

Segregación Residencial en la Región Metropolitana

PABLO ALLARD

Doctor Arquitecto, MAUD, MArq.

Director Ejecutivo Observatorio de Ciudades UC

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS



Introducción: Una interpretación desde el Urbanismo

Las variables físicas y morfológicas que conforman el espacio urbano no comparecen como elementos significativos del análisis del paper.

Las características de habitabilidad de barrios y la percepción de la calidad de vida y sus niveles de segregación están fuertemente determinadas por:

1. **Condiciones endógenas de su espacio**, tales como la estructura física de calles, espacios públicos, manzanas y edificaciones;
2. **Condiciones exógenas de localización**, infraestructura, grados de conectividad y cercanía a servicios y fuentes de trabajo.

Introducción: Una interpretación desde el Urbanismo

3 Hipótesis que podrían dar luces respecto a los alcances del paper y las características urbanas de nuestras ciudades:

1. Carencia de ciudad: Incidencia de las políticas de suelo y vivienda en las condiciones de vida de los barrios y comunidades.

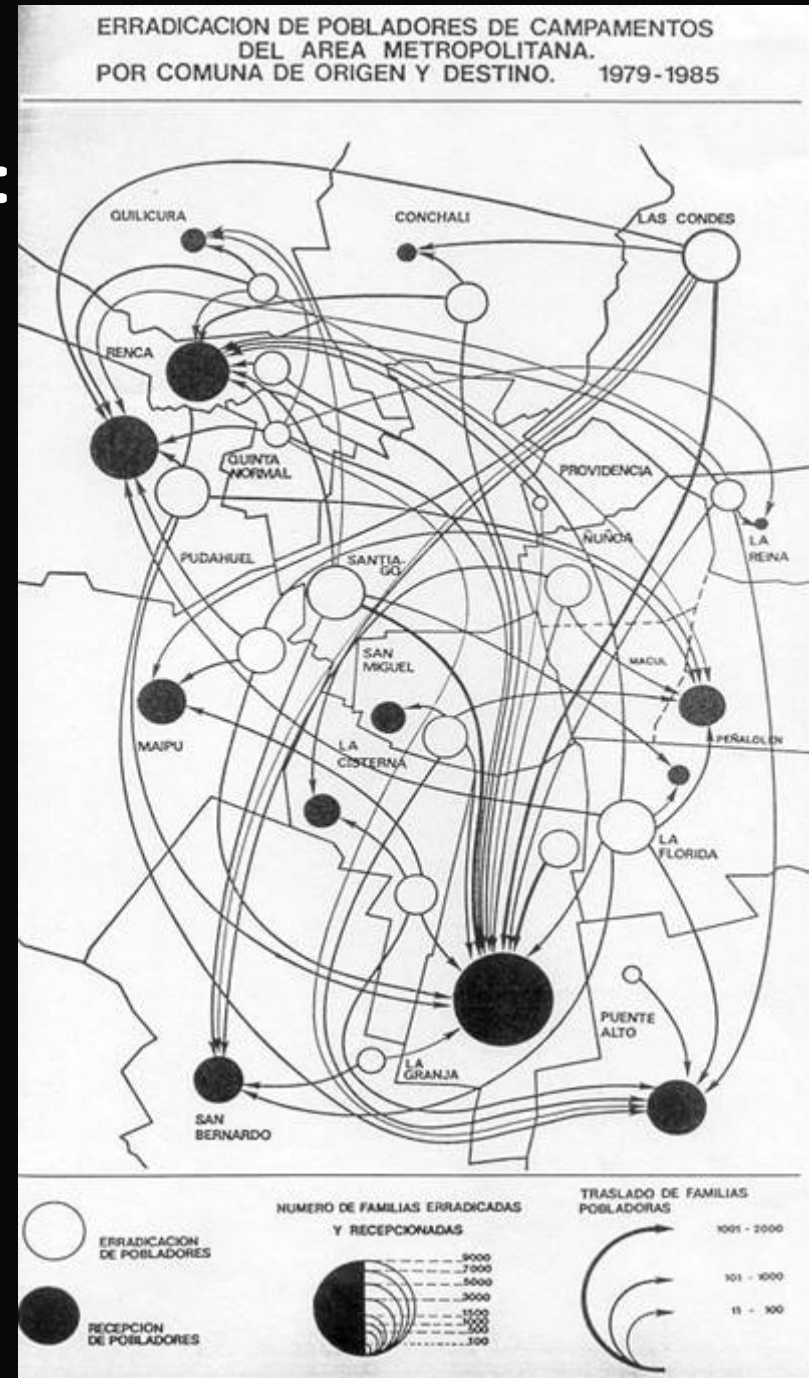
2. Cambios socio-ocupacionales: del barrio obrero al ghetto. Incidencia de las transformaciones económicas y sociales vividas en las últimas décadas y sus efectos urbanos.

3. De la cantidad a la calidad: Nuevas demandas y expectativas de la población respecto a su calidad de vida.

1. Carencia de ciudad:

Las políticas de suelo y vivienda implementadas en los últimos 25 años en nuestras ciudades han tenido una incidencia directa en las condiciones de vida de los barrios y comunidades.

En los años 80 los programas de erradicación de campamentos implementados durante el régimen militar significaron traslados masivos de poblaciones de escasos recursos localizadas en áreas centrales hacia la periferia



1. Carencia de ciudad:

Durante los 90s estas dinámicas de expulsión de sectores de escasos recursos hacia la periferia urbana se consolidaron por la vía de fallas de mercado y regulaciones que limitaron la oferta de suelo urbano, detonando la especulación y restringiendo la accesibilidad a suelos para vivienda social, consolidando un modelo de segregación espacial con altos costos sociales.

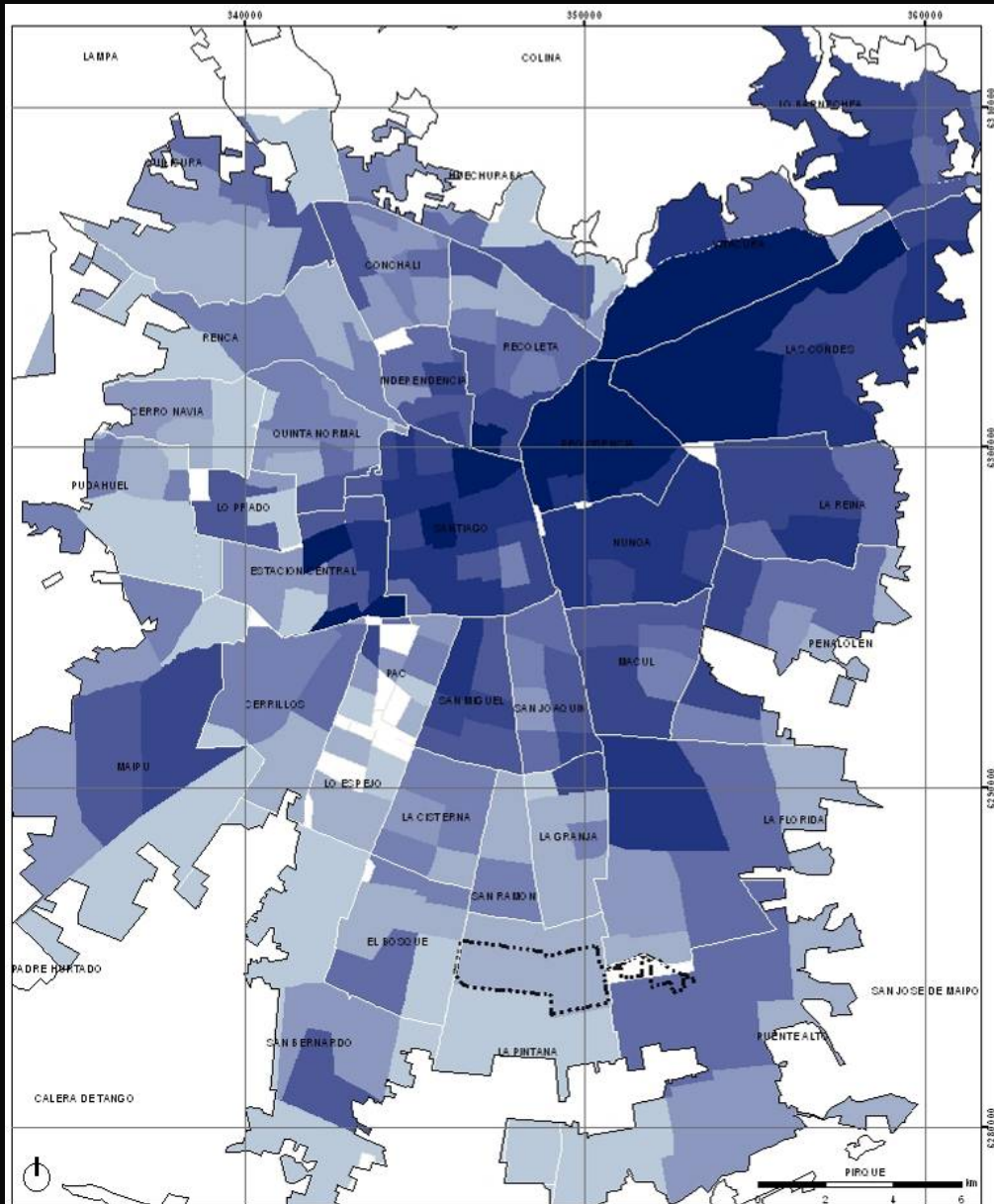
La Segregación espacial, ha acrecentado las diferencias sociales y económicas, generando instancias de inequidad urbana, tal como ghettos y bolsones de pobreza con graves consecuencias como la estigmatización, la exclusión y la desintegración social. (Sabatini, Wormald, Cáceres y otros)

La Segregación en Santiago estuvo determinada por:

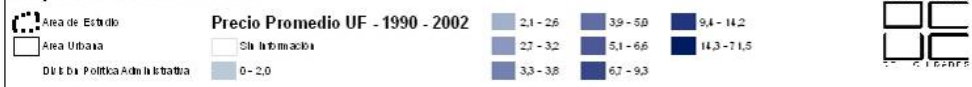
1. la convergencia de los precios medios del suelo por comuna,
2. la dispersión del crecimiento de la vivienda privada
3. la dispersión de la inversión urbana en vialidad y bienes públicos locales

(Arriagada, 2004).





Parque Sur - Precio del Suelo



Fuente: Sabatini, Fernando. Programa de Políticas Públicas UC. Sobre la base de ACOPI. Elaboración GEMMES, Asesoría Inmobiliaria.

1. Carencia de ciudad:















1. Carencia de ciudad:



RETRATOS DE LOS N.S.E. : CARACTERÍSTICAS DISTINTIVAS EN SUS ESTILOS DE VIDA

VARIABLES DE ESTILOS DE VIDA	A2C1	C2	C3	D
Actividades de tiempo libre	Internet, Ver video o DVD, Deportes o gimnasio, hacer fiesta o reuniones en casa, Ir a restaurantes	Ver TV, Visitar a familiares, Hacer actividades al aire libre	Hacer arreglos del hogar, Ver TV, Visitar a familiares, Hacer actividades al aire libre	Salir a caminar, Conversar por teléfono, Ir a la iglesia o al templo
Motivaciones en la vida	Trabajo estable, Buenos amigos, Éxito profesional	Disponer de tiempo libre y medios para disfrutarlo	Buena salud, Educación de los hijos, Familia bien constituida, Buena relación de pareja	Buena situación económica
Valores orientadores de su vida	Prestigio, Orden, Poder, Creatividad, Racionalidad	Sabiduría, Novedad, Armonía interior, Amistad, Logro, Libertad	Familia, Humildad, Bienestar económico, Comodidad	Comodidad, Fé religiosa, Respeto por la tradición
Autodescripción que hacen de su personalidad	Liberal, Sociable, Inquieto	Audaz, Cariñoso, Desinhibido	Tranquilo	Desconfiado, Tradicional, Reservado
Ámbitos de satisfacción personal	Situación económica, Amistades	Relación de pareja	Relación con la familia	Aprovechamiento del tiempo libre, Educación de los hijos
Tipo de estilo de vida (ver estudio Chillescopia 2005)	Activo Desinhibido Realizado Familiar	Realizado Expansivo Materialista Comprometido	Ninguno en particular	Excluido Desencantado Trascendente Idealista

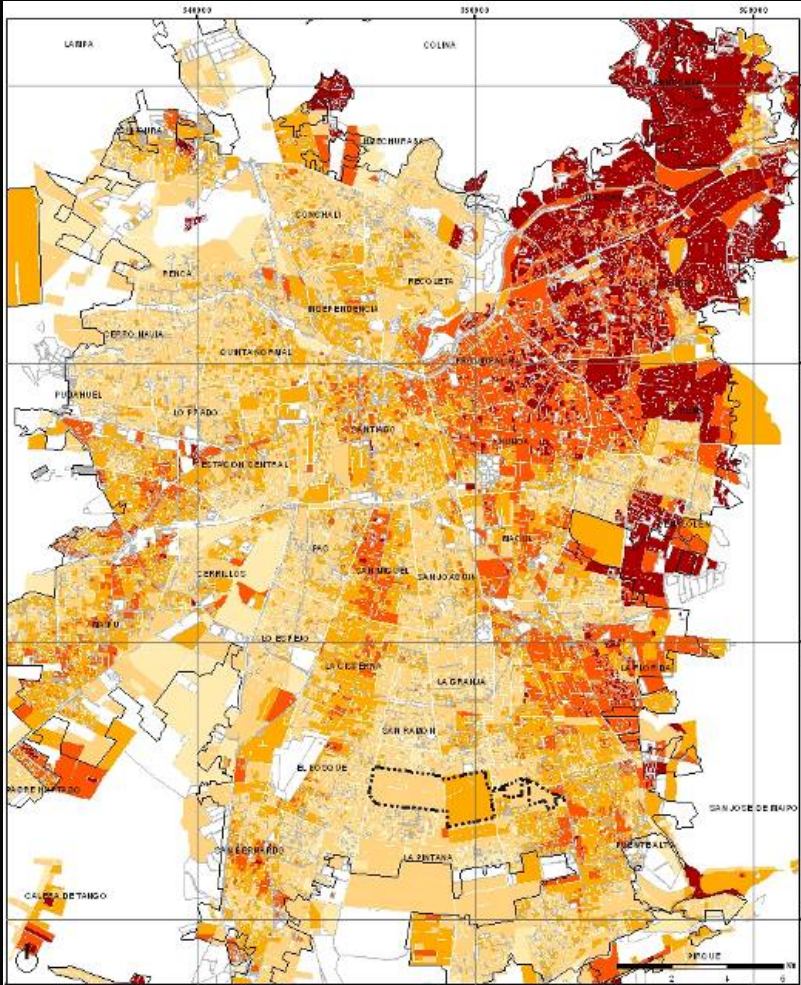
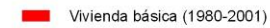
1. Carencia de ciudad:

INDICADOR DE SUELO VERDE URBANO Y LOCALIZACIÓN DE VIVIENDA BÁSICA

ISVU



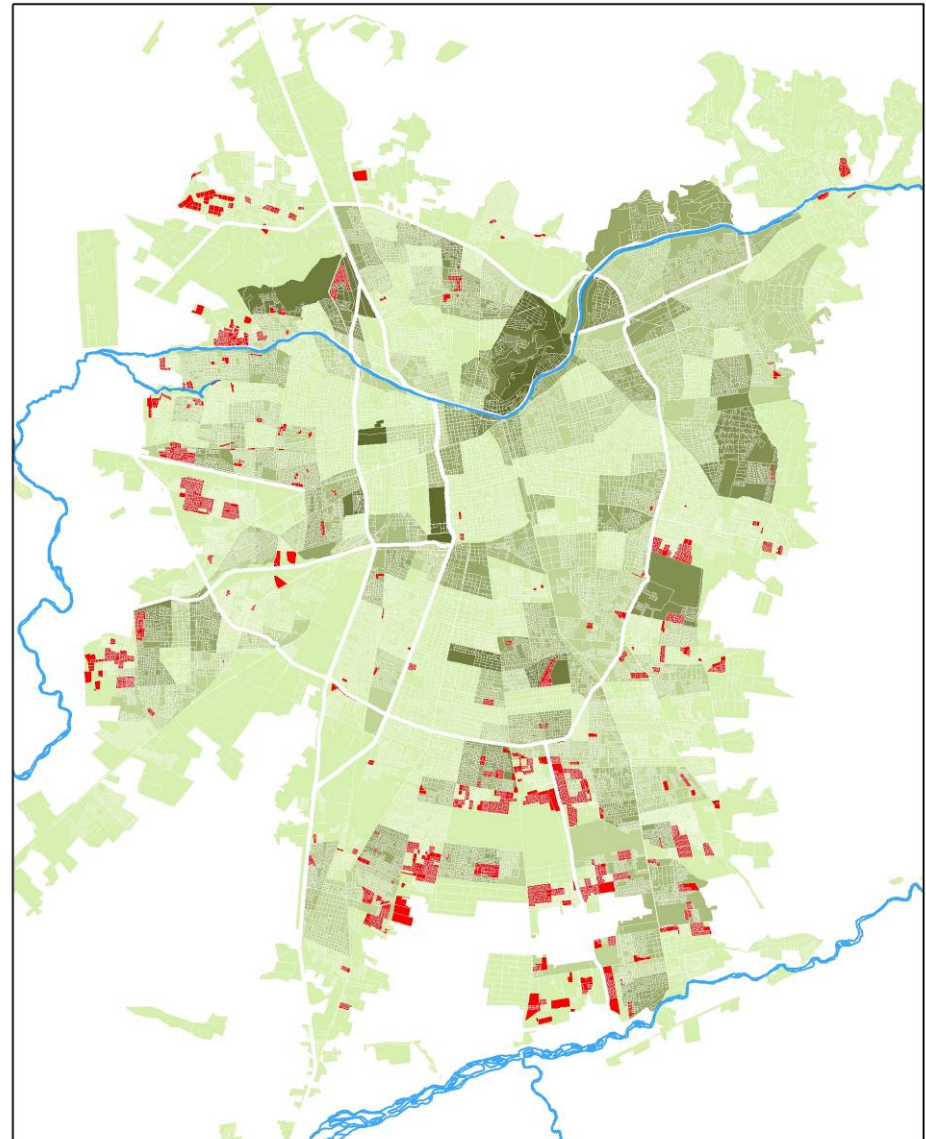
Vivienda básica MINVU



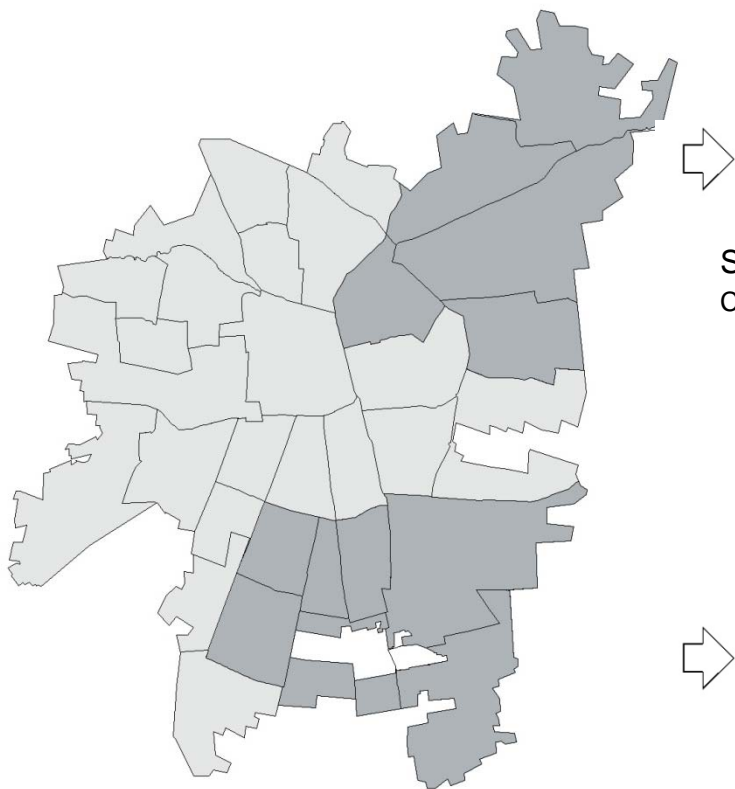
Parque Sur - Grupos Socio Económicos

	Grupos Socioeconómicos		Predominio C3
			Predominio C2
			Predominio A2

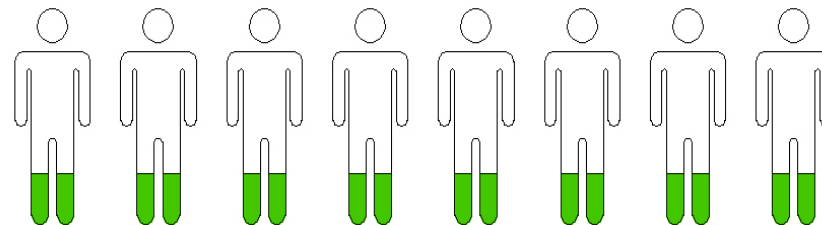
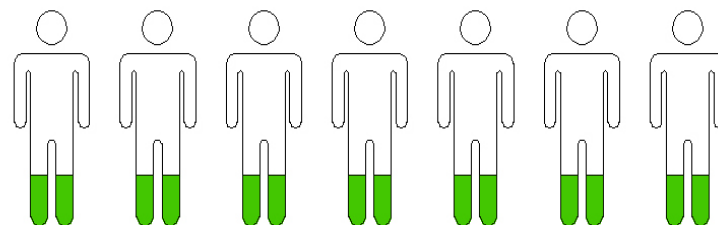
Nota: La loma es Propia A2/C3
En Base a Estudios de Contratación A2/C3



1. Carencia de ciudad:



SECTOR NOR-ORIENTE: **613.938** hab. = **20.3** m²/hab.
Comunas: Vitacura, Las Condes, Lo Barnechea, Providencia, La Reina



SECTOR SUR-ORIENTE : **1.546.863** hab. = **2.3** m²/hab.
Comunas: La Pintana, Punte Alto, La Florida, El Bosque, La Granja, San Ramón, La Cisterna

m² per cápita de áreas verdes
públicas consolidadas en el Gran
Santiago

1. Carencia de ciudad:

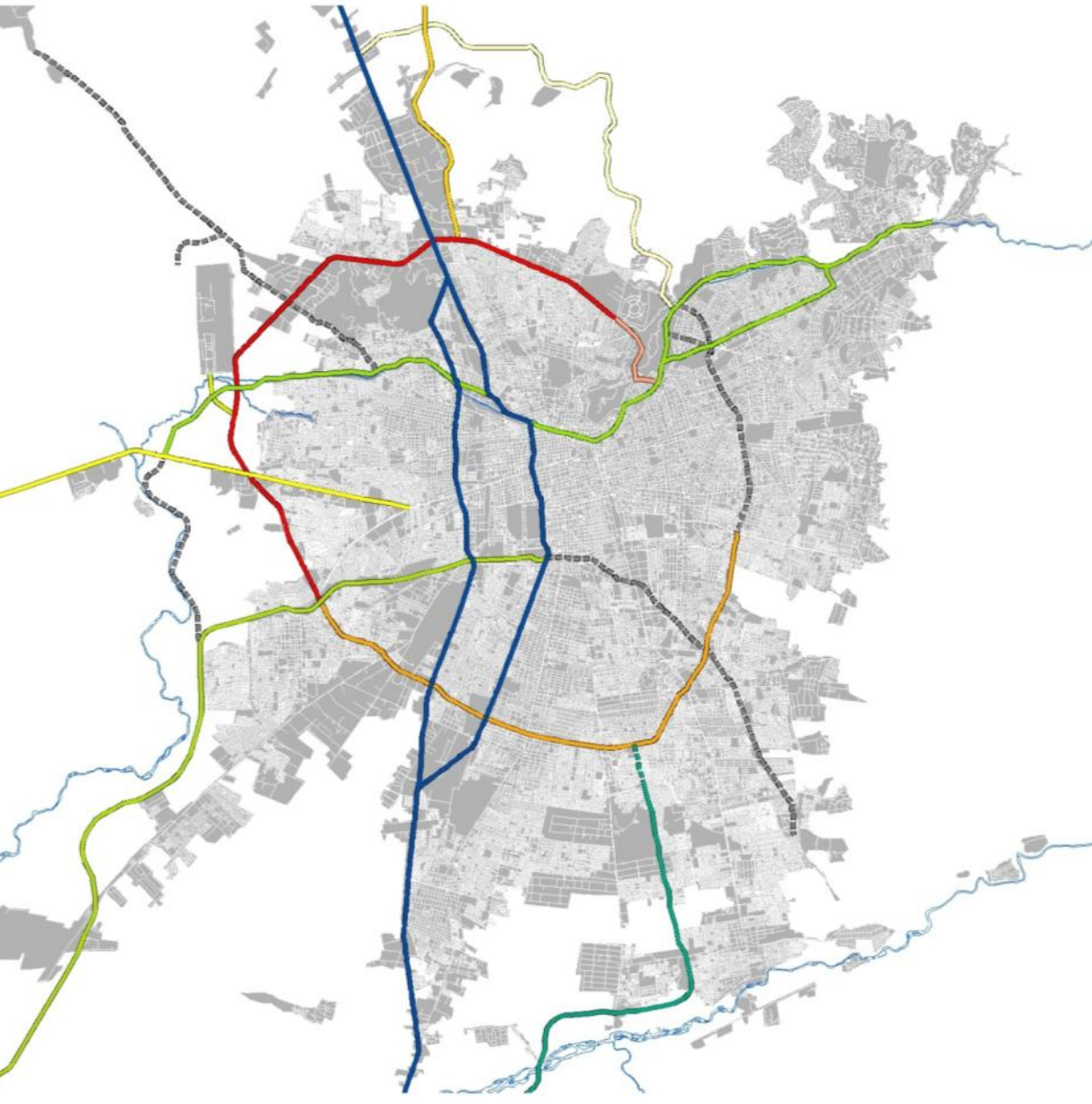
La provisión de infraestructura:

Es clave para la integración y cohesión social la provisión de infraestructura de transporte que permita a comunidades periféricas reducir sus costos y tiempos de viaje reintegrándose a la red de oportunidades de la ciudad central.

Las experiencias recientes de Transantiago y autopistas urbanas, más allá de sus beneficios económicos generales, acusan problemas graves de diseño respecto a su inserción urbana, impacto en comunidades aledañas y más complejo aún, su conectividad con otras rutas o modos de transporte ya existentes



AUTOPISTAS CONCESIONADAS EN LA REGIÓN METROPOLITANA



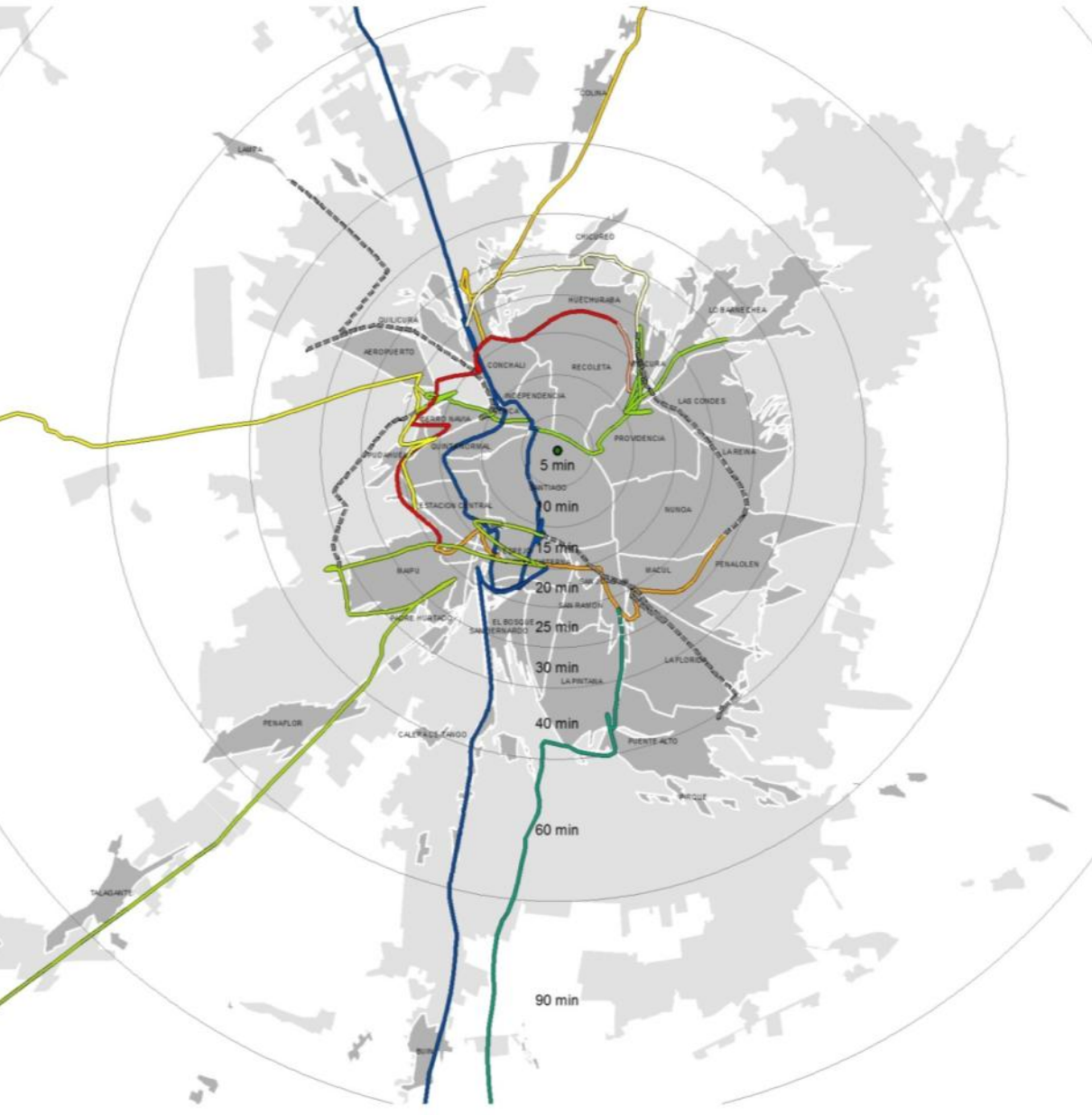
Legenda

- Ruta 5
- Autopista Central
- Acceso Sur, En operación
- - - - Acceso Sur, No operando
- Autopista del Sol
- Acceso Aeropuerto
- Costanera Norte
- Los Libertadores
- Radial Nororient
- Ruta 68
- Túnel El Salto - Kennedy
- Vespucio Norte Express
- Vespucio Sur
- - - - Autopistas Proyectadas

La participación de privados en la provisión de infraestructura vial ha cambiado totalmente la percepción espacio-temporal de Santiago.

Estos más de 6 mil millones de dólares invertidos en la RM presentan beneficios superiores a la función movilidad

SANTIAGO CONTRAÍDO POR TIEMPOS DE VIAJE, NODO PLAZA DE ARMAS



Legenda

- Nodo Plaza de Armas
- Ruta 5
- Autopista Central
- Acceso Sur, En operación
- Acceso Sur, No operando
- Autopista del Sol
- Acceso Aeropuerto
- Costanera Norte
- Los Libertadores
- Radial Nororiente
- Ruta 68
- Túnel El Salto - Kennedy
- Vespucio Norte Express
- Vespucio Sur
- Autopistas Proyectada
- Área Urbana Contraída
- Área Urbana No Contraída

La ciudad se contrae, las áreas de mercado se expanden y se abren nuevos territorios.

Surgen nuevas centralidades y oportunidades de desarrollo asociadas a estos corredores

En la periferia de la capital:

US\$ 5 mil millones en proyectos inmobiliarios en el Gran Santiago

Autopistas urbanas, extensión del Metro y el Transantiago son el gancho para los posibles compradores.

FRANCISCO DEROSAS

La oferta de viviendas en el Gran Santiago está en explosión.

Tras varios años con empresas desarrolladoras enfrentando bajos niveles de demanda y luchando por deshacerse de los niveles de stock, desde el año pasado comenzaron a aparecer megaproyectos residenciales, los que suman más de US\$ 5.000 millones.

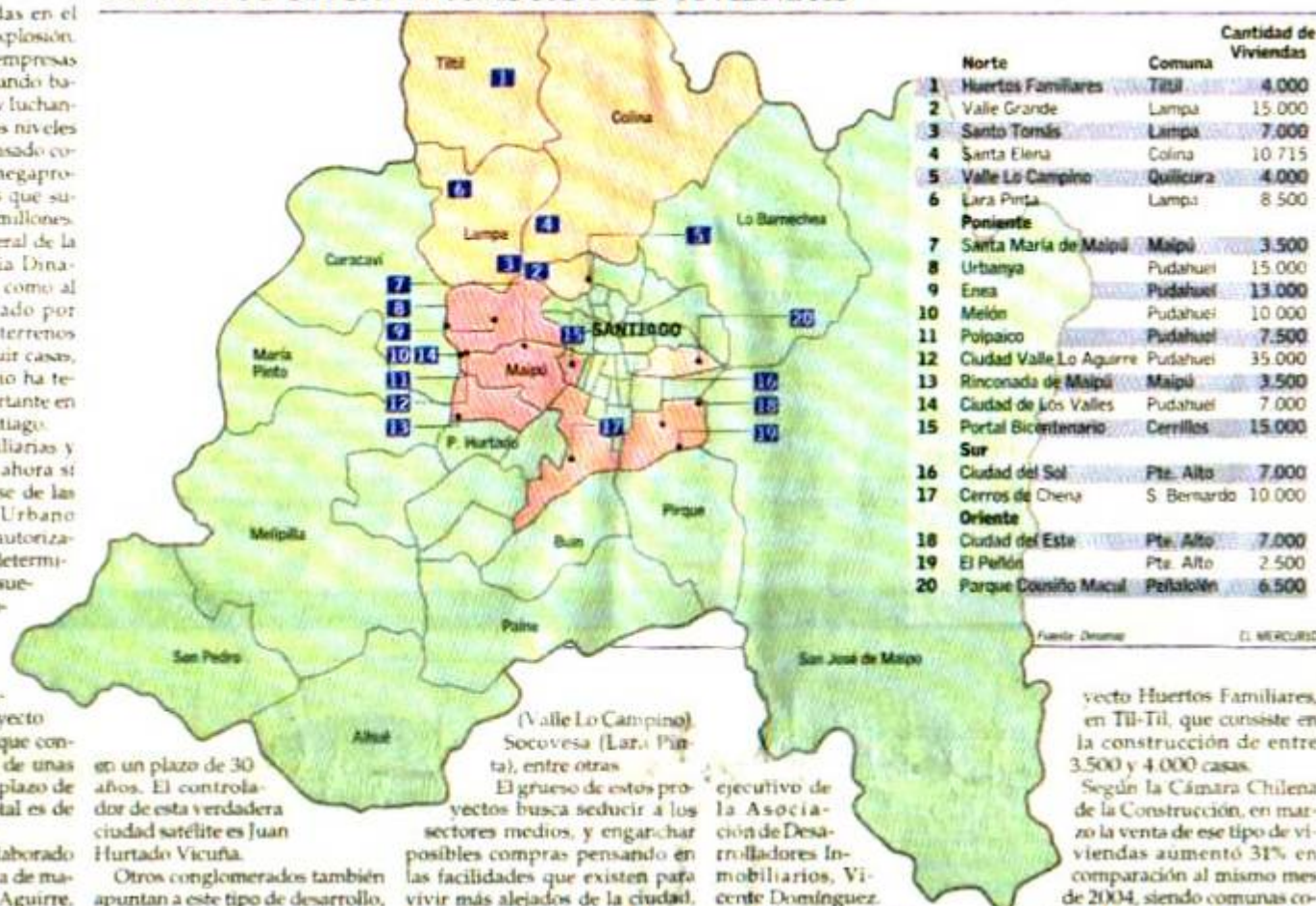
Según el gerente general de la consultora inmobiliaria Dinamia, Mauricio Moreno, como al interior del anillo creado por Américo Vespucio los terrenos son escasos para construir casas, el desarrollo inmobiliario ha tenido un auge muy importante en zonas periféricas de Santiago.

Las empresas inmobiliarias y grandes inversionistas ahora sí han podido aprovecharse de las Zonas de Desarrollo Urbano Condicionado (Zoduc), autorizaciones para cambiar en determinadas áreas el uso de los suelos y facilitar su desarrollo inmobiliario.

Muchas de estas iniciativas ya se encuentran en venta, como el caso de Valle Grande, proyecto a cargo de Novaterra y que consiste en la construcción de unas 15.000 viviendas en un plazo de 15 años. La inversión total es de unos US\$ 700 millones.

Dentro del catastro elaborado por Dinamia, la iniciativa de mayor tamaño es Valle Lo Aguirre,

DÓNDE SE UBICARÁN LAS NUEVAS VIVIENDAS



en un plazo de 30 años. El controlador de esta verdadera ciudad satélite es Juan Hurtado Vicuña.

Otros conglomerados también apuntan a este tipo de desarrollo,

(Valle Lo Campino) Socoveva (Lara Pinta), entre otras.

El grueso de estos proyectos busca seducir a los sectores medios, y enganchar posibles compras pensando en las facilidades que existen para vivir más alejados de la ciudad,

ejecutivo de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios, Vicente Domínguez.

yecto Huertos Familiares, en Til-Til, que consiste en la construcción de entre 3.500 y 4.000 casas.

Según la Cámara Chilena de la Construcción, en marzo la venta de ese tipo de viviendas aumentó 31% en comparación al mismo mes de 2004, siendo comunas co-



1. Carencia de ciudad:

Programa “Quiero mi barrio”,

- **invertir fuertemente en recuperar más de 200 barrios**
- **87 en la RM y media docena considerados críticos**

El problema de trabajar algunos de estos barrios críticos, no sólo radica en la intrincada morfología de calles laberínticas y trabados sistemas de pasajes y pasadizos de algunos, sino también en las estructuras sociales internas y las condiciones de conectividad y accesibilidad de aquellas infraestructuras interbarriales necesarias para abrir e integrar estos barrios al resto de la ciudad.

Lo que hace a un ghetto no es la pobreza, sino su aislamiento, (Sabatini)

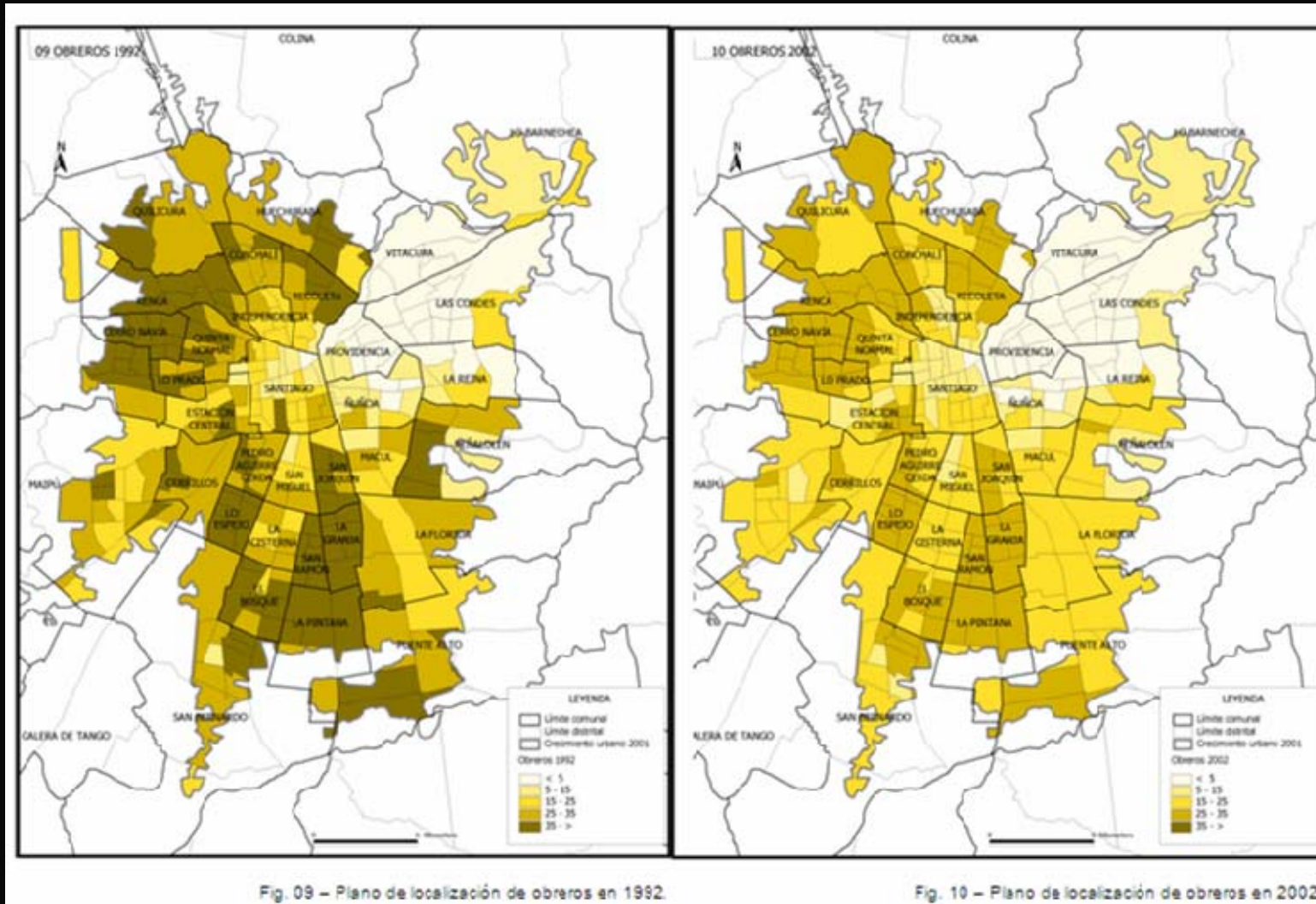
y muchos de estos barrios están aislados pese a ubicarse en áreas centrales o con alta dinámica urbana.



2. Cambios socio-ocupacionales:

- Entre los censos de 1992 y 2002 los sectores medios han estado ganado importancia, expandiéndose la clase media, en proporción directa a la reducción de los sectores obreros (De Mattos y Riffo 2008).
- Hoy existen sustantivas diferencias entre estos grupos y la clase media y obrera de la fase industrial de mediados del siglo XX, los actuales sectores medios y medios bajos son predominantemente asalariados privados y su situación ocupacional está condicionada por mercados de trabajo que operan bajo formas más precarias e inestables.
- Esta fragilidad de las fuentes laborales, sumado a los problemas antes planteados de segregación, particularmente en los grupos de menores recursos genera fenómenos de malignidad que dificultan la integración y hacen más vulnerables a estos grupos.
- **Vulnerabilidad y exclusión** afectan directamente la **cohesión social**. Esto es, los **vínculos de confianza entre las personas y el sentimiento de pertenencia social a una comunidad o a una sociedad que los integra como ciudadanos** (Wormald, 2007)

2. Cambios socio-ocupacionales:



Cambios de localización 92-02 de grupos obreros.

(De Mattos, 2007).

2. Cambios socio-ocupacionales:

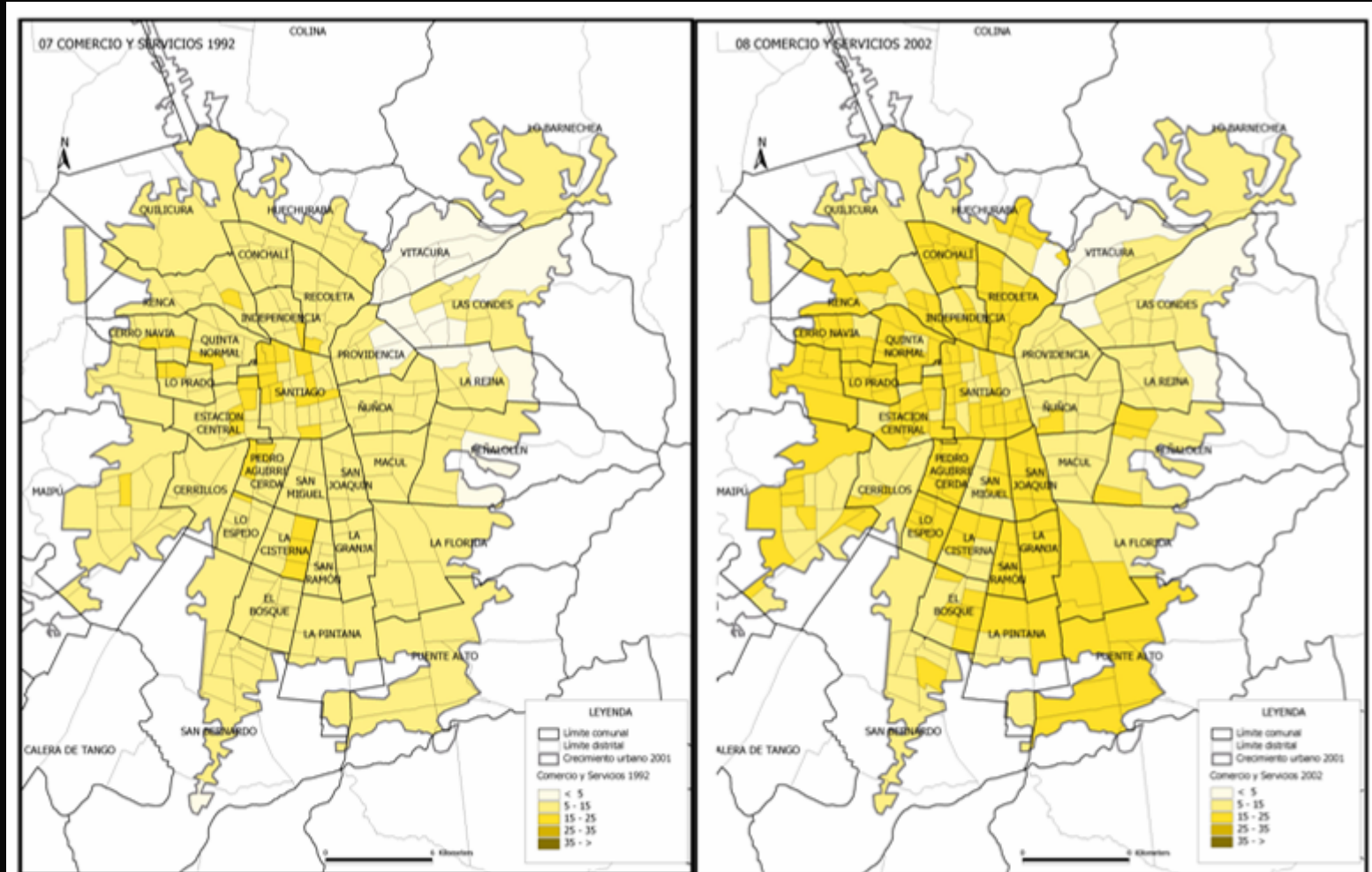
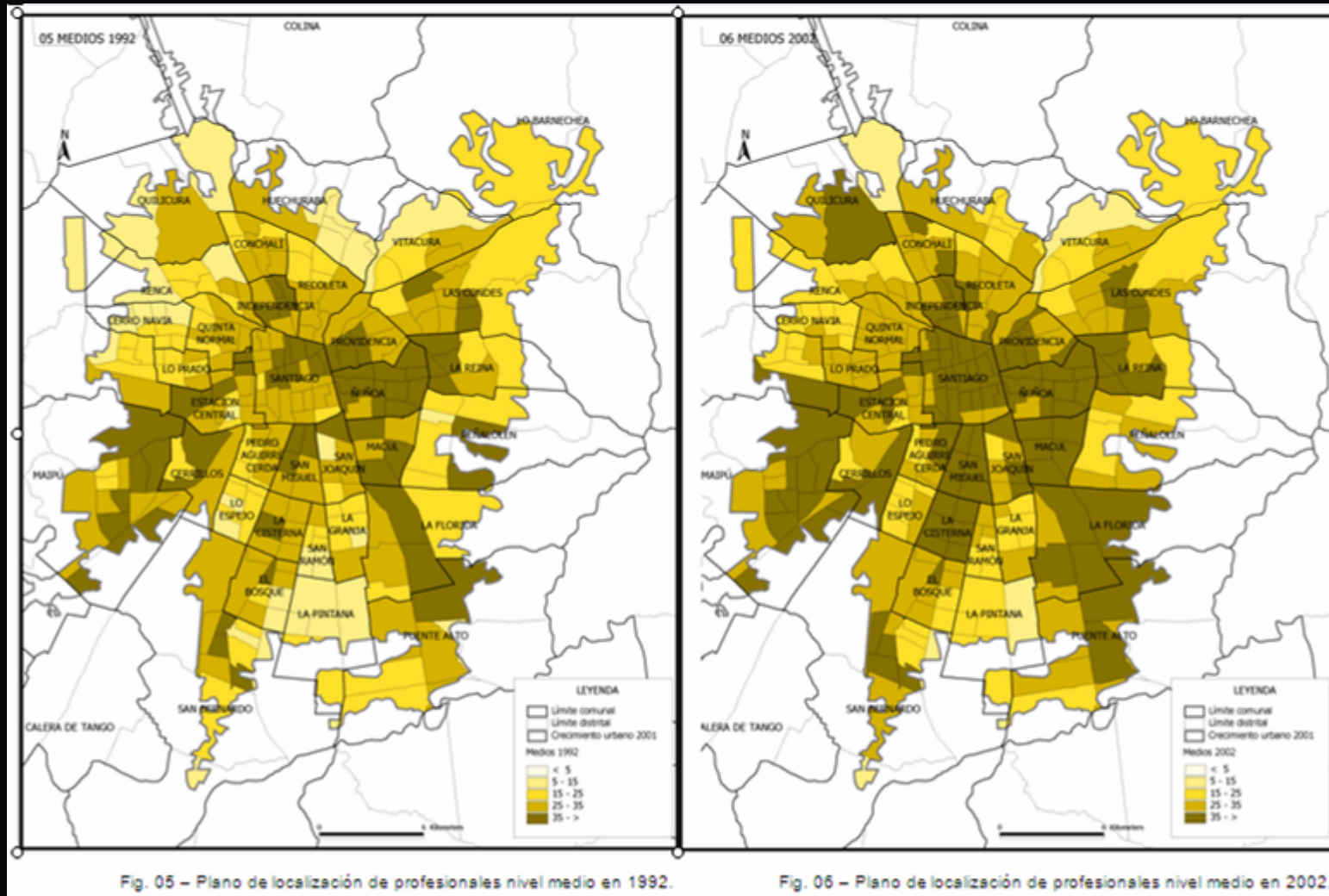


Fig. 07 – Plano de localización de trabajadores de comercio y servicios en 1992. Fig. 08 – Plano de localización de trabajadores de comercio y servicios en 2002.

Cambios de localización 92-02 de Trab. de comercio y servicios. (De Mattos, 2007).

2. Cambios socio-ocupacionales:



Cambios de localización 92-02 de profesionales medios. (De Mattos, 2007).



2. Cambios socio-ocupacionales:

La **segregación** genera estructuras de **oportunidades diferenciadas**. (Wormald, 2007)

Donde se observan procesos de “**ghettificación**” generalmente aumentan las **desconfianzas** entre los vecinos,

se reduce el contacto y se producen fenómenos de **microxenofobia** que hacen que el “barrio se achique”,

provocando que la gente **se vuelque hacia adentro** de sus hogares.

Se **deteriora el ya reducido capital social** de estas comunidades,

hay un **desaliento a la participación comunitaria** y

se produce un fenómeno de “**huida prematura**” de aquellos a los que les va mejor.

Debilitándose los modelos de rol y

generando una suerte de **desaliento** muy complejo y difícil de solucionar.

2. Cambios socio-ocupacionales:

La falta de cohesión puede afectar la propia inclusión como el acceso al trabajo. En el caso de la delincuencia en barrios segregados, esto afecta la integración de las mujeres al trabajo, porque hay ciertas horas en las que no se puede transitar por peligro a ser asaltadas. Esta cultura del encierro comienza a generar extraños dentro de las propias comunidades, por lo que claramente la falta de cohesión puede afectar las pocas oportunidades de inclusión social.

Estos barrios críticos también pueden ver aumentada la cohesión social comunitaria, pero con vocación antisistémica como es el caso de pandillas que pueden tener fuertes identidades cohesionadas a nivel de barrio pero que no se sienten parte de una sociedad mayor.

Para lograr mayor integración social Wormald propone:

1. Asumir un enfoque centrado en la **dinámica de la vulnerabilidad** que generan las nuevas condiciones económicas y sociales.
2. Asumir la **multidimensionalidad de los problemas** considerando la articulación de elementos micro y macro, tanto objetivos como subjetivos.
3. Considerar la **inclusión y cohesión como las dos dimensiones centrales de la integración** social y de pertenencia.

3. De la cantidad a la calidad: Nuevas demandas y expectativas de la población respecto a su calidad de vida.



En un país donde según el último censo cerca de un 87% de su población es urbana, servicios tales como agua potable, alcantarillado, luz eléctrica y recolección de residuos sólidos, funcionan regularmente y con amplia cobertura.

El déficit de vivienda se estima llegará a cero en diez años y la oferta de infraestructura de transporte, justicia y salud están siendo reestructuradas con una fuerte inversión estatal y los temas pendientes de educación y seguridad figuran prioritarios en la agenda.



3. De la cantidad a la calidad: Nuevas demandas y expectativas de la población respecto a su calidad de vida.



Lo más relevante de esta constatación es que en la medida que estas necesidades básicas son cubiertas, emerge un segundo nivel de necesidades, que ponen en evidencia carencias y desafíos aún mayores para el país.

Estas carencias surgen particularmente en ámbitos tales como la calidad de vida, ambiental y seguridad de nuestras ciudades, graficadas en la polución, la falta de áreas verdes y equipamiento, la pobre integración entre infraestructura y edificaciones, todo esto sumado a la carencia de una oferta cultural diversa.

3. De la cantidad a la calidad: Nuevas demandas y expectativas de la población respecto a su calidad de vida.



Hoy los temas urbanos están cada vez más presentes en la agenda, abundan los grupos ciudadanos en defensa del patrimonio urbano y la industria inmobiliaria ha internalizado demandas por nuevos estándares en sus proyectos

Es difícil encontrar hoy oferta de nuevos barrios sin cableado subterráneo, de Maipú a Lo Barnechea.

La disposición hacia la movilidad residencial hoy es muy alta, al 42% le gustaría cambiarse de casa, el 36% de barrio, y el 21% de comuna llegando a un 17% que se cambiaría de ciudad. (Encuesta Bicentenario UC/Adimark 2008)

Este dato podría inquietar a algunos, si consideramos que el 73% de los chilenos son propietarios de su vivienda, (Estados Unidos 65% de propietarios y Alemania un 43%).

Esta fuerte disposición podría entonces interpretarse como cierto grado de **insatisfacción con la vivienda o barrio en que se habita**, pero la movilidad residencial **al mismo tiempo es un buen síntoma**, **las personas están prosperando y esperan vivir mejor**, **el acceso a la propiedad de la vivienda es cada vez más fácil**, y la añorada casa propia ya no es para toda la vida, sino para diversas etapas de ella.

3. De la cantidad a la calidad: Nuevas demandas y expectativas de la población respecto a su calidad de vida.

Éstas nuevas expectativas han abierto en muchos ciudadanos legítimas aspiraciones por mejorar sus estándares de vida. Estas aspiraciones, sumadas a la amplia oferta y facilidades de acceso a créditos y subsidios podrían interpretarse como la principal fuerza detrás de la disponibilidad para la movilidad residencial

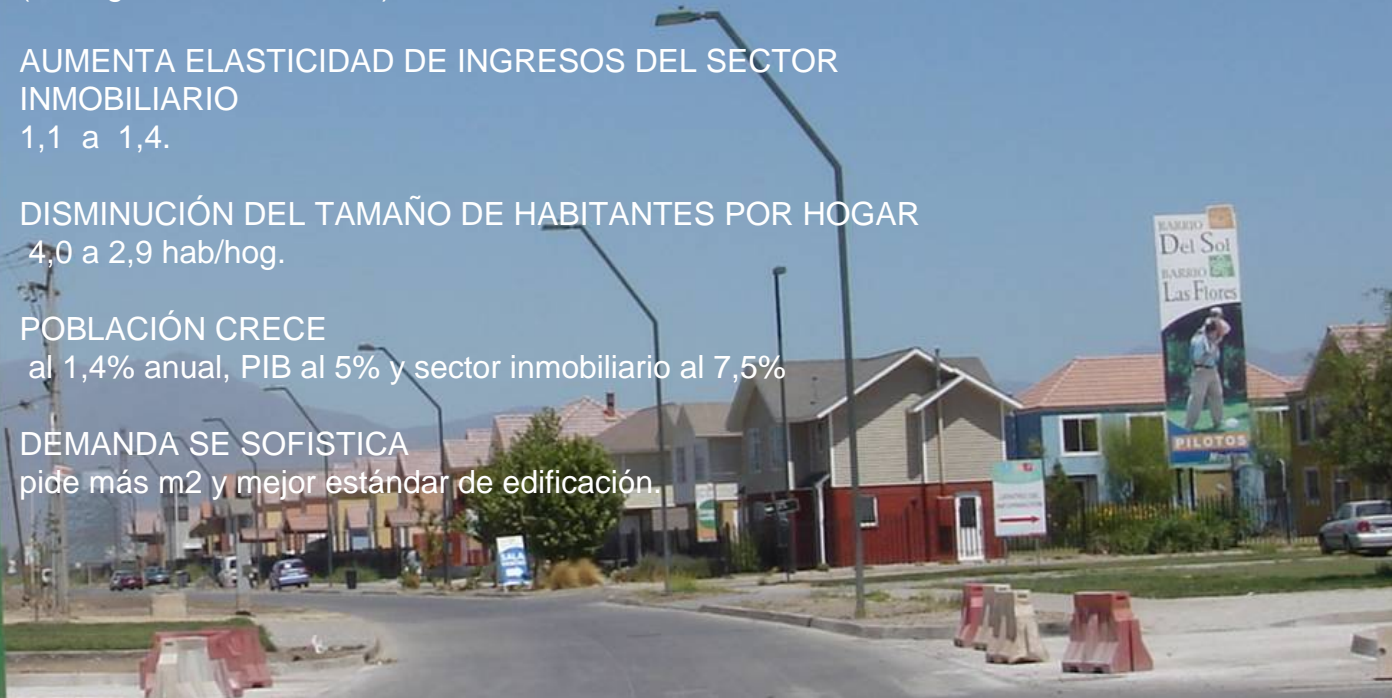
INGRESO PER CÁPITA PPP AUMENTA
desde U\$ 2.651 en 1980 a U\$ 10.423 en 2004.
(Portugal circa U\$ 15.000)

AUMENTA ELASTICIDAD DE INGRESOS DEL SECTOR
INMOBILIARIO
1,1 a 1,4.

DISMINUCIÓN DEL TAMAÑO DE HABITANTES POR HOGAR
4,0 a 2,9 hab/hog.

POBLACIÓN CRECE
al 1,4% anual, PIB al 5% y sector inmobiliario al 7,5%

DEMANDA SE SOFISTICA
pide más m² y mejor estándar de edificación.



Conclusiones

Si hay algo que caracteriza a nuestras ciudades es la marcada segregación socio-espacial que se produjo en las últimas décadas, con altas concentraciones de pobreza en áreas periféricas o enclaves en comunas mal conectadas a la red de oportunidades de la metrópolis.

En este aspecto, tanto el mercado como las autoridades han reaccionado a esta situación, y ya advertimos cómo se están produciendo dinámicas de colonización de equipamiento (retail) y vivienda de estratos socioeconómicos medios (condominios) en áreas tradicionalmente estigmatizadas, así como toda una nueva gama de subsidios y programas que fomentan la recuperación de barrios y la integración social.

Se estima que en los próximos años se terminará con los campamentos, y el principal desafío estará en mejorar las condiciones de habitabilidad y equipamiento de miles de familias que vivirán en un stock edificado subvalorado y obsolecente.







Esto es lo que el mercado construía por U\$ 9000 en la periferia de la ciudad

En las mismas condiciones se pudo construir Quinta Monroy
En el mismo lugar donde las familias han vivido por 30 años
Pagando un suelo 3 veces mas caro de lo que la vivienda social normalmente paga



Costo final por unidad 340 UF (300 UF FSV + 40 UF Chile Barrio)
Costo de construcción y urbanización licitados 275 UF
Costo de terreno 65 UF

Conclusiones

El estudio de Agostini permite establecer vínculos importantes respecto a visiones alternativas de los fenómenos de segregación residencial de nuestras ciudades abriendo la posibilidad de alentar el debate y el trabajo interdisciplinario fundamental para discutir y diseñar políticas sociales y urbanas efectivas

A modo de ejemplo, el fallido plan de Transportes Transantiago expuso en forma dramática problemas y desafíos urbanos que excedieron al tema del transporte. De un día para otro la ciudad y su calidad de vida se convirtieron en tema recurrente de la contingencia nacional. Transantiago nos mostró el Santiago real, segregado, con miles de ciudadanos trabajando a tres horas de sus hogares, con calles y plazas en la periferia mal constituidos, mal iluminados y peligrosos; una ciudad que acumulaba "soluciones habitacionales" sin equipamiento básico, colegios u hospitales cercanos.

Esta vitrina involuntaria, más allá de la necesaria normalización y corrección de sus fallas, nos permite revisar la relevancia que tienen una serie de proyectos y políticas actualmente en curso que podrían aportar a la mejoría de nuestros barrios y relaciones de vecindad.



Conclusiones

Si logramos aprovechar estas instancias como oportunidades, esperamos que los resultados de este estudio, una vez actualizados con los datos del censo 2012 puedan sorprendernos en forma positiva.

Finalmente, una sugerencia metodológica para adelantar parte de este análisis está en incluir en la muestra los permisos de edificación solicitados, aprobados, así como los proyectos ejecutados y vendidos en las distintas comunas, de manera de proyectar por la vía de las distintas tipologías y valores de las viviendas, eventuales fluctuaciones de los niveles de ingreso de las áreas homogéneas o más segregadas.

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

