

Transformaciones Socio Territoriales en el Periurbano y Desigualdad Espacio-temporal

Territorial Transformations of the Peri-urban and Space-time Inequality

Pablo MANSILLA Quiñones [1](#)

Recibido: 20/12/2017 • Aprobado: 20/01/2018

Contenido

- [1. Introducción](#)
- [2. Metodología](#)
- [3. Resultados](#)
- [4. Conclusiones](#)

[Referencias bibliográficas](#)

RESUMEN:

Se analiza el proceso de reestructuración territorial que ha experimentado la periferia metropolitana de Santiago de Chile a partir de la provisión de infraestructura de transporte. Posteriormente se identifican las formas de desigualdad socio espacial que surgen en la periferia metropolitana como resultado de una accesibilidad diferenciada. Los resultados permiten identificar que a las formas de desigualdad y exclusión social que se remarcan espacialmente se suman nuevas formas de desigualdad en relación al uso del tiempo.

Palabras-Clave: Periferia, Accesibilidad, Desigualdad Social

ABSTRACT:

The process of territorial restructuring experienced by the metropolitan periphery of Santiago de Chile is analyzed from the provision of transport infrastructure. Subsequently, the forms of socio-spatial inequality that arise in the metropolitan periphery are identified as a result of a differentiated accessibility. The results allow us to identify that the forms of inequality and social exclusion that are remarked spatially add new forms of inequality in relation to the use of time.

Keywords: Accessibility, periphery, social inequality

1. Introducción

Las periferias urbanas de las grandes metrópolis latinoamericanas se encuentran expuestas a profundos procesos de reestructuración territorial (De Mattos, 2002). Sus cambios encuentran un correlato con los reajustes políticos, económicos y sociales desplegados en el contexto del modelo neoliberal, donde el Estado y sus instituciones han asumido un rol secundario en el ordenamiento territorial (Theodore Et. al, 2009).

Una de las principales características de este proceso es la acelerada expansión urbana hacia la periferia, que ha extendido las funciones de la ciudad hacia zonas rurales, introduciendo nuevos estilos de vida e innovaciones en las formas de diseño urbano, transformando

espacios que hasta hace algunos años se caracterizaban por su marcada ruralidad (Hidalgo Et. al, 2007; Hidalgo Et. Al. 2008).

Autores como Cardoso y Fritschy (2012) describen estas dinámicas como parte de un proceso de *rururbanización*, mediante el cual se originan formas difusas de sociedad que son híbridas entre lo rural y lo urbano. La rururbanización se encuentra determinada por un proceso de flexibilización de los instrumentos de ordenamiento territorial, que facilitan el crecimiento urbano descontrolado sobre espacios rurales (Mansilla, 2016). Al mismo tiempo, un factor que influye de forma significativa en este proceso es el desarrollo de infraestructuras de accesibilidad y autopistas, que han generado una compresión de los tiempos de desplazamiento, motivando a habitantes de zonas urbanas a residir en espacios periurbanos (Graham y Marvin, 2001). De esta forma, el crecimiento metropolitano hacia la periferia se debate en un doble proceso de expansión territorial fragmentada y compresión temporal generada por el sistema de autopistas.

Tal como lo señala Ávila (2009), uno de los aspectos representativos de este proceso es el incremento en la movilidad de personas que diariamente se desplazan hacia los centros urbanos para poder acceder al trabajo, también conocidos en la literatura anglosajona como *commuters* (Schwanen y Dijst, 2002). De esta forma, la accesibilidad es una de las condiciones que marcan la desigualdad social en la periferia urbana, como señala Jirón et Al. (2010), la accesibilidad representa una medida fundamental para garantizar el derecho a la ciudad, de forma tal que una baja condición de accesibilidad promueve condiciones de desigualdad social entre los habitantes.

El presente artículo sostiene como hipótesis que en el proceso de reestructuración espacio-temporal de la periferia de la Región Metropolitana de Santiago de Chile las condiciones de accesibilidad que poseen los habitantes es uno de los factores determinantes para comprender la desigualdad social en movimiento. Con este objetivo, la presente investigación indaga en el crecimiento metropolitano y la conformación de los espacios periurbanos. Al mismo tiempo analiza la accesibilidad temporal en cuanto variable que da cuenta de desigualdades socio temporales en la ciudad.

2. Metodología

La investigación tiene un enfoque descriptivo y utiliza un diseño metodológico de carácter cuantitativo, a través de herramientas proporcionadas por los Sistemas de Información Geográfica. En una primera etapa se llevó a cabo el levantamiento de información espacial de carácter secundario, a partir de fuentes oficiales disponibles en la plataforma de Infraestructura de Datos Espaciales (*ide.cl*), y a partir de fuentes primarias, registradas por medio de levantamiento de información espacial por medio de fotografías aéreas, que permitieron distinguir los patrones de crecimiento urbano y los tipos de usos de suelo.

En una segunda etapa, se llevó a cabo el análisis espacial de datos, por medio de Sistemas de Información Geográfica. El análisis espacial fue de carácter vectorial, utilizando funciones de superposición de polígonos y análisis de proximidad y distancia entre los atributos espaciales presentes en el mapa.

2.1. Factores endógenos y exógenos en la producción de espacios periurbanos

Diversos estudios desarrollados en Chile y en América Latina han profundizado en las transformaciones urbanas que experimentan las grandes metrópolis durante las últimas décadas (Janoschka, 2002; Hidalgo Et. al, 2005; Parnreiter, 2005). Algunos de los procesos descritos por estos autores son la fragmentación urbana, la segregación social y la expansión urbana hacia la periferia. De forma general, estos estudios, encuentran común acuerdo en que los factores que inciden en la metamorfosis de las ciudades contemporáneas tienen una explicación válida en lo que De Mattos (2002) denomina como factores "endógenos" y "exógenos" de transformación de las ciudades latinoamericanas. Los primeros asociados a la profundización de los procesos de acumulación capitalista y a las estrategias neoliberales que se han implementado en los países de América Latina. En este contexto

político el Estado juega un rol secundario en la planificación urbana, dejando abierta la posibilidad para que el desarrollo urbano se rijalas condiciones del mercado de suelo (Mansilla y Fuenzalida, 2010; Mansilla, 2016). Mientras los factores exógenos dan cuenta de las transformaciones experimentadas por las ciudades en el contexto de la globalización, en las que destaca: i) la participación de capitales externos a los países donde se realiza el proyecto, ii) la innovación tecnológica asociada a los transportes y las comunicaciones, así como también iii) la incorporación de nuevas tipologías de vivienda, modos de gestión y diseño que intentan promover nuevas formas de habitar (Janoshka, 2002; Hidalgo, 2004; Borja, 2007; De Mattos, 2010)

Este proceso ha originado una profunda reestructuración territorial, donde existen a lo menos dos aspectos importantes de destacar. El primero tiene relación con una significativa expansión horizontal de la superficie urbana hacia zonas periurbanas como resultado de la desregularización del ordenamiento territorial, y de forma paralela, un proceso de compresión temporal de los desplazamientos, como resultado del desarrollo de tecnologías de transporte y comunicaciones.

Estos procesos que experimenta la ciudad, representan una modificación en la escala espacio-temporal en la cual se reproduce la ciudad, fenómeno que trae consigo hasta áreas tradicionalmente rurales las contradicciones y problemáticas propias de las áreas urbanas.

2.2. Los espacios periurbanos

El concepto de periurbano es comúnmente utilizado para definir aquellos espacios de transición entre lo urbano y rural, en los cuales se evidencian las consecuencias de los procesos de metropolización y extensión urbana sobre lugares que tradicionalmente cumplieron funciones y formas de habitar de carácter rural.

Según Allen (2003), el periurbano es un concepto polisémico, siendo posible reconocer la siguientes concepciones a partir de los usos que se ha dado al concepto en los estudios urbanos: 1) *Morfológicas y funcionales*, que colocan acento en las condiciones de organización territorial, los usos de suelo y las formas físico-espaciales presentes en los espacios periurbanos; 2) *Sociales y de la vida cotidiana*: que se centran en comprender los modos de habitar urbano que se introducen en los espacios periurbanos. En este enfoque, muchas veces se prescinde de la base físico-espacial; 3) *Movilidad y Flujos*: que analiza los espacios periurbanos en cuanto interfaces espaciales, que se encuentran atravesadas por flujos relacionales entre lo urbano y lo rural; 4) *Mosaico ecológico, social e institucional*: que interpreta el periurbano en cuanto interface ecológica y socioeconómica, que compone un mosaico de sistemas productivos y naturales.

Algunos de los factores determinantes en la periurbanización y en las consiguientes transformaciones de función y estructura que han experimentado las zonas rurales en Chile, ha sido el significativo proceso de modernización rural que han experimentado los espacios rurales desde la dictadura militar, a través del desarrollo agroindustrial y la transnacionalización del mercado agrícola, enfocado a la producción para la exportación (Matheus, 2016). El proceso de descampenización del mundo rural, la pérdida de propiedad de la tierra y la inserción de la clase trabajadora en el sistema terciario, fomentó el proceso migratorio ciudad-campo realizada por grupos socio económicos de media y alta renta, motivando una readecuación en el mercado de tierras.

Un concepto asociado al estudio de la periurbanización es la *nueva ruralidad*, éste da cuenta de las transformaciones experimentadas en la noción tradicional de espacio agrícola y del sujeto campesino (Armijo, 1997; 2000; Ruiz Rivera & Delgado Campos, 2008; Naranjo, 2009; Salazar, 2010). La *nueva ruralidad* señala el cambio de los usos de suelo, la creación de nuevas formaciones residenciales, los cambios demográficos y poblacionales, entre otros aspectos que reconfiguran el espacio agrícola-rural.

Lo "rururbano" es otro de los conceptos utilizados para dar cuenta de las transformaciones generadas por el crecimiento urbano difuso, tal como señala Duran (2006), a través de este término se da cuenta del proceso "mediante el cual se originan formas difusas de sociedad que son híbridas entre lo rural y lo urbano". Los espacios rururbanos se caracterizan por

estar fuera de la ciudad tradicional, pero de manera próxima, debido a la dependencia económica y funcional que mantienen, motivado por el cual las conexiones que estos espacios mantienen con el centro económico tradicional son de gran importancia (Ruiz Rivera & Delgado Campos, 2008; Rufí, 2003; Entrana Durán, 2005).

De igual forma, la literatura anglosajona referida a estos temas dan cuenta de la transformación de los espacios rurales utilizando el concepto de *ciudad dispersa* (Rufí, 2003), para dar cuenta de aquellas ciudades que hoy crecen de forma difusa, extendiéndose sobre espacios que tradicionalmente fueron rurales. Una de las características diferenciadoras de este concepto es que su funcionamiento se encuentra vinculado a redes globales (Rufí, 2003), y a que se encuentra motivada principalmente por grupos socio económicos de mayor renta, que comienzan a trasladarse hacia el exterior de la ciudad tradicional.

Por otra parte, las explicaciones del proceso de periurbanización desde una perspectiva latinoamericana contrastan con las características señaladas en Europa. Tal como lo señala Souza (2010), la periurbanización en América Latina, se encuentra marcada por procesos de expulsión de población de bajos ingresos hacia la periferia urbana, debido a las transformaciones que experimenta el mercado de suelo. De esta forma, parte significativa de la población que habita en los espacios periurbanos se encuentra expuesta a riesgos y vulnerabilidades propias de los asentamientos informales, en los que se tienden a profundizar las diferencias sociales.

Según Souza (2010), para comprender el proceso de periurbanización es necesario tener en consideración dos tipos de fuerzas espaciales. En primer lugar, una fuerza centrífuga, que da cuenta del proceso de extensión del poblamiento de la ciudad. En segundo lugar, una fuerza centrípeta, que se genera desde los contornos urbanos a modo de fuerzas de contención del crecimiento urbano, generada por el movimiento de población desde el centro urbano, hacia la periferia. En este sentido, lo periurbano se puede definir como una mancha urbana que contiene en su interior una hegemonía rural, que se transforma a través de fenómenos relacionados al crecimiento de la densidad poblacional, cambio en el uso de suelo, conectividad con la ciudad central.

3. Resultados

Durante las últimas décadas la Región Metropolitana de Santiago de Chile, ha experimentado una considerable transformación en la zona periurbana. En efecto, en estos espacios de transición es posible evidenciar una expansión de las funciones urbanas, lo que ha terminado por modificar la realidad de diversas comunas que habían mantenido una vocación eminentemente rural hasta hace algunas décadas (Salazar, 2010).

Tal como señala Mansilla (2015), la expansión urbana ha sido impulsada por un profundo proceso de flexibilización de los instrumentos de ordenamiento territorial, lo que ha facilitado la introducción de funciones urbanas sobre espacios rurales no consideran consecuencias sociales y ambientales. Al mismo tiempo, un factor determinante es el desarrollo de infraestructuras, desarrollado a partir de la inversión en autopistas urbanas implementadas desde la década de 1990, a través de un sistema de concesiones que potencia la inversión privada a través de la transferencia de bienes de uso público a las empresas, las cuales se encargan del diseño, ejecución, mantención y cobro a los usuarios por el uso de la infraestructura vial (Mansilla, 2011).

Mediante el análisis de la expansión territorial y de la compresión temporal resultante de estos procesos, es posible analizar el modo en que el periurbano metropolitano se configura como una interface entre las realidades del mundo urbano y rural.

3.1. Evolución de los sistemas de propiedad y organización territorial en la Historia Presente de los Espacios Peri Urbanos Metropolitanos

Las diversas mixturas sociales y residenciales presentes en los paisajes de las periferias

urbanas de la Región Metropolitana de Santiago de Chile, son el legado de un proceso histórico con distintas racionalidades políticas respecto a la organización territorial y a las formas de ocupación del suelo. En este sentido, podríamos referirnos al periurbano como un espacio en que se refleja la acumulación desigual del tiempo, siendo posible reconocer tres fases históricas en la organización del territorio y en la propiedad de la tierra.

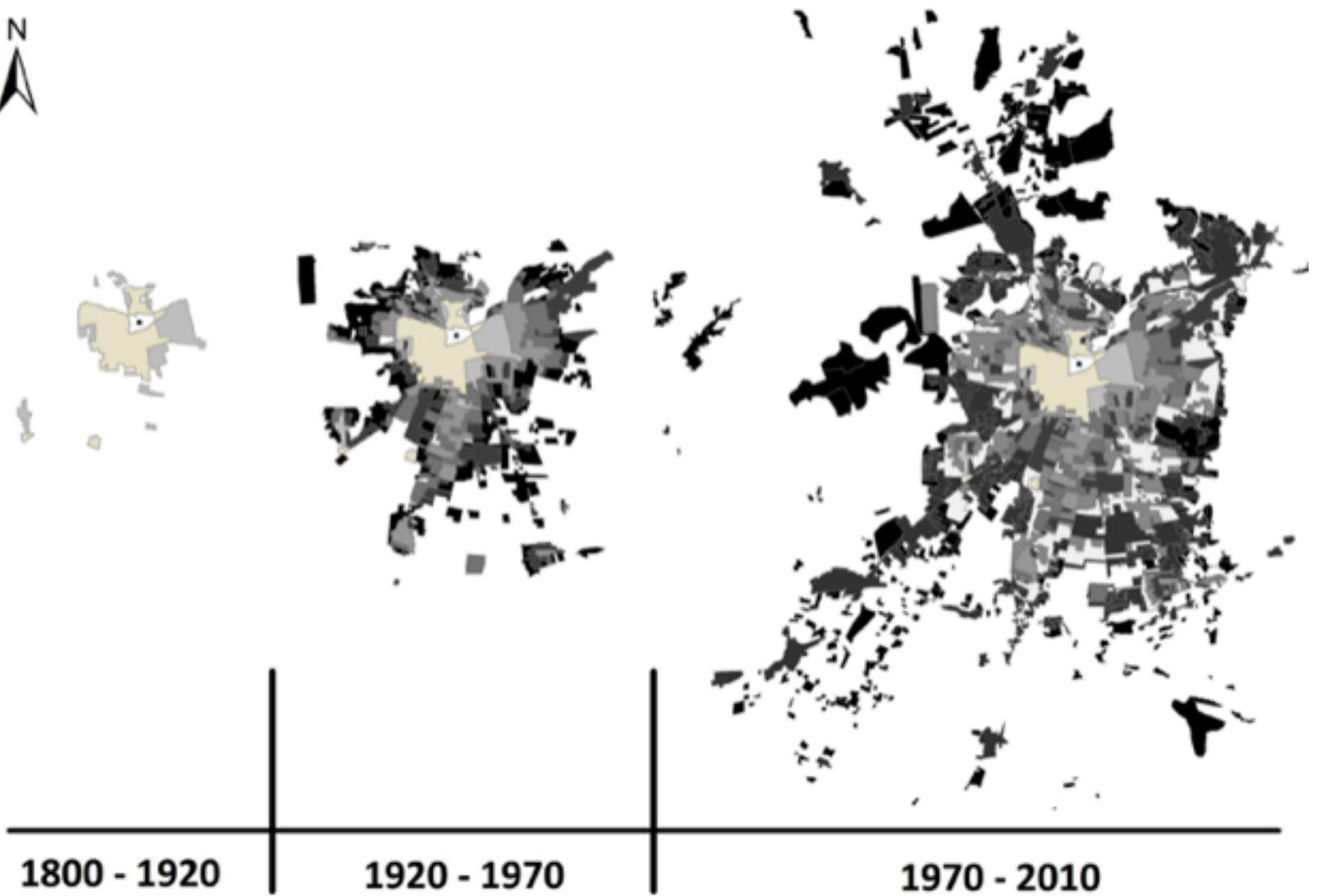
Primero, tal como aparece representado en la figura n°1, si nos remontamos a principios del siglo pasado, entre el período 1920 – 1970, el historiador Armando de Ramón (De Ramón, 1990), destaca que en aquella época la ciudad de Santiago aún era compacta y sus periferias eran principalmente pobladas por grupos de estratos socioeconómicos bajos, asociados a las clases populares, que debido a los bajos ingresos no podían acceder a viviendas propias.

Una segunda etapa, hace sentir uno de los primeros quiebres significativos en la configuración territorial de la periferia de la Región Metropolitana, ocurre en el contexto de la reforma agraria en el periodo 1964 - 1973, situación analizada por autores como Armijo, 2000; Naranjo ,2009; Salazar (2010), en la cual se modifica la estructura de la propiedad rural. Esta significativa reforma a la propiedad de la tierra impulsada en las zonas rurales de Chile, tuvo como objetivo modificar el sistema de latifundios, sub-dividiendo las grandes extensiones de tierras que cubrían los paños de terreno. Una vez generados los loteos de tierra las propiedades eran entregados a campesinos, como una forma de impulsar el desarrollo social y económico al romper con el sistema de concentración de tierras.

Inmediatamente después del golpe de Estado y la instauración de un modelo dictatorial en Chile, se genera una contra reforma entre los años 1974 y 1978 que devuelve las tierras al Estado. En este nuevo escenario (Armijo, 2000) menciona que de acuerdo a los registros de Corporación de Reforma Agraria, "de aproximadamente diez mil hectáreas un 28% fue restituido a sus propietarios originales, un 32% fue licitado, un 0,7% fue traspasado a instituciones y sólo un 33% fue entregado a los campesinos, quienes debieron postular a ella bajo un sistema de puntajes". En los años siguientes, gran parte de los campesinos que acceden a derechos de propiedad no son capaces de sostener créditos, ni incorporar tecnologías que les permitan aumentar los niveles de producción y ganancia, por lo cual se vieron presionados a vender las tierras a empresarios e inmobiliarias.

Figura n°1

Crecimiento Urbano de la Región Metropolitana de Santiago de Chile



Fuente: Elaboración a partir de información proporcionada por el Observatorio Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo - MINVU.

Posteriormente, en lo que podríamos considerar como una tercera gran etapa de transformación de los sistemas de propiedad de los espacios rurales en Chile y de forma particular en la periferia de la Región Metropolitana, se desencadena un proceso de transformación territorial a partir de la promulgación de la ley 3.516 en el año 1980, que permite llevar a cabo la subdivisión de predios rústicos con un tamaño mínimo de terrenos con 5.000 metros cuadrados. A esta ley se acogen una serie de propietarios que comienzan a subdividir sus terrenos, ofreciéndolos para la venta de lo que se ha denominado como *parcelaciones de agrado*, los cuales corresponden a predios destinados a grupos sociales de media y alta renta, orientados en un inicio a la construcción de segundas residencias, pero que con el tiempo se fueron transformando en residencias principales.

Este tercer proceso de subdivisión predial se evidencia una serie de impactos entre los cuales destacan principalmente dos aspectos, la introducción de una serie de nuevas tipologías de urbanización en el interior de estas comunas rurales remarca las diferencias sociales, definiendo una ciudad dual según grupos sociales. La subdivisión y los cambios en las formas de utilización del suelo definen la muerte de la actividad agrícola que se había mantenido históricamente en estos sectores, siendo un factor que influye sobre las economías familiares locales y a partir de lo cual se comienza un proceso de proletarización de las antiguas clases campesinas. Un tercer impacto guarda relación con que de forma paralela a la pérdida de tierras por los antiguos campesinos comienza un proceso de éxodo hacia las zonas urbanas de las comunas y en sectores localizados en los bordes de los caminos principales de las zonas rurales, que correspondían a una parte de los predios entregados con la reforma agraria.

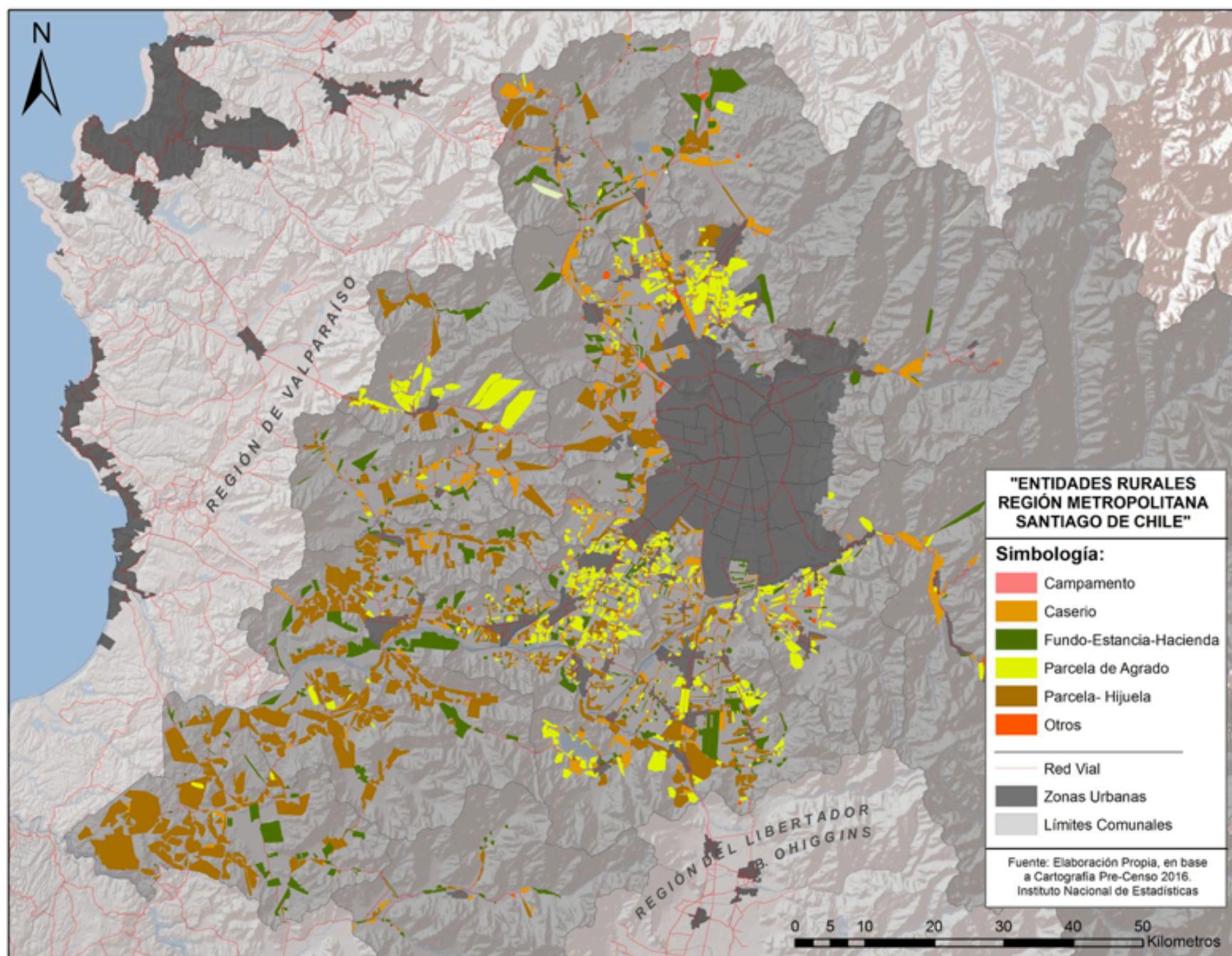
A través de la promulgación del Plan Regional Metropolitano de Santiago – PRMS se intenta poner freno al proceso de desarrollo urbano fragmentado en las comunas periféricas, definiendo que un 75% del total de la superficie comunal se encontrara dentro de la clasificación de áreas de interés exclusivo de uso silvo-agropecuario, definiendo que el

tamaño mínimo de subdivisión predial será de 4 hectáreas, con una vivienda en promedio cuyo tamaño no puede ser superior al 10% del tamaño del predio. De esta forma el PRMS es implementado en el año 1.994 para la Provincia de Santiago y Cordillera, más las comunas de Calera de Tango y San Bernardo, en el año 1997 las comunas de la Provincia de Chacabuco, y recién en el año 2006 se integran las comunas de la provincia de Melipilla y Talagante. Sin embargo, un gran porcentaje de las tierras de las comunas periféricas en zonas rurales fue subdividido de forma anterior a la promulgación sus respectivos PRMS, acogiéndose a lo dictado por la ley 3.516 de subdivisión de predios rústicos al ser ingresados como tales en el conservador de bienes raíces. De esta forma, muchos de los predios que actualmente no han sido parcelados en estas comunas y sobre los cuales se desarrolla algún tipo de actividad agropecuaria ya se encuentran proyectados para ser subdivididos, encontrándose a la espera de que los valores de suelo en el mercado aumenten.

En este contexto, tal como aparece representado en el mapa de la figura n°2, podemos argumentar siguiendo a los autores Hidalgo (2004) y Armijo (2000), que en la actualidad es posible visualizar que los procesos experimentados en la periferia urbana de la Región Metropolitana de Santiago, son el escenario actual de los contrastes sociales más altos de la Región Metropolitana, en los cuales residen, sin necesariamente convivir, una clase social campesina empobrecida, proletarizada, y sin tierras (Salazar, 2010) aglomeradas en caseríos o conjuntos de vivienda social. Y grupos socio económicos de clases medias altas, que residen en parcelaciones de 5.000 metros cuadrados en construcciones de gran tamaño, donde residen clases sociales altas que intentan escapar de las problemáticas de la gran ciudad y poder acceder a una mejor calidad de vida en lugares que aún mantienen condiciones rurales.

Figura n°2

Entidades Rurales en la Región Metropolitana de Santiago de Chile.



Fuente: Elaboración Propia, en base a resultados del Pre-Censo de Población

Como se señaló anteriormente, uno de los procesos de urbanización más significativos en los espacios periurbanos, tiene relación con la producción de parcelaciones de agrado. Tal como aparece representado en cuadro n°1, En la figura n°3 que se presenta a continuación se da cuenta de la magnitud de esta tipología residencial. Las comunas de Talagante, Pirque, Colina y Calera de Tango, son las comunas que concentran mayor cantidad de paños con parcelaciones de agrado, lo cual permite identificar en estas comunas una alta densidad de parcelaciones de agrado. Del mismo modo, es posible identificar que las comunas de Curacaví, Colina, Paine, Pirque y Talagante son las que contienen mayor superficie de parcelaciones de agrado.

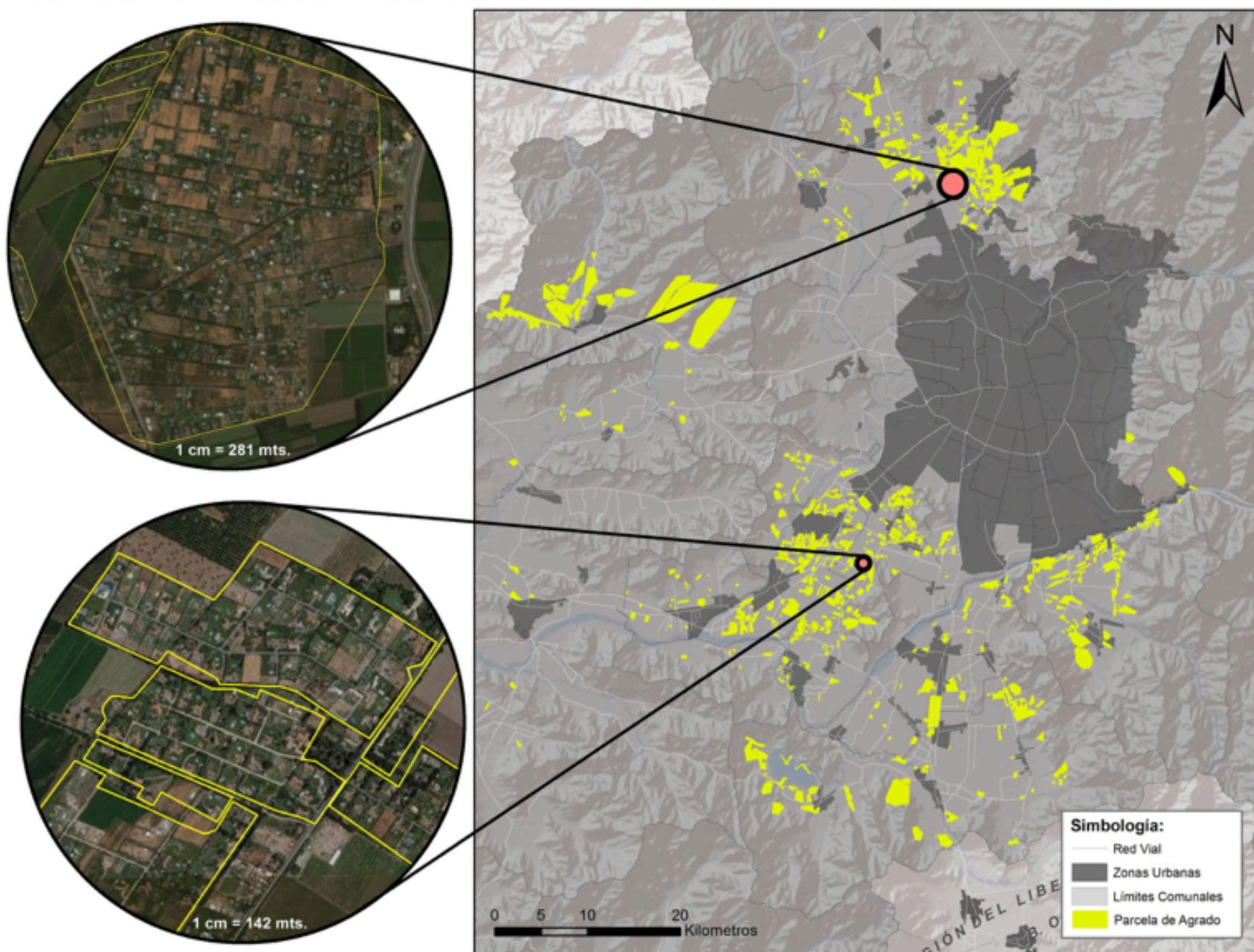
Cuadro n°1
Superficie de Parcelaciones de Agrado en Comunas del Periurbano
de la Región Metropolitana de Santiago de Chile

Comuna	Cantidad de Paños	Área en Hectáreas
Curacaví	34	5867,74
Colina	87	4852,06
Paine	65	4159,29
Pirque	92	2877,94
Talagante	103	2708,83
Lampa	72	1902,51
Peñaflor	82	1547,73
Calera de Tango	87	1387,59
Buín	42	1165,05
Isla de Maipo	62	720,89
Padre Hurtado	28	626,91
Meipilla	9	599,25
San José de Maipo	6	532,81
El Monte	23	349,38
María Pinto	8	255,58
San Bernardo	9	198,19
San Pedro	3	187,51
Tiltil	5	131,08

Del mismo modo, en el mapa contenido en la figura n°3, es posible reconocer la magnitud que poseen las parcelaciones de agrado. En el esquicio ubicado en la parte superior de la figura, en la zona norte del periurbano metropolitano, se encuentra localizada la comuna de Colina. En el paño representado en la imagen se contabilizan sobre 500 parcelaciones de agrado, que cuentan con superficies promedio de media hectárea. De igual forma, en el esquicio ubicado en la parte inferior de la figura, se muestra una muestra de la situación que encuentran las parcelaciones de agrado en la zona sur del periurbano metropolitano, específicamente el caso de la comuna de Calera de Tango. En el paño representado en la imagen se encuentran 225 parcelaciones de agrado, que poseen superficies aproximadas de media hectárea.

Figura n°3

"PARCELACIONES DE AGRADO EN ESPACIOS PERIURBANOS DE LA REGIÓN METROPOLITANA SANTIAGO DE CHILE"



Fuente: Elaboración Propia, en base a resultados del Pre-Censo de Población y Vivienda, desarrollado por el Instituto Nacional de Estadísticas - INE.

3.2. Contradicciones en el proceso de expansión urbana y dependencia de las áreas centrales

Al analizar las dinámicas territoriales del periurbano metropolitano, es necesario comprender las relaciones que éste mantiene con las áreas centrales de la ciudad.

En este sentido, tal como aparece representado en la figura n°4, las comunas que forman parte del periurbano metropolitano mantienen una significativa relación de dependencia de las áreas centrales de la ciudad, debido a que en la zona centrales (CBD) y en el cono Oriente de la ciudad, aún se concentran parte importante de las actividades asociadas al trabajo, servicios y comercios.

Esta tendencia a la concentración de actividades en las zonas centrales de la ciudad origina que exista un fuerte proceso de dependencia por parte periurbano, cuya expresión más clara se encuentra en la gran cantidad de desplazamientos de personas que diariamente se movilizan fuera de la comuna para acceder al trabajo

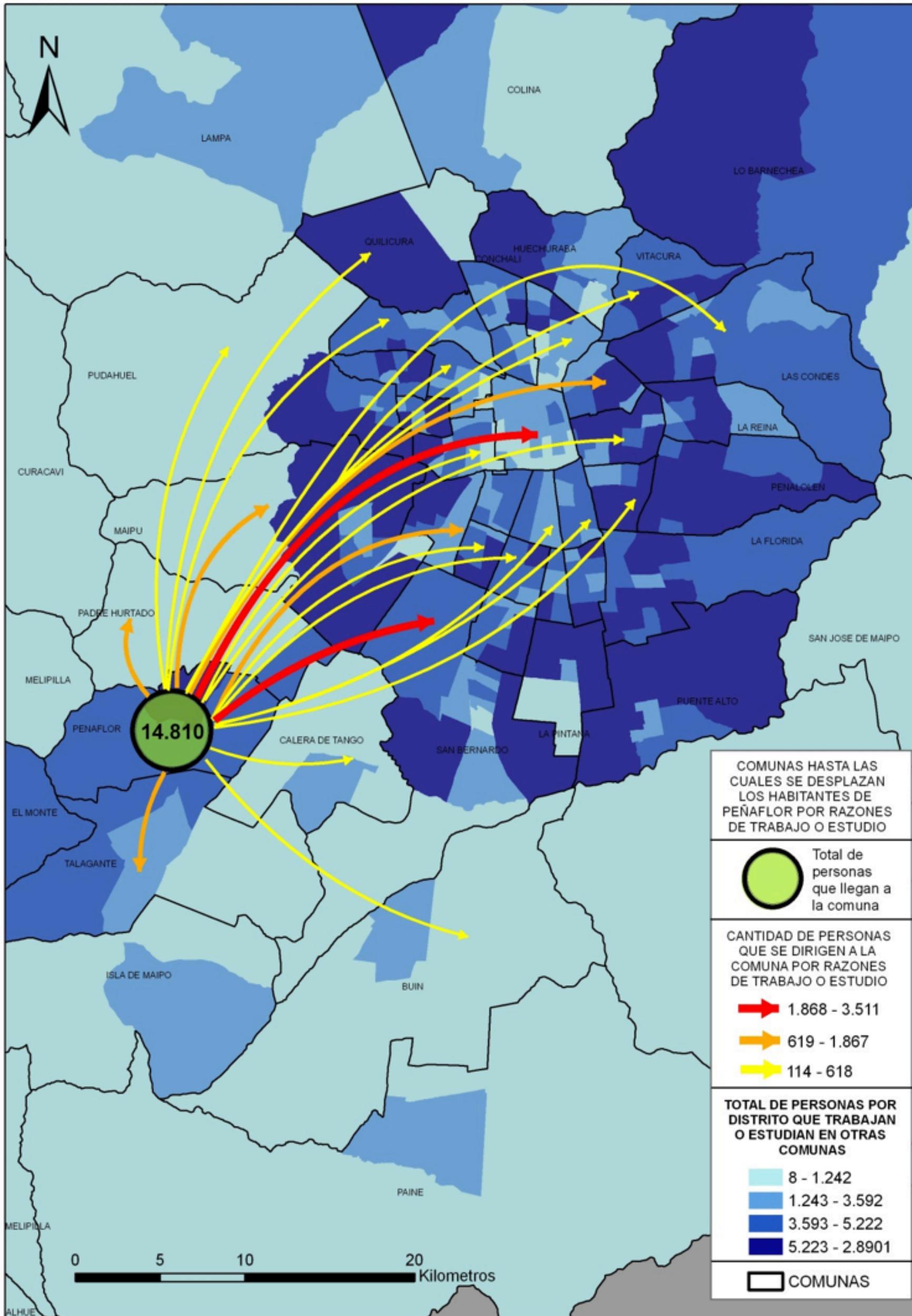
Por ejemplo, los resultados obtenidos para la comuna de Peñaflores indican una alta proporción de habitantes de la comuna que trabajan o estudian fuera de ella, alcanzando un total de 14.810 personas, que representan un 53,42% de las personas que se mueven por ambos motivos en la comuna. Esta cifra resulta considerable si se compara con la cantidad de personas que trabaja o estudia en su misma comuna, que para el año 2002 alcanza un total de 10.437 personas que representan un 37,65% de los viajes comunales.

Tal como aparece representado en la figura nº4, fueron representados los datos obtenidos a partir del Censo de Población y Vivienda 2002, en relación a las comunas donde trabajan o estudian los habitantes de la comuna. En el mapa es posible evidenciar que los desplazamientos cotidianos que se encuentran en el intervalo mayor, pueden ser diferenciados en desplazamientos que comprenden un alto rango de distancia de desplazamiento hasta la comuna de Santiago, y desplazamientos de rango corto orientados hacia la comuna de Maipú.

Asimismo, los desplazamientos que se encuentran en el intervalo intermedio, también presentan considerables diferencias en distancia recorrida, siendo posible identificar viajes de rango corto a las comunas de Cerrillos y Padre Hurtado, y desplazamientos de rango largo a las comunas de Providencia y Las Condes. El resto de los desplazamientos que se encuentran en el intervalo menor, se encuentran orientados diversas comunas del Gran Santiago, destacando por la distancia recorrida los viajes a comunas como Ñuñoa. Al observar las principales comunas a las cuales se dirigen las personas de la comuna de Peñaflores por razones de trabajo o estudio, es posible encontrar que la mayor parte se dirige hacia la comuna de Santiago con un total de 3.511 viajes que representan un 28% de los desplazamientos comunales fuera de la comuna. Del mismo modo, resaltan los viajes a la comuna de Maipú con un total de 1.867 viajes que representan un 15% de los desplazamientos fuera de la comuna, así como también, la comuna de Cerrillos con un total de 1.133 viajes que representan un 9% de los viajes con destino a otras comunas.

Figura nº4

Movilidad Cotidiana por Razones de Trabajo Estudio, desde la comuna de Peñaflores



Fuente: Elaboración propia, en base a datos Censo Población y Vivienda 2002 - INE.

3.3. Autopistas Concesionadas y Compresión de los Tiempos de Desplazamiento en la Periferia Urbana de la Región Metropolitana

Un aspecto interesante de destacar en el contexto de la expansión urbana de la Región Metropolitana, así como de las relaciones de dependencia que esta mantiene respecto de las áreas centrales, tiene relación con el modo en que el Estado a través del Ministerio de Obras Públicas, ha incidido en el desarrollo urbano metropolitano a través de la generación de condiciones de accesibilidad, mediante la provisión de infraestructura vial por medio de un sistema de concesiones a empresarios privados.

Las inversiones alcanzan una inversión aproximada de US\$ 1.800 millones, las que han sido desplegadas en la construcción de seis autopistas de operación privada, que se extienden en un total de 215 km aproximadamente (Green y Mora, 2005). El sistema de autopistas concesionadas se inicia dos años después del término de la dictadura militar, en un escenario en que el país se enfrenta a una serie déficit que venían arrastrándose desde hace algunas décadas en distintos ámbitos del desarrollo económico, siendo la infraestructura uno de los ámbitos prioritarios a desarrollar. En este sentido desde la década de 1.990 con el Gobierno de Aylwin se busca potenciar el desarrollo de infraestructura para inducir al crecimiento económico regional, sin embargo los recursos públicos con que cuenta el Estado no permiten sostener este tipo de inversiones, estimando conveniente fortalecer el vínculo entre las esferas públicas y privadas para el financiamiento de estas obras mediante la figura de concesiones privadas. Esta decisión que implica la liberación de recursos públicos y destinarlos a inversiones privadas resulta un proyecto de baja rentabilidad para el Estado pero que se esperaba generará un alto impacto social. Estas ideas se materializan finalmente en el año 1991 mediante la Ley No 19.068, mediante la que se convoca al sector privado a participar en la gestión de proyectos de infraestructura pública

Estas obras han permitido una compresión de los tiempos de desplazamiento en la ciudad (Harvey, 2003) y Santos (2008), posibilitando la generación de un doble proceso urbano en el cual la ciudad se expande espacialmente y al mismo tiempo se comprime temporalmente.

La consideración de estos impactos ha tenido poca relevancia tanto en los estudios urbanos como en la planificación misma de la ciudad. Siendo un claro ejemplo de aquello, que el Ministerio de Obras Públicas (MOP), no cuente actualmente con una evaluación post inversión que permita medir cuales han sido los impactos que han generado las autopistas concesionadas.

3.4. Desigualdades Espacio – Temporales en los Espacios Periurbanos

Hace algunos años (Santos, 2007), cuestionaba hacia quien se encuentra dirigida realmente la red urbana de la ciudad. De esta forma explicaba que en la gran metrópoli una de las formas en las cuales se expresan las diferencias sociales consiste en la posibilidad de poder acceder a sus espacios y a la utilización de sus recursos, de forma que *“existen ciudadanos que pueden utilizar toda la metrópoli, mientras otros solamente pueden utilizarla parcialmente, como si fuese una pequeña ciudad, una ciudad local”*. Esta idea toma sentido cuando queremos comprender quienes son los verdaderos beneficiados en el proceso de expansión urbana y compresión temporal en las zonas perirurbanas.

En efecto, el proceso de reestructuración del periurbano tiende a remarcar las desigualdades sociales, no tan solo en términos territoriales, sino que también en una dimensión temporal de la desigualdad social, asociada a la accesibilidad.

En efecto, tal como se señala en la figura nº5, la compresión temporal de los tiempos a partir de las mejoras en las condiciones de accesibilidad que se desprenden a partir de autopistas urbanas y de innovaciones en transportes no han beneficiado a todas las personas, sino que muy por el contrario han tendido a remarcar las desigualdades sociales

en la ciudad.

Los antiguos habitantes de la periferia comparten de cierta forma una localización común al interior de sus comunas con los nuevos residentes de estratos socioeconómicos altos que han llegado a vivir a estas comunas, sin embargo, accesibilidad con otros puntos de la ciudad resulta un factor de diferenciación social.

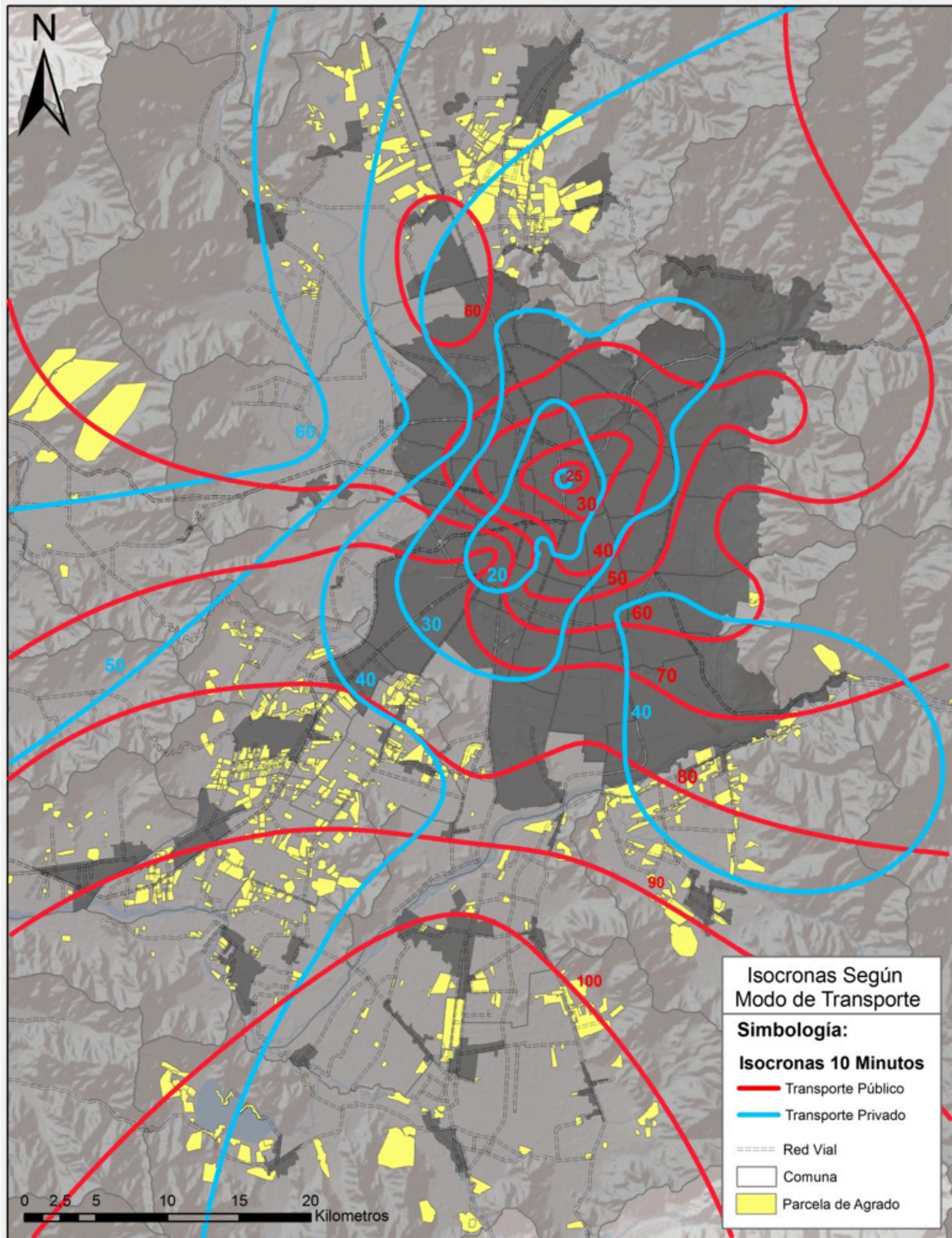
Como se señaló anteriormente una parte significativa de los habitantes del periurbano requieren moverse hacia las áreas centrales de la ciudad para acceder al trabajo o los estudios, sin embargo, las barreras de accesibilidad temporal que éstos deben asumir son muy diferentes entre grupos sociales.

En el mapa de la figura n°5, se representaron datos de la encuesta de Origen y Destino, realizada por la Secretaria de Transportes – SECTRA en el año 2006. A partir de estos datos es posible analizar los tiempos promedio de desplazamiento que las personas deben recorrer para moverse en la ciudad. Para su mejor representación se grafican mediante isócronas las cuales pueden ser entendidas como isolíneas que unen puntos en la ciudad, que pueden ser alcanzados en una cantidad de tiempo similar y que en este caso han sido medidos en relación a todos aquellos viajes que se realizan desde las comunas de la Región hacia el centro de la ciudad. Asimismo, con el fin de poder demostrar en parte las diferencias sociales que existen en la ciudad respecto de la compresión temporal se grafican los tiempos de desplazamiento en la ciudad según tipo de medio de transporte utilizado, el color rojo indica los tiempos en transporte público y en celeste los tiempos en desplazamiento en transporte privado.

Los resultados permiten analizar una persona en transporte público, en 25 minutos tan solo podría moverse al interior del centro de la ciudad de Santiago, mientras que una persona que se mueva en transporte privado en un tiempo de 20 minutos logra abarcar la totalidad de la comuna de Santiago y gran parte de sus comunas colindantes. Asimismo resulta interesante observar como la isócrona de transporte privado se extiende hacia la zona sur de la Región Metropolitana siguiendo la red de autopistas urbanas que atraviesan la ciudad para conectar esta zona de la Región que concuerda precisamente con el área en la que han aumentado considerablemente las urbanizaciones fragmentadas realizadas por parcelaciones de agrado. Si continuamos observando el mapa podemos ver que en 40 minutos una persona que utiliza transporte público puede abarcar gran parte de las comunas colindantes a la comuna de Santiago, mientras que en el mismo tiempo las isócronas de tiempo para aquellos que se mueven en transporte privado abarcan casi la totalidad del Gran Santiago hasta sus áreas Peri urbanas, situación que podría ser relativamente alcanzada por alguien que se viaja en transporte público a los 80 minutos de viaje.

Figura n°5

Isócronas con Tiempos de Desplazamiento Hacia el Centro de la Región Metropolitana.



Fuente: Elaboración Propia, en base a Encuesta Origen - Destino, de la Secretaria de Transportes SECTRA.

4. Conclusiones

Los resultados permiten evidenciar las profundas transformaciones espacio-temporales que se desarrollan en el periurbano de la región Metropolitana de Santiago de Chile. Al mismo tiempo, permiten identificar nuevas formas de desigualdad social, asociadas a las

condiciones de accesibilidad que poseen los habitantes, las que se ven agravadas debido a la falta de oportunidades de trabajo y de servicios. En efecto, en las zonas periurbanas el viaje fuera de la comuna se transforma en una estrategia de subsistencia, que debe ser asumida por los sujetos y por sus familias para poder participar socialmente de la ciudad, asumiendo muchas veces altos costos para poder realizarlos.

En este sentido, las posibilidades de acceso al resto de la Región Metropolitana son limitadas para algunos grupos sociales que habitan la periferia, siendo algunos de los aspectos diferenciadores las posibilidades de acceder a un medio de transporte, así como también en las posibilidades de acceder a la infraestructura vial que ha permitido comprimir los tiempos de desplazamiento. De esta forma, si tuviéramos que definir la forma en que estas desigualdades se han desencadenado en la periferia, el enfoque espacio - temporal permite obtener una categoría de análisis para poder observar el modo en que se reproducen estas desigualdades sociales. En este contexto, se remarca el rol del automóvil en el proceso de urbanización de la periferia, entregando la posibilidad de resolver las barreras de accesibilidad que las personas encuentran para acceder a actividades, relaciones o lugares en la periferia urbana. Sin embargo, quienes se mueven en automóvil deben invertir grandes sumas de dinero para trasladarse de un lugar a otro, mientras que aquellos que no poseen los recursos financieros suficientes, deben moverse utilizando transporte público, enfrentando precios excesivos y extensos tiempos de desplazamiento.

De esta forma, integrar la variable temporal dentro del análisis de los espacios periurbanos abre una perspectiva relevante para comprender el modo en que al interior de la ciudad se reproducen las desigualdades sociales.

Referencias bibliográficas

ALLEN, Adriana. La interfase periurbana como escenario de cambio y acción hacia la sustentabilidad del desarrollo. *Cuadernos del CENDES*, Año 200320(53) ,Pág. 7-21.

ARMIJO, Gladys. "La faceta rural de la Región Metropolitana: entre la suburbanización campesina y la urbanización de la elite". *EURE* (Santiago) [online]. 2000, vol.26, n.78, Pág. 131-135

ÁVILA RODRÍGUEZ DE MIER, Belén. El fenómeno mediático de la prensa gratuita en el marco de la Sociedad de la Información. España: Nacimiento, auge, crisis y convergencia (2000-2013). ESIC Editorial, 2016.

BORJA, Jordi. Revolución y contrarrevolución en la ciudad global: las expectativas frustradas por la globalización de nuestras ciudades. *EURE* (Santiago) [online]. Vol.33, Año 2007, n.100

CARDOSO, Maria. M., & FRITSCHY, Blanca. A. Revisión de la definición de espacio rururbano y sus criterios de delimitación. *Contrib. Científ*, Año 2002, 241, Pág. 27-39.

CERDA, Jorge, & MARMOLEJO, Carlos. De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio: una nueva dimensión para entender la estructura urbano-residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona (España). *Revista de Geografía Norte Grande*, (46), Año 2010, Pág. 5-27.

DE MATHEUS, Luis. F. Desposeer para acumular: reflexiones sobre las contradicciones del proceso de modernización neoliberal de la agricultura chilena. *Mundo Agrario*, 17(34), Año 2016, Pág. 1-28

DE MATTOS, Carlos. "Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización?". *EURE* (Santiago) v.28, Año 2002, n.85 Santiago dic. 2002

DE RAMÓN, Armando. La Población informal. Poblamiento de la Periferia Urbana de Santiago de Chile 1920 - 1970. *Revista Eure*. Vol. XVI, Nº 50, Año 1990, Pág. 5 -17.

DE MATTOS, Carlos. Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina: De la ciudad a lo urbano generalizado. *Rev. geogr. Norte Gd.* [online]. Año 2010, n.47, Pág. 81-104

DURÁN, Francisco. E. Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. *Papers: revista de sociología*, (78), Año 2005, Pág. 59-88.

- GEURS, Karst T.; VAN WEE, Bert. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport geography*, vol. 12, Año 2004, nº 2, Pág. 127-140
- GRAHAM, Stephen., & MARVIN, Simon. *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Año 2001. Psychology Press.
- GREENE, Margarita y MORA, Rodrigo. Las autopistas urbanas concesionadas: Una nueva forma de segregación. *ARQ (Santiago)*, Año 2005, no.60, Pág.56-58.
- HARVEY, David La condición de la Posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Amorroutu Editores, Año 2004.
- HIDALGO, Rodrigo. De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000). *Eure (Santiago)*, 30(91), Año 2004, Pág. 29-52
- HIDALGO, Rodrigo; BORSODORF, Axel., & SÁNCHEZ, Rafael. Globalización, neoliberalismo y producción inmobiliaria: hacia la ciudad vallada en las capitales del cono sur. El caso de Santiago de Chile. *Encuentro de Geógrafos de América Latina (10º, 2005, Sao Paulo, Brasil)*. Universidad de São Paulo. Año 2005.
- HIDALGO, Rodrigo. Borsdorf, Axel y Sánchez, Rafael. La expansión residencial amurallada en la reconfiguración metropolitana en Santiago de Chile. Taller Nacional sobre "Migración interna y desarrollo en Chile: diagnóstico, perspectivas y políticas" 10 de Abril 2007, Santiago, Chile Organizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CELADE-División de Población, con el apoyo y auspicio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- HIDALGO, Rodrigo; Borsdorf, Axel; Zunino, Hugo y Álvarez, Luis. Tipologías de expansión Metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. XII, Año 2008, núm. 270 (113),. Nueva serie de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana
- JANOSCHKA, Michael. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure (Santiago)*, 28(85), Año 2002 ,Pág. 11-20.
- JIRÓN, Paola; LANGE, Carlos; BERTRAND, María. Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. Vol. Nº 25, Año 2010,Nº 68, Pág. 15-57.
- JIRÓN, Paola; & MANSILLA, Pablo. Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), Año 2013, Pág. 53-74.
- MANSILLA, Pablo, & FUENZALIDA, Manuel. Procesos de desarrollo urbano-regional y exclusión territorial: Nuevas formas de urbanización en el área metropolitana de Valparaíso. Estudio de caso ciudad de Curauma. *Revista INVI*, 25(69), Año 2010, Pág. 103-123
- MANSILLA, Pablo. Autopistas, accesibilidad y desigualdad social: el impacto de las red de autopistas concesionadas sobre la dimensión temporal de las prácticas de movilidad en Santiago de Chile. *Revista Geográfica de América Central*, 2, Año 2011, Pág. 1-12.
- MANSILLA, Pablo. Los instrumentos del desorden: Estado y actores subnacionales en la producción de los espacios periurbanos. *Persona y Sociedad*, 27(2), Año 2016, Pág. 41-68
- NARANJO, Gloria. El rol de la ciudad infiltrada en la reconfiguración de la periferia Metropolitana de Santiago de Chile. *Estudios Geográficos* Vol. LXX, Año 2009, 266, Pág. 205-229.
- PARNREITER, Christof. Tendencias de desarrollo en las metrópolis latinoamericanas en la era de la globalización: los casos de Ciudad de México y Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 31(92), Año 2005, Pág. 5-28.
- RUÍZ, Naxhelli y DELGADO, Javier. Territorio y nuevas ruralidades: un recorrido teórico sobre las transformaciones de la relación campo-ciudad. *EURE (Santiago)* [online]. Vol.34, Año 2008, nº 102, Pág. 77-95 .
- RUFÍ, Joan. V. ¿ Nuevas palabras, nuevas ciudades?. *Revista de geografía*, (2), Año 2003,

SALAZAR, Alejandro. "Transformaciones socio-territoriales en la periferia metropolitana: La ciudad periurbana, estrategias locales y gobernanza en Santiago de Chile. Scripta Nova. REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. XIV, Año , 2010, núm. 331 (47).

SANTOS, Milton. O ESPAÇO DO CIDADÃO. Editora Universidade do Sao Paulo – USP. Coleção Milton Santos. ISBN 10: 85-314-0971-3, 7ª edición, reimpresa. Año 2007, Sao Paulo: Editora da Universidade de Sao Paulo, Primera edição 1987. Coleção Milton Santos

SANTOS, Milton. Metamorfosis do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos y Metodológicos da Geografia". Año 2008. Sao Paulo: Editora da Universidade de Sao Paulo, 2008. Coleção Milton Santos.

SCHWANEN, Tim; DIJST, Martin. Travel-time ratios for visits to the workplace: the relationship between commuting time and work duration. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 36, Año 2002, nº 7, Pág. 573-592.

SOUZA, Eduardo. De la ciudad a la metrópoli. Una interpretación teórica del fenómeno expansivo ligado a la vivienda, a la vulnerabilidad y a la pobreza: El caso del área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León, México. Revista INVI, Vol. Nº 25, Año 2010, nº 69, Pág. 19 – 101.

THEODORE, Nik; PECK, Jamie; BRENNER, Neil. Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. Revista Temas sociales. Año 2009, vol. 66, Pág. 1-11.

1. Profesor Asociado, Instituto de Geografía. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Correo: Pablo.mansilla@pucv.cl

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015
Vol. 39 (Nº 16) Año 2018

[Índice]

[En caso de encontrar un error en esta página notificar a [webmaster](#)]