una arena de poder, donde se disputan usos diferenciales de los espacios, sustentados en derechos y en el ejercicio de la ciudadanía que expresan distintos niveles de poder social, político e institucional en la escala local y metropolitana. (Landon y Rodríguez-Milhomens, 2012)

Desde esta perspectiva la movilidad no puede reducirse solo a la accesibilidad; en definitiva, para muchos ciudadanos, desplazarse, o al menos estar en condiciones de hacerlo, constituye un medio importante al servicio de la autonomía y de la construcción de trayectorias de vida ascendentes (Ehrenberg 1995, citado por Orfeuil 2004:12)

De esta manera, se plantea que aquellos sujetos cuya aptitud a la movilidad es más restringida, corren un mayor riesgo de aislamiento, pobreza económica y relacional, marginalización y exclusión.

Esta consideración de la movilidad exige también aprendizajes y dominio de condiciones multidimensionales como construcciones mentales del espacio, capacidades de uso de los medios, estado de salud, etc., que le permitirán al ciudadano poder construir imágenes mentales del espacio. Así, la capacidad de reaccionar a las exigencias y a las necesidades de la vida en sociedad no sólo sería una cuestión de transporte, sino también de capital humano.

En definitiva la capacidad de moverse en el espacio de la cotidianidad, presupone el conocimiento de la distribución de los recursos y las oportunidades en el espacio y la adquisición de competencias en materia de desplazamientos, que no todos tienen per se (Orfeuil, 2004).

### 4. PRESENTACION DEL CASO: LA AUTOPISTA ACCESO SUR A SANTIAGO

En este estudio se comprenderá la movilidad cotidiana como aquella "práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares espaciales" (Orfeuil, 2004:14).

Considerando lo anterior, se configura la pregunta central del estudio:

¿Cuáles han sido los principales efectos de la instalación de la Autopista Acceso Sur a Santiago (AASS), en las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes y familias que residen en los barrios vulnerables de la periferia pobre de la zona sur de la ciudad de Santiago de Chile?

La hipótesis central que articula la investigación es:

La AASS es una expresión de las nuevas formas de segregación móvil y desigualdad en la ciudad, que ha tenido efectos diferenciados en los sectores por donde pasa. En algunos barrios se ha transformado en una barrera, que limita la accesibilidad y movilidad cotidiana de sus habitantes y familias, y en otros barrios, ha mejorado la conectividad y accesibilidad para la movilidad de sus habitantes y familias en el espacio local y metropolitano.

La ciudad, en su forma, presenta profundas transformaciones. Así, las formas de “moverse” por ella deben modificarse también, apelando a nuevas competencias y capacidades de las personas. Esas capacidades –su posesión y su posibilidad de ponerla en práctica- se relacionan con el lugar en la ciudad, con las condiciones socioeconómicas de las personas y con el impacto que las transformaciones viales generan en los contextos de movilidad.

El enfoque metodológico que orienta esta investigación es cualitativo, exploratorio y descriptivo<sup>5</sup>. Se propone un estudio de casos; como estrategia micro social<sup>6</sup>, y la unidad de análisis seleccionada la constituye una muestra aleatoria de 70 familias habitantes de las comunas antes mencionadas.

#### 4.1 La Autopista Acceso Sur a Santiago de Chile: cambios y efectos en los Barrios aledaños y movilidad cotidiana de sus residentes

A continuación se presentan avances preliminares del estudio de caso de la AASS<sup>7</sup>, y sus implicancias en la movilidad cotidiana de los habitantes de los barrios aledaños, ubicados en las comunas de La Granja, La Pintana, y Puente Alto.

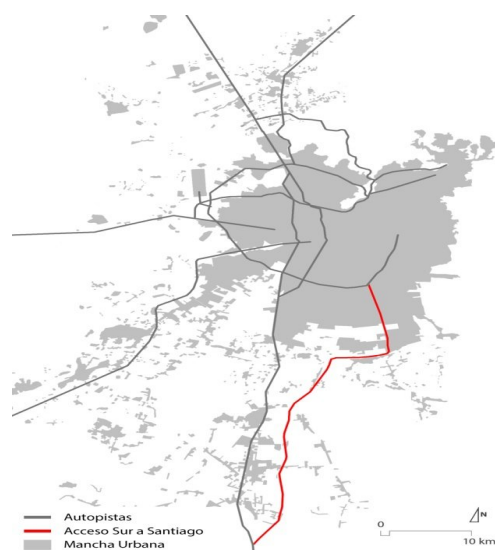
---

<sup>5</sup> Esta alternativa de investigación tiene como propósito entender cómo los miembros de un grupo social, a través de su participación en procesos sociales, establecen sus realidades particulares y las dotan de significado (Reyes 2008: 8).

<sup>6</sup> Las técnicas utilizadas en esta investigación son: observaciones descriptivas no participantes, entrevistas semi-estructuradas a familias, residentes en estos territorios, actores locales y metropolitanos (públicos y privados) considerados claves en el proceso (según matriz tipológica) Se utilizan también otros materiales, como registros fotográficos y mapas socio-espaciales. Fuentes secundarias de información; encuestas origen destino(O-D), datos socio demográficos, socio-económicos y morfológicos de la población afectada (Censos, Casen) y micro-observaciones basadas en sistemas de información geográfica (SIG).

La AASS<sup>8</sup> fue diseñada hace más de diez años, destinada a proveer una alternativa de ingreso a Santiago desde el sur del país, beneficiando a todos aquellos automovilistas y residentes cuyo destino se encontraba en Santiago Sur-Oriente. Es una obra pública, adjudicada en 1998, operada bajo el sistema de concesiones<sup>9</sup> y forma parte de la Concesión Internacional de la Autopista Ruta 5 Sur, tramo Santiago - Talca. El tramo total de esta concesión, abarca 250 kilómetros, el cual corresponde al 25% del total de la inversión de la Ruta 5<sup>10</sup>, lo que da cuenta de la importancia económica de este proyecto y su impacto en la política de vialidad.

Ilustración 1: Mapa Autopistas del Gran Santiago, destaca en rojo la AASS



Fuente: Elaboración propia.

<sup>7</sup> La presente investigación se sustenta en un avance de la Tesis Doctoral de Paulette Landon, cuyo trabajo de campo se encuentra actualmente en desarrollo.

<sup>8</sup> Esta autopista de 46 km, cuyo costo alcanzó los 300 millones de dólares, permite acceder directamente a Santiago desde el sur, conectando la Ruta 5 con Américo Vespucio.

<sup>9</sup> Por Decreto Supremo N° 859 de fecha 30 de junio de 1998 del Ministerio de Obras Públicas, publicado en el Diario Oficial con fecha 31 de agosto de 1998, se adjudicó el contrato de concesión denominado "Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Santiago Talca y Acceso Sur a Santiago", que permite la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los km. 29,014 y 219,490 de la Ruta 5 Sur, incluyéndose las obras correspondientes al Acceso Sur a Santiago comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 46,586 y las obras correspondientes al By-Pass Rancagua comprendidas entre los kilómetros 66,760 y 94,829.

<sup>10</sup> Proyecto Acceso Sur a Santiago (1997). Ministerio de Obras Públicas.



Con este proyecto se esperaba mejorar la conectividad entre el sector sur y el resto de la capital, al enlazar en su extremo norte con la Avenida Américo Vespucio, principal eje vial estructurante del Gran Santiago. Y así, favorecer el desarrollo de sectores urbanos deprimidos, además de potenciar las "zonas industriales exclusivas", definidas por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Se esperaba favorecer a una población de cerca de 1.550.000 habitantes<sup>11</sup>.

La AASS debió entrar en operación el año 2002. Sin embargo, debido a problemas de gestión pública, que incluyeron dificultades de coordinación sectorial, errores de diseño, deficiencias en las normativas de calificación medioambiental, problemas con los vecinos de los barrios colindantes y la empresa concesionaria<sup>12</sup>, el plazo de las obras se extendió más allá del tiempo originalmente contratado. La autopista se inauguró finalmente a inicios del 2010, con siete años de retraso respecto de la fecha programada inicialmente y con una serie de acuerdos de compensación que siguen hasta la fecha de hoy pendientes<sup>13</sup>. Es el proyecto vial que ha tomado mayor tiempo en materializarse en el país, contando con la participación de nueve ministros de Estado pertenecientes a cuatro períodos presidenciales distintos.

Esta autopista atraviesa siete comunas del sector sur de la capital<sup>14</sup>, que se caracterizan por tener altos niveles de vulnerabilidad y pobreza. En la Ilustración 2, se presentan los territorios donde se ubican los cuatro barrios de estudio de esta investigación: Bajos de Mena, El Castillo, La Serena y Santo Tomás. Este último corresponde al tramo urbano más emblemático del proceso de construcción de este proyecto vial.

---

<sup>11</sup> Documento Ingelog 2008

<sup>12</sup> La Sociedad Concesionaria que se adjudicó el proyecto fue: la Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A. por un plazo de 25 AÑOS. El mayor costo de este proyecto fue la construcción del túnel soterrado, que corresponde a los últimos 2,9 km del tramo urbano.

<sup>13</sup> A la fecha de hoy, el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y el Servicio de Vivienda y Urbanismo no han dado cumplimiento a todas las obras y proyectos de compensación comprometidos a los habitantes de los barrios colindantes, entre ellos la instalación de señalética en el tramo urbano de la autopista, reconstrucción de áreas verdes, expropiaciones y ampliación de la oferta de transporte público.

<sup>14</sup> Las comunas de Paine, Buín, San Bernardo, Puente Alto, La Florida, La Pintana y La Granja.

## Ilustración 2. Mapa áreas de estudio y Mapa de AASS



Fuente: Elaboración propia

### 4.2 Efectos del proceso de diseño e instalación de la AASS en los barrios intervenidos

Son muchas las externalidades y conflictos que ha generado este mega proyecto vial en las distintas escalas del territorio.

En primer término, la condición inter urbana de este proyecto vial generó una serie de dificultades que se concentraron en el tramo urbano de la autopista. Es clave atender este punto, ya que gran parte de los problemas generados en las comunidades aledañas a la AASS se desprenden de su condición no urbana.

Es así que por su condición inter urbana esta autopista no incluyó en el diseño, la instalación de infraestructura de soporte para la movilidad peatonal, como la instalación de semáforos en cruces y accesos, señalética local y pasos peatonales orientados a mejorar la conexión de los residentes con otros barrios. Como tampoco incluyó una Resolución de Calificación Ambiental que se adecuara a la condición urbana del territorio afectado. Todos estos elementos condicionaron seriamente las posibilidades de conectividad y seguridad de los habitantes de los barrios aledaños a este proyecto vial. En este caso, las autoridades se resistieron a cambiar la condición de esta autopista, a pesar de

todos los problemas generados, especialmente en el tramo de mayor densidad (túnel soterrado), situación que hasta la fecha de hoy afecta la accesibilidad y movilidad cotidiana de los habitantes de estos barrios.

En segundo lugar, la inexistencia de una evaluación ambiental inicial del proyecto<sup>15</sup> provocó una serie de problemas entre el Ministerio de Obras Públicas (MOP), la Concesionaria y la comunidad local, respecto de las responsabilidades y medidas socioambientales a resguardar. Es evidente que el MOP no consideró, en el llamado a licitación, las variables ambientales relacionadas con el medio humano, como los aspectos sociales, económicos o culturales de la población contigua a las obras. Dicha consideración habría permitido anticipar estrategias de solución frente al surgimiento de los problemas y las medidas derivadas de reivindicaciones legítimas, que llevaron a duplicar los años y costos de construcción de la AASS<sup>16</sup>.

En tal sentido, la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente<sup>17</sup>, será de gran importancia para la regulación general de la construcción de obras de infraestructura en nuestro país. En base a esta legislación y dado los perjuicios ocasionados, los actores locales exigieron que el proyecto AASS se sometiera a Resolución de Calificación Ambiental (RCA) en dos ocasiones (en 1999 y en 2002) y se realizó un último ajuste en el año 2005. Esto con la finalidad de evaluar y reparar los costos ambientales y sociales no previstos hacia las comunidades locales intervenidas.

La mayor magnitud de los impactos ambientales se registró directamente en las poblaciones que residían en los barrios aledaños al sector del túnel soterrado. El principal malestar de los vecinos se explica porque las obras se instalaron a un metro de la reja de salida de sus casas, separando con mallas algunos tramos, realizando cortes de calles y accesos para las faenas de excavación. Esta situación expuso a la población residente a ruidos molestos, a eventos de polución e inundaciones que dañaron las propiedades y dificultó el suministro de servicios básicos en los barrios contiguos a la obra<sup>18</sup>. En algunos sectores tuvieron que soportar estas condiciones por más de dos años, situación que provocó serios problemas de salud en la población, de acceso y de circulación intra y extra barrial.

---

<sup>15</sup> Según documento de la Comisión Arbitral, "Se evidencia claramente que no existía RCA a la fecha de licitación..pag.10.

<sup>16</sup> A la fecha no se ha encontrado un documento que entregue información sobre los costos finales de este proyecto. En la entrevista realizada a un ex Director de Vialidad de MOP, este indicó que el costo final habría superado con creces el presupuesto inicial, si se consideran las obras complementarias no previstas, entre ellas, túnel soterrado, colectores, etc.

<sup>17</sup> En base a la legislación ambiental se solicita la RCA del proyecto en el año 1999, y posteriormente se hacen ajustes en los años 2002 y 2005. En documento Comisión Arbitral, pag.15.

<sup>18</sup> Entre ellas, podemos mencionar las reiteradas roturas de matrices de agua potable, aparentemente Aguas Andinas habría construido una matriz ineficiente, que no cumplía con los estándares mínimos, ...Documento Comisión Arbitral pag.27.

#### 4.3 Efectos en la movilidad cotidiana de los habitantes de los barrios intervenidos

La AASS sin duda modificó las condiciones existentes en el territorio del estudio de caso, generando importantes externalidades positivas y negativas para la movilidad de sus residentes. En tal sentido, la autopista mejoró la conectividad en algunos de los barrios colindantes como es el caso de “La Serena” en La Granja, facilitando su acceso. También, se observa un incremento de la iluminación y de la semaforización en los barrios de “La Serena” y “Santo Tomás”. Además, se construyeron varios espacios públicos, entre ellos, el Parque Intermodal La Platina en la Pintana.

Ilustración 4: Fotografía Av. La Serena 2012



Fuente: Elaboración propia

En algunos tramos de la autopista se observa un aumento de la infraestructura industrial y de comercio, especialmente en el sector de “Bajos de Mena”. En general se aprecia un importante crecimiento de la construcción de viviendas sociales en los paños aledaños a la AASS.

Las externalidades negativas más conocidas de esta carretera son los impactos de degradación de sus zonas más inmediatas, como el efecto barrera en las zonas donde se implanta, y el efecto túnel que lleva a una pérdida de interés y de valor en las zonas adyacentes que no tienen comunicación con la infraestructura construida (Figueroa, 2012), en especial se observa esta situación en los barrios de “Bajos de Mena” y “El Castillo”. Además existen otros impactos indirectos como la concentración

de contaminación (micro basurales en los bordes de la caletería), los riesgos de accidentes y la congestión.

En el caso de los barrios “La Serena” y “Santo Tomás”, se observa una importante pérdida de áreas verdes en las aceras debido a la construcción en túnel.

Se constata una disminución en el acceso y frecuencia al transporte público, como una deficiente señalización en los tramos más poblados: insuficiencia de semáforos y de accesibilidad a las pasarelas peatonales.

Ilustración 5 : Muro caletería AASS en El Castillo; “los habitantes reclaman un semáforo”



Fotografía: Elaboración propia

En el caso de El Castillo la oferta y frecuencia disminuye considerablemente, obligando a sus habitantes a incrementar el uso de colectivo, la caminata y la bicicleta para no inmovilizarse<sup>19</sup>.

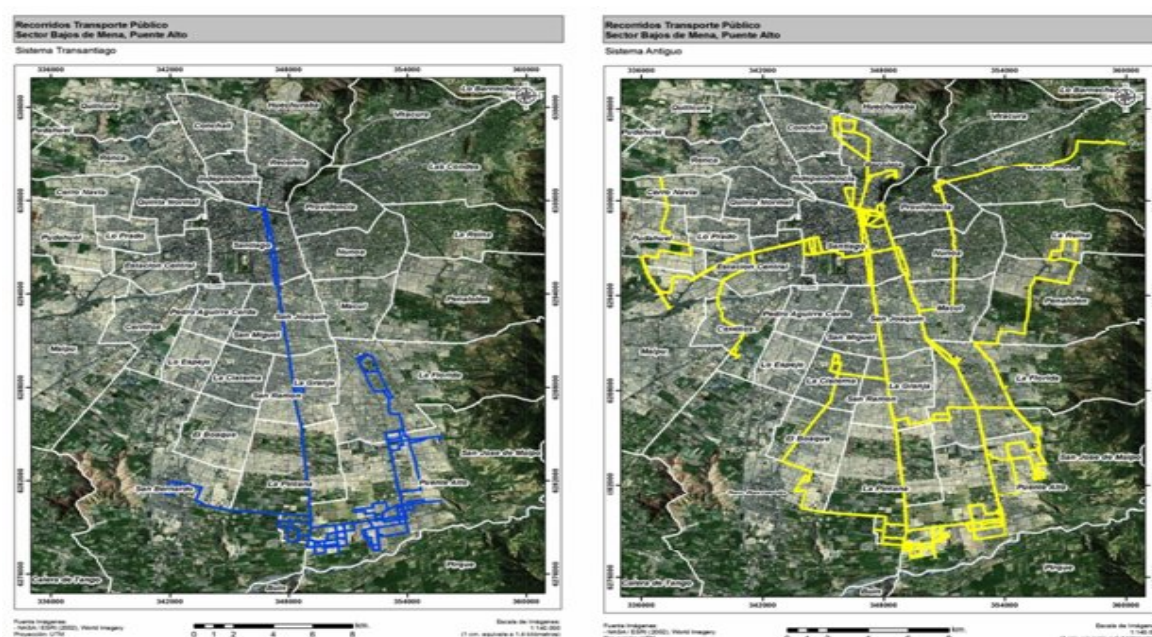
En el caso de Bajos de Mena, es posible apreciar cómo los cambios en el transporte público (realizados en el proceso de construcción de la AASS) han limitado las posibilidades de movilidad, y aumentado considerablemente los tiempos de viaje y de conectividad de los habitantes a nivel local y

---

<sup>19</sup> Entrevistas realizadas a 16 familias habitantes de El Castillo entre los meses de abril a agosto 2013.

metropolitano. A modo de ejemplo, en este territorio no se consideró la construcción de pasarelas peatonales que conectarán a sus habitantes con otros barrios<sup>20</sup>.

Ilustración 6. Recorridos Transporte público, Sector Bajos de Mena – Sistema Antigo y Sistema Transantiago.



Fuente: Elaboración propia. En base a datos de SECTRA 2006-2012.

## 5. A MODO DE CONCLUSION

La instalación de la AASS es, sin duda, uno de los mayores gastos directos en infraestructura que difícilmente afectarán nuevamente a las comunas de la zona sur de Santiago (RPTE, 2009). Se esperaba que este proyecto contribuyera a una mayor integración de sus territorios a través del aumento de la conectividad y de la movilidad de las personas que habitan en los barrios aledaños a esta infraestructura. Sin embargo, en este caso, vemos cómo la instalación de esta carretera ha aumentado la desigualdad y la exclusión social de estos habitantes. Lo que se ha expresado mediante: el aumento de los tiempos de viaje, serias dificultades para hacer uso de las pasarelas, la insuficiencia de accesos, señalética, como problemas de frecuencia y de disponibilidad de transporte público en algunos tramos de la autopista, entre otros.

<sup>20</sup> Entrevistas realizadas a 25 familias habitantes de Bajos de Mena entre los meses de julio y septiembre 2012.

En este escenario, podemos observar los efectos de un proceso de renovación urbana que en su diseño no consideró la complejidad política, administrativa y territorial del tejido urbano intervenido. Este caso plantea la necesidad de mejorar las condiciones técnicas y sociales del sistema de concesiones, asegurando un buen diseño del contrato al inicio de un proyecto de carreteras, garantizando condiciones técnicas, medioambientales y de participación social de los ciudadanos que habitan en los territorios intervenidos.

Esta nueva vía estructurante de la ciudad, claramente no fue diseñada para estos habitantes, porque la capacidad económica de estas personas no le proporciona acceso y posibilidad de pagar por el uso de esta carretera. Esto se ve reflejado en el mínimo cuidado en la construcción y en la conexión de la autopista con las vías estructurantes de los barrios afectados, generando un borde que se transforma en barrera para sus habitantes, debido a su condición de barrios de la periferia pobre de la urbe, en especial en este caso, se trata de barrios vulnerables de la periferia pobre de la ciudad.

Es reconocido que el servicio de Transantiago, en general para las comunas que se encuentran en la periferia pobre de la ciudad cuenta con un acceso no satisfactorio al transporte público, ya sea por la distancia que se debe caminar para acceder al servicio, como por su baja frecuencia. En estos territorios la instalación de la AASS y el sistema de Transantiago, ha contribuido a profundizar el sentimiento de insularidad, y de abandono de sus habitantes. Las condicionantes geográficas de la segregación en estos territorios obstaculizan el acceso duplicando los tiempos y recorridos de sus habitantes a oportunidades de desarrollo educacional, económico, laboral, cultural y recreacional, así como de mejoramiento de su calidad de vida y movilidad social y cotidiana.

En este caso, podemos constatar que un beneficio y recurso metropolitano para la movilidad, produce costos diferenciados en las escalas de la ciudad, concentrando primordialmente las externalidades negativas en la escala local. Esto sumado a su condición de borde de ciudad, dan cuenta de un contexto socio espacial de alta vulnerabilidad.

Este caso, da cuenta de nuevos conflictos urbanos generados por la instalación de megaproyectos viales. Existe una percepción generalizada de que los ciudadanos no son considerados como un actor relevante por el Estado al momento de planificar nuestras ciudades. En este sentido interesa avanzar en el reconocimiento de las dinámicas sociales que producen las intervenciones viales urbanas en los distintos sistemas, así como sus consecuencias en la movilidad cotidiana de los habitantes de barrios que sufren una mayor exclusión social en la ciudad.

Un desafío central dice relación con pensar en una movilidad y accesibilidad urbana que resguarde el derecho a la equidad, en tanto que derecho a la calidad de vida, que no se relaciona exclusivamente con marcos económicos, materiales, sociales y culturales, sino también en relación al concepto de gobernabilidad, vinculado con la posibilidad de que los ciudadanos puedan acceder a una participación efectiva en la

ciudad y en sus procesos de transformación. En estos casos se está debilitando la idea de la ciudad como espacio social y se está favoreciendo la reclusión de los habitantes en barrios ya socialmente estratificados.

Así, puede concluirse que los territorios por donde pasa esta autopista concentran problemáticas sociales como pobreza, un importante aumento poblacional que se localiza en zonas no consolidadas de comunas con altos índices de vulnerabilidad social y una ausencia relativa de servicios sociales, de salud y educación, lo cual se ve agravado por las dificultades de conectividad y accesibilidad que limitan a sus habitantes en su movilidad cotidiana. A través de este caso hemos visto que las desigualdades de la movilidad son múltiples y no se resumen en la pregunta sobre el acceso o disponibilidad de infraestructura.

Por último, estudios como el que se plantea aquí, deben contribuir a mejorar la formulación de la política social urbana, con miras a reducir las brechas de exclusión socioterritorial y las insuficiencias de los diseños de artefactos de movilidad urbana. Lo anterior, orientado a garantizar una movilidad cotidiana y una calidad de vida para todos los ciudadanos, que otorgue recursos en transporte y accesos equitativos a los servicios e infraestructuras de la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

ASCHER, F. (2005). Le sens du mouvement: modernités et mobilités.. L'essentiel des communications. Ed. Belin, France, 2005.

BRAHM, A., (2008) Autopistas urbanas: Santiago, Chile. Arq, (60), pp. 28-39.

ESTACHE, A. (2003) Privatización y regulación de infraestructuras de transporte: una guía para reguladores. Alfaomega, Washington, EE.UU.

FIGUEROA, O. (2013). Infraestructuras de Transporte Terrestre, Ciudad y Movilidad en América Latina. En Infraestructuras urbanas en América Latina: gestión y construcción de servicios y obras públicas. IAEN, Quito.

FIGUEROA, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. Revista Eure (Vol. XXXI, N° 94), pp. 41-53, Santiago de Chile. Versión impresa ISSN 0250-7161 doi: 10.4067/S0250-71612005009400003.

PROYECTO INVESTIGACION IVM (2011-1012) Ver informe completo en: Autopistas urbanas en Santiago: ¿para la movilidad de vehículos, personas o capitales? Autores: O., Figueroa, Cortéz, Figueroa y Landon.



KAUFMANN, ( 2001),V.Mobilité et vie quotidienne: Synthèse et questions de recherche. PLUS n° 48,. Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l'équipement, des transports et du logement, France.

KAUFMANN,V., et JEMELIN,(2004) CH.La motilité, une forme de capital. Permettant d' éviter les irréversibilités socio-spatiales?, EPFL –LASUR, Lausanne, Suiza.

LANDON, P. y RODRIGUEZ-MILHOMENS, B. (2012) "El derecho a la movilidad espacial y a la participación en la ciudad". En De la Fuente G. y Mlynarz, D. El pueblo unido...mitos y realidades sobre la participación ciudadana en Chile, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, Santiago.

LE BRETON, E. (2005). La mobilité quotidienne dans la vie précaire. Note de recherche pour L' Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot – et Abeille Aide Entraîne. Marzo, France.

ORFEUIL, J-P.,( 2004). Étudier et qualifier les Mobilités et les espaces urbains. Centre de Recherche sur l' Espace, les Transports,, l' Environnement et les Institutions Locale., 2004.

RPET (Red Popular Enrique Torres), 2009. Chile. Carretera acceso sur: la autopista de la injusticia. [en línea] Disponible en: <<http://accionpropagandanoticias.blogspot.com/2009/09/chile-carretera-acceso-sur-santiago-la.html>> [Obtenido el 02 de noviembre 2010]

ZUKIN, S. ( 1995)"Whose Cultura? Whose City?", The Cultures of Cities. Cambridge, MA: Blackwell Publishing.