



LA UNIVERSIDAD DE LAS COMUNICACIONES

UNIVERSIDAD DE ARTES, CIENCIAS Y COMUNICACIÓN
Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales
Carrera de Periodismo

“Santiasko”
La ciudad que no descansa

**Reportaje de Televisión para optar al Grado Académico de Licenciado/a en
Comunicación Social y al Título Profesional de Periodista**

Profesor/a Guía: Carolina Zúñiga

Estudiante/s:

Melanie Weissohn E.
Estefanía Yáñez Z.

Material Incluido:
CD-ROM Y DVD

Santiago de Chile, Marzo de 2018

Índice

I.- Resumen	3
II.- Objetivos de la investigación	4
III.-Hipótesis	5
IV.- Marco Teórico	
IV.I.- Transporte	6
IV.I.I.- ¿Cómo se movilizan los santiaguinos?	6-7
IV. I. II.- Transantiago	8-11
IV. I.III.- Metro	11-12
IV. I.IV.- Automóvil	12-13
IV.II.- Boom inmobiliario	14-18
IV.III.- Distribución de áreas verdes	18-20
V.- Lista de fuentes	
V.I.- Fuentes protagónicas	20-22
V.II.- Fuentes secundarias	23-24
V.III.- Fuentes informativas	25-26
VI.- Conclusión	27
VII.- Storyline	28
VIII.- Sinopsis	29-30
IX.- Cronograma de producción	31
X.- Tratamiento audiovisual	32-33
XI.- Escaleta	34-36
XII.- Guión	37-74

X.III.- Bibliografía	75-82
----------------------------	-------

X.IV.- Anexo

X.IV.I Pre entrevistas	83-93
X.IV.II. Entrevistas	94-104
X.IV.III.- Pauta de preguntas	105-108

I.- RESUMEN

La población de Santiago ha crecido en más de 800 mil habitantes en 10 años, lo que ha traído grandes consecuencias socioespaciales para la capital. El sistema de transporte, la densificación urbana, la segregación residencial y la escasez de áreas verdes, son algunos de los factores que influyen negativamente en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Según la Encuesta de Origen Destino Santiago 2012 del SECTRA, en la capital se realizaron 9 millones de viajes motorizados diarios ese año. Estas cifras se traducen en una alta congestión vial que se suma a los largos tiempos de movilización y de espera en el transporte público.

Quienes prefieren ahorrarse estos extensos tiempos de viaje, deben costear altos arriendos en las comunas más densificadas. Una persona con un ingreso líquido de \$500 mil pesos, gasta más de la mitad de su sueldo en vivienda, debido a que en la última década el valor del suelo aumentó en más de 50 UF por mts² en comunas como Estación Central, San Miguel e Independencia (López, 2014).

La gran densificación que ha vivido la capital, no sólo influye en los precios de las viviendas, sino que también agudiza la segregación residencial y la desigual distribución de las áreas verdes.

Diversos expertos han aportado con sus conocimientos y datos duros a la investigación de este reportaje, logrando vislumbrar la problemática de la estructura organizacional de la ciudad como consecuencia de la falta de planificación de los organismos del estado, y de la necesidad de una autoridad metropolitana que tome decisiones en beneficio de la calidad de vida de los habitantes de Santiago.

II.- OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo general

Corroborar que la estructura y organización de Santiago influye directamente en la vida personal, familiar y social de las personas que habitan nuestra capital.

Objetivos específicos

- Demostrar la incomodidad que el transporte público genera a sus usuarios.
- Revelar las problemáticas de la densificación de Santiago.
- Comprobar que la distribución de áreas verdes influye en la segregación residencial.
- Vislumbrar las posibles soluciones que pudieran mejorar la calidad de vida de los santiaguinos.

III.- HIPÓTESIS

Hipótesis General

“La estructura de la ciudad de Santiago influye de forma negativa en la calidad de vida de sus habitantes”.

Hipótesis de subtemas

1.- Ineficiencia del sistema de transporte público.

- **Hipótesis:** “El sistema de transporte de Santiago no está preparado para satisfacer las necesidades de sus usuarios”.

2.- El crecimiento inmobiliario de algunas comunas y el impacto que ha generado para la población

- **Hipótesis:** “El crecimiento inmobiliario de Santiago ha generado una densificación focalizada, que ha afectado el equilibrio de la ciudad”.

3.- Acceso de las áreas verdes y segregación residencial

- **Hipótesis:** “La distribución de las áreas verdes ha llevado a un aumento de la segregación residencial”.

IV.- MARCO TEÓRICO

Analizando la situación de Santiago, en términos de calidad de vida de sus habitantes, hemos detectado que son 3 los más grandes problemas que afectan cotidianamente el funcionamiento de la ciudad. Estos se encuentran correlacionados, lo que nos invita a pensar que un cambio en la organización global metropolitana podría conllevar a una mejora generalizada para sus habitantes. Los tópicos a analizar son los siguientes:

IV.I.- Transporte

IV.I.I.- ¿Cómo se movilizan los santiaguinos?

A la fecha de la realización de nuestro reportaje audiovisual, se estima que se generaron diariamente alrededor de 18 millones de traslados, lo que se tradujo en un promedio de 2,78 viajes diarios por habitante. Esto, según la EOD, encuesta Origen - Destino de Santiago del año 2012 (estudio más reciente publicado por la Secretaria de Transportes), la que además indicó que la mayor parte se realizan en forma de caminata (34%), en segundo lugar se encuentra el automóvil, con un promedio del 25,7% y luego el sistema Bip! del transporte público (25%).

En cuanto a los taxis colectivos, buses urbanos no integrados, tren, buses interurbanos y rurales, representaron según la EOD Santiago 2012, el 4,1% de los viajes, mientras que los medios de transporte privados, como las motos y taxis básicos, un 2,3%. Los viajes en bicicleta diarios alcanzaron un 4%.

El 87% de los vehículos en circulación correspondieron al sector privado, mientras que el transporte público representó un 6% y los vehículos de carga un 7%.

En términos generales, la tendencia de los últimos 20 años es al aumento de los viajes en transporte privado, en torno a una tasa de crecimiento del 9,4% anual, y una disminución de la preferencia por el transporte público, según el mismo estudio.

De acuerdo a lo anterior, SECTRA estimó que el panorama vial para el 2025 será insostenible. Según las proyecciones realizadas en 2012 por la misma institución, la cantidad de automóviles en la capital alcanzaría los 2,7 millones. También señalaron que el tiempo de los viajes en automóvil se dispararía de un 47% a un 60%. Dichas cifras evidenciarían un notorio aumento en la congestión vial.

Según publicó EMOL el 15 de marzo de 2016, la plaza automotriz de la Región Metropolitana ya habría alcanzado los 4.121.355 autos en circulación.

Otro dato relevante, es la dinámica de los viajes: nos indicó Pamela Mora, ingeniera civil en transporte de la Universidad de Chile, que la ciudadanía se desplaza mayoritariamente desde la periferia hacia el centro durante la hora punta de la mañana (7:00- 9:00) y en sentido contrario durante la hora punta tarde (18:00-20:00)

Estos patrones de viaje se ven afectados principalmente por la mala distribución de la oferta laboral y educacional entre las distintas comunas. Indicó la Encuesta de Movilidad del SECTRA, publicado en 2014, que se producen 3.605.600 viajes por estudio y 5.894.235 viajes por motivos laborales al día en Santiago.

Es el caso de Verónica, una mujer de 47 años que gasta diariamente 2:45 horas en ir y volver a su trabajo, y que seguimos durante el reportaje audiovisual para ejemplificar la situación de miles de capitalinos.

IV.I.II.- Transantiago

En febrero del 2007 se implementó el sistema de transporte Transantiago en la Región Metropolitana (inspirado en TransMilenio de Colombia), el cual cuenta con una alianza entre buses licitados y la empresa estatal Metro de Santiago. Este vino a reemplazar a las llamadas “micros amarillas”, cuyo principal cambio fue el pago en efectivo a la implementación de tarjetas de prepago.

Tras su puesta en marcha, ha sido ampliamente criticado por usuarios y expertos, debido a los largos tiempos de viaje, el aumento del costo de los pasajes y la baja frecuencia de los buses.

Según el informe “Resultados del Observatorio del Transporte Público de Santiago LyD 2015”, existe un aumento en el tiempo promedio de viajes en los últimos años (ver recuadro). A su vez, la demora en los sistemas de metro y buses con transbordo llega a 89,5 minutos, sin trasbordo 64,3 minutos, colectivo y bus/metro 86,7 minutos y metro con trasbordo es de 74 minutos en promedio.

Tiempo promedio de demora en las siguientes etapas de su viaje (minutos)

	oct-06	mar-07	oct-07	mar-08	oct-08	may-11	may-15
Metro o Bus sin trasbordo	52,6	62,4	53,0	50,3	57,1	52,5	64,3
Caminata al paradero/estación	5,9	9,4	7,2	7,0	7,3	5,3	8,0
Espera del bus/metro	12,6	14,6	12,7	13,6	14,1	12,8	14,9
Viaje en bus/metro	25,8	25,8	23,7	21,4	25,4	24,9	31,7
Caminata al destino	8,5	12,6	9,5	8,4	10,4	9,6	9,7
Metro o bus con trasbordo	84,9	90,2	86,1	82,1	86,1	83,5	89,5
Caminata al paradero/estación	5,5	8,1	6,9	7,0	6,0	6,1	7,1
Espera del bus/metro	12,8	17,1	17,7	16,5	16,6	16,2	18,4
Viaje en el bus/metro	24,9	24,2	22,1	21,4	21,9	20,5	21,6
Caminata al metro/paradero	9,7	8,0	6,3	6,0	8,0	7,2	5,6
Viaje en metro/bus	22,2	22,5	22,7	21,3	22,4	21,8	25,7
Caminata al destino	10,0	10,4	10,6	10,0	11,3	11,8	11,2
Metro con trasbordo	65,6	85,9	76,0	54,8	72,8	70,5	74,0
Caminata a la estación	13,3	9,5	12,6	9,5	7,8	5,5	8,5
Espera del metro	6,7	5,3	6,5	3,1	6,3	4,9	4,8
Viaje en el metro	13,9	27,0	16,5	15,4	22,8	22,8	25,0
Cambio de línea	5,4	7,5	5,5	4,6	6,7	5,7	6,1
Viaje en metro	15,5	25,5	21,5	14,6	19,1	21,7	20,9
Caminata al destino	11,0	11,3	13,4	7,7	10,2	9,8	8,7
Colectivo y bus/metro	76,2	68,1	86,0	72,7	72,1	71,9	86,7
Caminata al colectivo	5,2	5,2	6,8	5,1	5,4	4,1	7,1
Espera del colectivo	8,0	8,3	11,2	10,0	9,2	6,7	11,5
Tiempo de viaje	16,8	17,4	20,9	17,4	16,1	18,1	18,9
Caminata al bus/metro	10,8	5,3	8,4	4,5	6,9	6,9	6,2
Viaje en bus/metro	25,3	24,3	28,6	25,7	22,2	25,4	30,8
Caminata al destino	10,2	7,8	10,2	10,1	12,4	10,6	12,2

Fuente: LyD.

El cambio prometía aumentar la eficiencia de viajes, modificando recorridos e incluyendo de trasbordos, para lo cual se disminuiría el número de buses. Con la reducción de la flota, el sistema favoreció la descontaminación atmosférica y acústica. Sin embargo, se produjeron quejas por parte de los usuarios en torno al nuevo sistema, sobre todo por las alzas en el pasaje y a los altos tiempos de traslados que trajo.

Estos puntos son esenciales para que los usuarios prefieran el auto, “debido al desprecio que existe hacia el transporte público”, según nos explicó la

ingeniera civil en transporte, Pamela Mora. Además, agregó que esto se debe a que Transantiago como marca generaría rechazo en los ciudadanos, “incluso en aquellos que no utilizan este medio de transporte para desplazarse habitualmente”.

En parte, esto se explica por el incremento del parque automotriz, que generó una saturación de las vías aumentando los tiempos de viaje, los cuales podrían reducirse considerablemente si estos conductores se cambiaran al sistema público (un bus tiene capacidad para transportar a 60 pasajeros, lo que significaría 60 autos menos en circulación). Otro de los factores que influye en la disminución de la demanda de buses es el uso del metro, ya que al bajar la cantidad de usuarios afecta la frecuencia de estos, se registra un alza en los precios y comienza el círculo vicioso del transporte.

Esta alza también está relacionada con el incremento del índice de pérdidas que registra anualmente el sistema desde su implementación. Cabe señalar que el gasto promedio diario en transporte en el año 2015 alcanzó los \$1.833 diarios, registrando un aumento del 70% respecto al 2008. (LyD, 2015). En la actualidad se ha mantenido esta tendencia, alcanzando un boleto los \$760 en horario punta.

Esta pérdida se explica, parcialmente, con el no pago del servicio por parte de algunos usuarios, la que representa cerca de la mitad del subsidio al Transantiago (US\$415 millones de un subsidio de US\$750 millones). Según ALTO, empresa encargada de frenar la evasión, se pierden \$600 millones de pesos diarios y más de \$415 millones de dólares al año.

Respecto a la saturación vial, según Rodrigo Fernández, ingeniero civil de la Universidad de Chile y Eduardo Valenzuela, ingeniero civil y diplomado en Seguridad de Tránsito de la misma institución, la congestión se duplicaría cada ocho años, por lo que la capacidad vial debería crecer en la misma proporción para mantener los índices de impacto actuales y no empeorarlas. Los expertos

Fernández y Valenzuela plantean que esto es insostenible y proponen como solución reducir el flujo implementando medidas de desincentivo al uso del automóvil y brindando un servicio de transporte público satisfactorio.

Además, Fernández y Valenzuela señalan como alternativa la disminución de la demanda de viajes: un 36% de los traslados en horario punta son por motivos de estudio. Si existiera homogeneidad en la calidad educacional, no se producirían estos viajes escolares fuera del entorno local. Si se disminuyera en un 50% la demanda de viajes de este tipo, se traduciría en una reducción del 18% de viajes en hora punta.

IV.I.III.- Metro

Ciudades como Londres, Madrid, Hong Kong, Barcelona, Berlín y Nueva York, que poseen extensiones urbanas y poblaciones relativamente comparables con Santiago, tienen redes de metro y trenes urbanos de entre 200 y 400 km. de extensión, según señaló Louis De Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales, en su estudio "El gran impacto del Metro".

En estas localidades, el transporte de buses representa el 13%, por lo que el metro realiza la mayor parte del trabajo del sistema de movilización. Según Louis de Grange, las ciudades que fomentan el uso de trenes y/o metro la reducción de tiempo de viaje es considerable, puesto a que los servicios y viviendas se instalan más cerca de estos.

La especialista en transportes, Pamela Mora, piensa que mientras exista mayor diversidad de movilidad es mejor, sin embargo, explicó que Metro de Santiago está construido a mayor profundidad que algunas de las ciudades mencionadas, por ende, la inversión debe ser mayor. Incluso sin contar el costo de

construcción como tal, puesto que un metro de corredor por superficie (de Transantiago) cuesta un millón de dólares aproximadamente y en Metro el valor asciende a 10 millones o más.

Sin embargo, ampliar el alcance de Metro es parte de la propuesta del SECTRA, que pretende que en 2025 se alcancen los 174 kilómetros de red, con 164 estaciones pasando por 31 comunas, según informó La Cuarta en octubre del 2017.

IV.I.IV.- El automóvil

Santiago se caracteriza por ser una ciudad con un alto índice de congestión vehicular. De hecho, lidera (junto con Iquique) el ranking de saturación vial de Chile, con un índice de congestión del 50,4% y una tasa de crecimiento del 1,7% anual (Valencia, 2015).

Este comportamiento se ve potenciado tanto por el aumento del poder adquisitivo de los ciudadanos -que se traduce en un aumento de la plaza automotriz con una tasa actual de 65,6% al 2013 (La Tercera, 2015)- como por las deficiencias del sistema de transporte público de la capital.

La tendencia mundial es a quitar protagonismo al transporte privado motorizado. Ciudades como París, Madrid, Chengdu, Hamburgo, Helsinki, Milán y Copenhague se han propuesto eliminar el auto como medio de transporte principal. Para esto, han intentado fortalecer el sistema público, subsidiar a los peatones, fomentar el uso de las bicicletas a través de la implementación de infraestructura y prohibir el tránsito por ciertas áreas o restringir el uso de autos que no sean eléctricos o de bajas emisiones.

En Chile, desde 2013 se está llevando a cabo un proyecto llamado "Santiago 2025: Plan Maestro de Transporte de Santiago", que apunta a despejar las calles para aumentar la eficiencia del transporte público mediante la

disminución de la presencia de automóviles. Para esto se espera generar mayor conectividad entre las comunas, polos de crecimiento, centros financieros y productivos.

Este plan incluye 125 proyectos, entre los que destaca la construcción de nuevas líneas de metro, trenes de cercanía, corredores de buses, autopistas urbanas concesionadas, tranvía, teleférico y ciclovías.

Se espera que con este proyecto mejore el nivel del transporte público, aumentando la proporción de usuarios que lo prefieren por sobre el privado (considerando las proyecciones de aumento del parque automotriz, se estima que llegaríamos a la crítica cifra de un 60% de preferencia por los automóviles si no incentivamos el uso del transporte público). Con esto, disminuirían los tiempos de viaje y el transporte de la ciudad sería más sustentable. Además, integraría la población de las comunas de San José de Maipo, Tiltil, Buin, Paine y Melipilla. (Araus, 2013).

Con respecto a esta reestructuración vial de Santiago, comentó el 10 de octubre del 2017 a La Cuarta la entonces ministra de transportes, Paola Tapia, que durante el 2018 tendríamos funcionando en su totalidad a las nuevas líneas de metro 6 (10 estaciones) y línea 3 (18 estaciones), a la que luego se le sumarán la nueva línea 7 y la extensión de las líneas 1 y 2.

La ya inaugurada línea 6 vino a mejorar el panorama para los 1,1 millones de capitalinos que se benefician de ella, disminuyendo, según Paola Tapia, en un 60% los tiempos de viaje entre Cerrillos y Los Leones. Alternativas como esta son las que se espera que incentiven a los usuarios a regresar al sistema público y se bajen del auto.

IV. II.- Boom inmobiliario

Desde el año 2005 a la fecha de la realización de este reportaje (2015), la Región Metropolitana aumentó su población en 820.000 habitantes. Tras los resultados del último Censo 2017 entregados por el Instituto Nacional Estadística (INE), la densidad poblacional llegó al 40,5% y con ello un aumento en la oferta de viviendas. Sólo en la comuna de Santiago Centro se registraron cerca de 122.000 habitantes más que en el Censo 2002, resultado en base a la cantidad de viviendas con moradores presentes.

En la última década, más de 100 mil metros cuadrados ha crecido Santiago en altura. Además, 382 casas del casco histórico se perdieron en pos de la *verticalización* de la ciudad.

Frente a esta situación, hay expertos que defienden el crecimiento densificado mediante la construcción en altura en determinadas comunas. Quienes se inclinan por este sistema, afirman que se democratizan los terrenos y se genera mayor inclusión de beneficios. Sin embargo, hay quienes opinan que fomenta la congestión y discrimina ciertos sectores socioeconómicos, aumentando la marginación en los sectores periféricos y la desigualdad social.

La Ordenanza general de Construcciones y Urbanización, establece que los Planos Reguladores deben ser aplicados por cada municipio. Según el arquitecto y Magíster de Urbanismo de la Universidad de Londres, René Martínez Lemoine - en su publicación titulada “*Densificar Santiago, una receta equivocada*”- no existen políticas de densificación que establezcan parámetros de construcción ni una planificación en conjunto con la totalidad de la Región Metropolitana. Asegura que además los municipios en general no cuentan con estudios “sociológicos ni

antropológicos que permitan establecer el efecto social, comunitario, familiar o individual de las decisiones adoptadas.”

En la publicación, se entrega una serie de antecedentes sobre las remodelaciones de las comunas más céntricas de Santiago, cuya principal característica el crecimiento desmedido y sin control de las edificaciones. “En consecuencia de ello la saturación vial, la congestión y especulación de los valores de suelo son el resultado de la falta de índices que aseguren el buen funcionamiento de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes”, se indicó.

Este fenómeno, conocido como *Boom Inmobiliario*, se ha mostrado como una solución al creciente problema del transporte en la capital, ya que a mayor cercanía de tu espacio laboral, menor es el tiempo de viaje diario.

Para llevar a cabo esta reforma habitacional, se han impulsado proyectos de edificación en altura en determinadas comunas, principalmente entorno a los ejes de oferta laboral y rentabilidad del suelo. Estas comunas son: Santiago Centro, con 1.650 edificios construidos, Providencia, con 2.065, Las Condes, con 1.841, Ñuñoa, con 1.547 y Puente Alto, con 1.036, entre otras cifras que corresponden a finales del año 2014 (Mi Entorno, 2014). Esta expansión del mercado habitacional en las distintas comunas ha generado un considerable aumento del valor de los inmuebles, con un promedio de 66,3 UF/m². Una de las comunas con mayor alza en sus costos de vivienda en altura es Vitacura, que registra un valor de 90,5 UF/m² y en el caso contrario es Quilicura, que alcanza los 17,5 UF/m². (GfK Adimark, 2017).

Las comunas que concentran más metros cuadrados construidos desde los años 50 son Maipú y Puente Alto, las más habitadas. Otras que destacan Santiago

Centro, Las Condes, La Florida, Ñuñoa, San Bernardo y Providencia (El Mercurio, 2015).

“En los últimos 15 años Santiago ha construido más unidades habitacionales y oficinas que en toda su historia. Casi el 60% de las propiedades que existen en esta comuna fue inscrito después del 2000. Sin embargo, este explosivo crecimiento fue en altura y no cubrió el centro en su extensión. Cerca de la mitad del territorio de esta comuna sigue siendo antiguo” así lo señaló el Subgerente de TocToc.com, Fernando Herman, en una entrevista a El Mercurio.

En el 2005, de acuerdo al Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu), en el Gran Santiago los valores de un departamento en promedio alcanzaban aproximadamente las 2.500 UF, lo que significaba para una familia promedio una deuda a 25 años. En el 2015, sin embargo, las tasaciones de departamentos en promedio rozaban las 50 UF/ m², traduciéndose en una deuda de más de 65 años para la clase media. Cabe destacar también las dimensiones del departamento básico.

Las comunas con más ventas de departamentos en verde tipo a fines del año 2014 fueron Santiago (2.069 en blanco y 5.495 en verde); Estación Central (1.039 en blanco y 1.411 en verde); Las Condes (557 en blanco y 1.599 en verde); Independencia (489 en blanco y 1.395 en verde); Vitacura (202 en blanco y 680 en verde); y San Miguel (167 en blanco y 2.487 en verde).

Sin embargo, muchas veces estos edificios de departamentos no son bien recibidos en los barrios, llegando a inspirar la creación de organizaciones vecinales que exigen modificaciones en los planos reguladores de las comunas o incluso, la demolición de algunos ya construidos.

Esto sucede pese a que en Chile ya hay más de 30 mil edificios, según el primer catastro de construcciones en altura, efectuado por la plataforma Web “Mi Entorno.cl”. De estos inmuebles, 18.502 (60%) están en la Región Metropolitana; otro 16% (4.799) en la Región de Valparaíso y un 6% (1.703) en el Bío-Bío.

Según el Censo del 2012, las otras comunas capitalinas con más viviendas y pobladores son: Maipú (525.070), La Florida (363.073), Santiago (308.027), Las Condes (284.342), Peñalolén (236.017) y Pudahuel (225.710).

Hacia el 2000, se había potenciado la edificación de las comunas más alejadas del centro (San Bernardo, Maipú, Puente Alto, Pudahuel, La Florida, Las Condes), pero la década siguiente volvió a fomentar la oferta habitacional en el corazón de la ciudad.

De este modo, según los diversos datos con cifras cuantitativas, podemos desprender que el denominado “Boom inmobiliario” ha sido predominante en dos aspectos. El primero, es que se ha concentrado mayormente en las comunas anteriormente mencionadas, lo cual refleja una saturación a un determinado espacio que tal vez no estaba preparado para recibir un incremento de viviendas y población de forma explosiva.

El segundo aspecto, es el tipo de vivienda, debido a que actualmente se privilegia construir departamentos y crecer en altura.

Según el psicólogo de la Universidad Diego Portales, Juan Enrique Benítez, “en una manzana urbana en cualquier barrio, en la cual existían 4 casas con sus respectivos patios y que por ende albergan a 4 familias promedio que sería de 4 personas en total, es decir, 16 personas en dicha manzana”. Agrega que si

“viajamos en el tiempo y pensamos que hoy en ese mismo terreno hay solo un edificio de 11 pisos con 4 departamentos por nivel, a contar del segundo. Y sabemos que si tenemos 40 departamentos, los cuales pueden albergar a una familia cada uno -pensemos que en la actualidad la familia ha disminuido y la constituyen 3 personas- entonces el total de personas en esa misma manzana en la actualidad serían 120”.

Lo anterior da a entender que hubo un cambio obligado en el entorno de ese sector desde la cantidad de autos, personas, desechos, áreas verdes hasta incluso el comercio que se establece para satisfacer las nuevas demandas.

IV. III.- Distribución de las áreas verdes

Afirma un estudio realizado por el Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez en el año 2002, que Santiago entregaba a sus ciudadanos 3,76 m² por habitante de área verde, luego de una década se estableció que la cifra había aumentado a 4,5 m² por habitante. La Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que el nivel ideal sería a partir de 9 m² por habitante.

De acuerdo a cifras extraídas del Servicio Nacional de Información Municipal para una noticia de Publimetro en junio del año 2015, de las 52 comunas de la Región Metropolitana, 32 de ellas estaban bajo los 5 m²/hab el año 2013. Sin embargo, Santiago cuenta con mayores metros cuadrados por persona, superando incluso lo sugerido por la OMS. Esta lidera la lista con 12,45 m²/hab, le sigue Vitacura con 11,63 m²/hab, Lo Barnechea con 9,81 m²/hab y Cerrillos con 7,34 m²/hab. En la otra esquina se encuentra Peñaflor con sólo un 0,7 m²/hab, Lampa con 0,76 m²/hab, Pirque con 1,32 m²/hab y Pedro Aguirre Cerda con 1,5 m²/hab.

En tanto, Las Condes, Ñuñoa, Providencia y San Miguel fueron algunas de las comunas que perdieron áreas verdes entre el 2002 y 2012, según el estudio de la UAI. Por ejemplo, Las Condes bajó de 6,19 m² a 5,53 m² por habitante, Ñuñoa de 4,99 m² a 4,08 m², Providencia 5,68 m² a 5,48 m²/ y San Miguel 3,70 m² a 3,49 m².

El jefe de investigación del Centro de Inteligencia Territorial de UAI, Ricardo Trufello, explicó que el retroceso en estas comunas “se debe a que en ellas existe mayor densificación y desarrollo inmobiliario”. Agregó que a pesar de los esfuerzos por aumentar dichas áreas, “la explosión en la cantidad de permisos de edificación en ellas ha sido perjudicial y seguramente no se ha generado al mismo ritmo la localización de áreas verdes”.

El experto afirmó que “existe una mala distribución, tanto en la ciudad, como en las mismas comunas. Eso sucede porque no siempre se ponen las áreas verdes en el lugar donde hacen falta, sino donde quedan espacios”.

Un mejoramiento en la distribución de áreas es fundamental, para mejorar la calidad de vida de los habitantes del Gran Santiago. “Indudablemente los parques y las plazas mejoran el ánimo de la gente. Todos necesitan tener un espacio verde cerca, porque estos lugares ayudan a reducir el estrés y relajan a las personas que pasan todo el día encerradas en una oficina o en la universidad” así lo manifestó el psicólogo Francisco Elezovic en una entrevista para Publímetro.

V.- LISTA DE FUENTES

V.I.- Fuentes Protagonicas

➤ Caso 1

Verónica es una mujer de 47 años que trabaja como auxiliar de aseo en la comuna de Providencia. Ella vive junto a su esposo y a cinco de los seis hijos que integran el clan familiar.

Todos los días debe transportarse de Quinta Normal hasta su lugar de trabajo (Providencia), debiendo caminar alrededor de 10 minutos hasta el paradero, esperar cerca de 15 minutos la micro y movilizarse durante una hora y cuarto en el bus hasta su empleo. Es decir, gasta diariamente dos horas y cuarenticinco minutos de su tiempo desplazándose para llegar a su destino.

Se levanta a las 5:00 am para salir a las 5:40 de su casa y caminar hasta el paradero. Aunque la mayoría de las veces tiene la posibilidad de tomar locomoción cerca de su hogar, en ocasiones debe lidiar con la indiferencia de los choferes de Transantiago que no paran cuando corresponde. Si eso ocurre ella debe tomar un colectivo, que le cobra \$1.000, y la deja en Estación Mapocho para poder alcanzar la micro que le sirve.

Las largas horas de trabajo han traído grandes costos en su matrimonio y en la relación con sus hijos más grandes, quienes hasta el día de hoy le piden que baje la carga laboral para compartir con los más pequeños de la familia.

A pesar del cansancio físico y mental de Verónica, es conocida en su trabajo y en el barrio por ser una persona esforzada, alegre y optimista.

➤ **Caso 2**

Romina Yáñez tiene 31 años y es madre soltera de una niña de cinco años. Producto de la separación con su pareja, debió volver a la casa de su madre en la comuna de Ñuñoa.

Su día comienza a las 6:40 am, para estar lista a las 7:45 y así comenzar con las labores de su hija y en ocasiones de la sobrina, también de cinco años.

Antes de llegar al lugar de trabajo, como vendedora en un lubricentro de la comuna de Independencia, Romina debe llevar a las dos niñas a sus respectivos jardines, ocupando alrededor de 30 minutos de su tiempo para cumplir con esa labor. Luego toma una micro que se demora una hora hasta las cercanías de su trabajo y camina alrededor de 10 minutos para llegar a su destino.

A pesar de ser una madre joven, ella debe lidiar con una enfermedad crónica llamada Fibromialgia, la cual dificulta su vida normal. Tras el diagnóstico de esta condición, admite que su vida cambió totalmente y que el empleo actual se tornó más pesado debido a los movimientos y esfuerzo físico que debe realizar.

Sin embargo, la enfermedad no ha sido un impedimento para continuar luchando por sus proyectos. Sigue trabajando para otorgarle un bienestar a su hija y a su vez formar su propio hogar.

➤ **Caso 3**

Gonzalo León tiene 30 años y es padre de una menor de tres años. Él vive en Talca y trabaja como matron en el Servicio de Salud del Maule, pero actualmente está gestionando un traslado a Santiago. Para esto, debe buscar un lugar para vivir.

Inicialmente quería comprarse un departamento con sus ahorros, pero los altos precios y la inconformidad con los espacios lo han hecho plantearse arrendar, lo cual le costaría alrededor de la mitad de su sueldo. No está muy conforme con lo que supone que es la vida en Santiago, pero su motivación es brindarle un mejor futuro económico a su hija.

V.II.- Fuentes secundarias

Los siguientes expertos fueron utilizados como fuentes audiovisuales para realización del reportaje, aportando su visión profesional sobre las problemáticas de Santiago.

➤ **Sebastián Gray**

Ex presidente del Colegio de Arquitectos de Chile, Master en Ciencias de Estadios de Arquitectura en el Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Explica la manera en que ha crecido Santiago y cómo el capital laboral y educacional ha centralizado la densificación de la ciudad.

➤ **Roberto Fernández**

Sicólogo social de la Universidad de Chile, ha realizado investigaciones acerca de la “Psicología Social de la Memoria: Espacios y Políticas del Recuerdo”, Magíster en Psicología Social, Universidad Autónoma de Barcelona y Universidad ARCIS. Además es Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Universidad Católica de Chile.

Habla de cómo la falta de áreas verdes y los tiempos de viaje influyen en el desarrollo social de un individuo. Y de la necesidad de interpelar al Estado para el desarrollo de mejores políticas públicas.

➤ **Ricardo Trufello**

Asesor en Sistemas de Información Geográfica (SIG) y docente de Universidad Adolfo Ibáñez en la misma área de especialización. Fue coordinador de proyectos del Observatorio de Ciudades de la Universidad Católica, donde se especializó en el ámbito de la eficiencia hídrica. Cuenta con publicaciones en los libros

“Proyectos Urbanos” y en “Construyendo Chile, Políticas Públicas en Viviendas Sociales”, entre otras.

Explica la escasez de áreas verdes y la gran brecha que existe en las distintas comunas de la capital sobre la distribución de ellas.

➤ **Luis Campos**

Sociólogo del Instituto de Vivienda de la Universidad de Chile (Invi), Master en Ciencias Sociales (EHESS París) y Doctor en Sociología, (EHESS París). Actualmente desarrolla el proyecto “La dimensión espacial de la experiencia de sufrir en el Chile Contemporáneo. Los casos de la enfermedad y la catástrofe”.

Comenta acerca de la centralización que se vive en la ciudad de Santiago, producto de la falta de planificación de las distintas entidades a cargo.

➤ **Pamela Mora**

Ingeniera Civil en Transportes de la Universidad de Chile, directora de desarrollo de proyectos de la “Fundación Conciencia Vial”. Trabajó en asesoría y apoyo a la Unidad de Demanda y Evaluación Social de la División de Coordinación Técnica, Ministerio de Obras Públicas.

Su aporte en este reportaje es la explicación del sistema de transportes Bip! y las alta congestión que se vive en el sistema público y privado. Además de explicar las grandes falencias que este tiene desde sus inicios, influyendo directamente en la vida de los santiaguinos.

V.III.- Fuentes informativas

Las siguientes fuentes corresponden a tres profesionales que aportaron con datos e información relevante para el desarrollo de la investigación.

➤ **Javier Ruiz Tagle**

Es académico de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile (FAU), trabajó en el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (proyecto Ciudad Parque Bicentenario: remodelación ex-aeropuerto de Cerrillos). Creó el curso experimental “Modelos de Simulación Urbana” de la FAU y entre el 2009 y 2014 estudió un Doctorado en Planificación y Políticas Urbanas, en la Universidad de Illinois en Chicago.

En el proceso de investigación del reportaje aportó con temas como la segregación residencial, integración socio-espacial, políticas de vivienda y sociología urbana.

➤ **Alejandro Tirachini**

Ingeniero Civil y Magíster en Ingeniería de Transporte de la Universidad de Chile, Doctor en Filosofía del Institute of Transport and Logistics Studies, The University of Sydney. Sus áreas de especialización e investigación son la economía y el diseño de sistemas de transporte público. Investigador del Departamento de Planeamiento de Servicios de Busways Group, Australia (2009-2011).

Explica los grandes problemas del transporte público en Santiago y cómo se podría resolver los largo tiempos de viaje que deben realizar las personas en la actualidad.

➤ **Juan Enrique Benítez**

Sicólogo de la Universidad Diego Portales. Diplomado en Investigación Cualitativa de la Pontificia Universidad Católica de Chile e Investigador ZMET.

Habla acerca de cómo afecta la incomodidad de una persona en una ciudad poco amigable como Santiago, y de qué manera la sobrepoblación genera roce y saca lo peor de las personas.

VI.- CONCLUSIÓN

Podemos observar que la estructura de Santiago afecta directamente a la calidad de vida de quienes habitan en nuestra ciudad. Los sistemas de transporte saturados y la alta congestión en las zonas urbanas, se traducen habitualmente en una incomodidad para quienes deben lidiar con esta realidad a diario, afectando a su desarrollo. Los expertos señalan que la situación a largo plazo será insostenible si se mantienen los niveles de crecimiento registrados hasta el momento, sobre todo al tomar en cuenta la proyección del Ministerio de Transporte con respecto al aumento de automóviles dentro de las próximas décadas. Es de suma importancia establecer un mecanismo que facilite la convivencia de los ciudadanos con su entorno y fomente el desarrollo personal y familiar de los usuarios de la ciudad de Santiago.

La implementación de una Autoridad Metropolitana ayudaría a la reestructuración de la ciudad, en conjunto de políticas públicas diseñadas en función de las necesidades de los habitantes. Según los expertos, la creación de una autoridad local es fundamental, puesto que una ciudad tan grande como Santiago debiera organizarse de forma autónoma y no depender del Estado para su planificación.

Por último, plantean que el Estado debiera actuar para descentralizar Chile y así permitir la toma de decisiones a nivel regional y provincial, con el fin de potenciar la educación y trabajo local para reducir los tiempos de viaje y segregación residencial.

VII.- STORYLINE

Santiago es una ciudad con una alta concentración de gente que a diario se ve afectada por la centralización y los patrones de segregación, fomentado por los sistemas de transporte, la distribución de áreas verdes y la oferta inmobiliaria. Esto influye negativamente en la calidad de vida de quienes habitan esta ciudad.

➤ **Punto de vista**

Este reportaje tiene una mirada social, desde la visión que tienen los ciudadanos que habitan Santiago.

➤ **Tema:** el estilo de vida de Santiago.

➤ **Hipótesis:** “La estructura de la ciudad de Santiago influye de forma negativa en la calidad de vida de sus habitantes”.

➤ **Tipo de reportaje:** es de interés humano.

VIII.- SINOPSIS

Nuestra capital concentra más de un tercio de la población. Esta saturación ha traído graves consecuencias para la calidad de vida de los habitantes de Santiago y la han ido convirtiendo en una ciudad que periferiza a las clases sociales más bajas.

Una capital que brinda servicios de transporte ineficientes con tiempos de viaje diario de hasta 4 horas, edifica indiscriminadamente y especula con los valores de los suelos, no cumple con las recomendaciones mínimas de espacios públicos verdes y agudiza cada vez más la brecha social entre sus habitantes.

Quienes habitan en la ciudad, ven comprometido su tiempo personal para el ocio y la familia, lo que genera una sensación de cansancio e impotencia frente a la incapacidad de realizarse en torno a las metas propias.

Romina y Verónica son dos santiaguinas que utilizan más de una hora diaria para llegar a sus trabajos, perdiendo una gran cantidad de tiempo para la realización de sus actividades personales y familiares.

Por otro lado, Gonzalo es un talquino que está gestionando una nueva oferta laboral en la capital para otorgarle mejor futuro económico a su hija de tres años. Deberá enfrentarse a la realidad inmobiliaria de Santiago que ha aumentado considerablemente sus precios, además de tener que adaptarse a la condiciones de vida que la capital ofrece.

Expertos de diversas áreas (sociología, psicología, urbanismo, arquitectura y transporte) critican las falencias anteriormente señaladas y explican las causas y consecuencias de la actual estructura de Santiago. Plantean diversas soluciones como la descentralización del país, la implementación de una Autoridad

Metropolitana, la mejora de prestación de servicios médicos y educacionales, la desconcentración de la oferta laboral e incorporar la experiencia del ciudadano al momento de tomar decisiones administrativas.

X.- TRATAMIENTO AUDIOVISUAL

El presente reportaje pretende graficar la incomodidad que sufren diariamente los santiaguinos, debido a la rutina ligada al uso del transporte público y a los tiempos de viaje, los que se traducen en una disminución del tiempo destinado a la familia, a la vida personal y social de los ciudadanos. Nuestro mensaje es que Santiago, producto de la carente coordinación y gestión, está afectando de forma negativa en la calidad de vida de sus habitantes.

La dinámica del producto audiovisual será ágil, para reforzar la sensación de estrés y actividad de la capital. El lenguaje verbal y audiovisual será dinámico, intentando transmitir un estilo urbano. Se utilizará voz en off, entrevista, registro ambiental y testimonios.

Para esto utilizaremos cámaras Canon T3i, con una resolución de 1080p_hd y una Canon Powershot G15. Utilizaremos planos panorámicos para mostrar Santiago, planos generales para los paraderos y “atochamiento” del sistema público.

Para el tratamiento de personajes utilizaremos planos medios, primeros planos y primerísimos primeros planos. Las escenografías variarán en torno al movimiento del personaje: el living de su casa, la calle camino al paradero, subiendo al sistema público. El audio se registrará con lavalier y en ocasiones se registrará el audio directo ambiental.

Para el tratamiento de los entrevistados, se registrarán en planos medios, con registro de audio de lavalier. Los expertos se situarán en entornos que refuercen su autoridad en el tema. El sociólogo será entrevistado en el patio de su

lugar de trabajo y la experta en transporte en el jardín de su domicilio personal. El psicólogo será situado en el living de su casa.

El arquitecto estará en su oficina con libros en el fondo para reforzar los estudios del profesional y finalmente el experto en medio ambiente, estará situado al aire libre en el Parque Bicentenario de Vitacura.

Las entrevistas callejeras se realizarán en planos medios y planos americano, registrando por separado el audio direccionado del lavalier y el sonido ambiental del centro de Santiago. En el fondo, fuera de foco, la gente pasando.

Reforzaremos audiovisualmente el reportaje con inserts de edificaciones en altura, el tráfico de la ciudad, y la saturación de los paraderos, además de timelapse diurnos y nocturnos de distintos lugares de Santiago.

Para transmitir cifras y datos, lo haremos mediante animaciones gráficas las que seguirán una paleta de colores fuertes que refuercen el estilo urbano del reportaje y transmitan una sensación de saturación. Los GC serán transparentes con letras blancas.

Para la musicalización utilizaremos sonidos digitales y para la canción final del reportaje escucharemos a “Carmela” de Evelyn Cornejo, la que acompañará los créditos. También ocuparemos sonidos directos de la ciudad de Santiago, para transmitir la contaminación acústica y reflejar la intensa actividad de la ciudad.

XII.- ESCALETA

La siguiente escaleta organizará de forma temática los tópicos a desarrollar durante la realización del presente reportaje.

Introducción

- Insert del espacio geográfico a describir (Santiago)
- Introducción a las problemáticas generales de la ciudad relacionadas a la estructura
- Cuña de sociólogo explica la situación social de los habitantes de la capital
- Cuña entrevista callejera (critica vida en Santiago)

Tema 1: Sistema de Transporte

- Inserts de congestión vial
- Se plantea la saturación poblacional de la ciudad
- Cuñas de encuesta callejera: ¿Cuánto tiempo utilizas en transportarte al día y cómo es el viaje?
- Se explican los patrones de transporte de los capitalinos y su incidencia en los altos tiempos de viaje.
- Psicólogo habla sobre la concentración del capital laboral y educacional.
- Mediante la presentación de dos personajes (Romina y Verónica) se ejemplifica la realidad de la experiencia de viaje de los santiaguinos y las consecuencias personales que conlleva.
- Estadísticas del tiempo anual promedio que se emplea en transporte.
- Especificaciones en torno a las preferencias de sistema de transporte.
- Tiempo promedio de viaje y proyecciones
- Experta en transporte explica el círculo vicioso de la congestión vial.

- Ranking de congestión vehicular y proyecciones del Sectra con respecto al uso del automóvil.

Tema 2: Edificación urbana

- Inserts edificaciones.
- Índices de aumento poblacional y de construcción en altura: Boom inmobiliario.
- Cambios en la estructura social de Santiago.
- Experto (sociólogo) explica consecuencias de habitar en un lugar tan densificado.
- Comunas más densificadas.
- Experto urbanista explica el crecimiento que ha tenido Santiago.
- Mediante un personaje (Gonzalo) se ejemplifica el conflicto habitacional de la capital.
- Estimaciones del Minvu y alzas de precios.
- Pros y contras de vivir en el sector centralizado.

Tema 3: Inequidad y segregación

- Consecuencias del boom inmobiliario en torno a la segregación.
- Experto arquitecto explica la edificación de viviendas sociales en la periferia por el alza de valor de suelos en el sector céntrico.
- Indicaciones de la OMS en torno a áreas verdes.
- Explicación de experto geólogo en torno a la distribución de las áreas verdes según niveles socioeconómicos y a la inequidad en la calidad de estas.
- Conclusiones del psicólogo sobre la falta de áreas verdes.

- Conclusiones del personaje (Gonzalo) frente a la decisión de trasladarse a Santiago.

Conclusión

- Se plantea la interrogante de cómo solucionar los problemas mencionados.
- Experto arquitecto opina acerca de la necesidad de mejorar planes reguladores
- Experta en transporte señala posibles medidas viales y planes actuales que se están llevando a cabo para descongestionar
- Experto Arquitecto señala la posible necesidad de una Autoridad Metropolitana.
- Experto sociólogo menciona los beneficios de una Autoridad Metropolitana, señala sus limitantes y explica porque no se ha implementado.
- Locución que sintetiza las necesidades de cambios de la ciudad para que se vuelva más amigable y así otorgue una mejor calidad de vida a sus habitantes.

XIII.- GUIÓN

VIDEO	AUDIO
Plano general amaneciendo Santiago. 3 segundos	- Música
Timelapse plano general Bellas Artes. 4 segundos	- <u>Loc off: (periodista)</u>
Timelapse artista callejero Santiago plano detalle – plano medio – plano general. 7 segundos	Muchos dicen que Santiago es Chile. Las ofertas laborales, académicas y culturales se concentran en la capital, y es por esto que cientos de personas han optado por vivir aquí.
Timelapse plano general Santiago (movimiento de autos). 5 segundos	- Música
Timelapse plano conjunto edificios Santiago. 2 segundos	
Timelapse plano general fuente Salvador atardecer. 3 segundos	- <u>Loc off (periodista):</u>
Timelapse plano general Plaza Italia noche.	Pero, pese a la amplia variedad de oportunidades de trabajo, estudios y entretenimiento que ofrece, también entrega grandes dolores de cabeza

<p>3 segundos</p> <p>Timelapse plano general tráfico de autos Alameda en la noche.</p> <p>4 segundos</p> <p>Timelapse plano medio conjunto Universitarios estudiando.</p> <p>4 segundos</p> <p>Timelapse plano medio biblioteca nacional.</p> <p>3 segundos</p> <p>Plano general paradero.</p> <p>2 segundos</p> <p>Plano medio conjunto gente en a micro.</p> <p>3 segundos</p> <p>Primer plano conjunto multitud en la calle 3 segundos</p> <p>➤ Gráfica “Santiasko”</p>	<p>a sus habitantes, no por nada nuestra capital es apodada “Santiasko”</p> <p>- Bocinazos</p> <p>- <u>Loc off (periodista)</u></p> <p>aún si ignoramos el smog, los problemas socioeconómicos y los climáticos, podemos observar una ciudad</p> <p>en que la mala planificación urbana avala la segregación, el estrés y la incomodidad entre quienes la habitan.</p> <p>Música</p> <p>- <u>Loc off (periodista):</u></p> <p>“Las largas horas que gastamos en</p>
--	--

<p>Plano general Santiago smog. 3 segundos</p>	<p>movilizarnos, la densificación urbana, la segregación residencial y las escasas áreas verdes disponibles ,son la carga que deben soportar quienes viven en esta ciudad tan saturada y que ven diariamente cómo su calidad de vida se ve afectada por la estructura de Santiago”</p>
<p>Timelapse Lautaro y Cordillera de los Andes. 5 segundos</p>	
<p>Plano general edificios Santiago. 4 segundos</p>	
<p>Plano detalle mural contestatario 2 segundos</p>	
<p>Plano detalle bandera flameando. 3 segundos</p>	
<p>Timelapse Plano general conjunto edificios. 3 segundos</p>	
<p>Primer plano mujer durmiendo en micro. 3 segundos</p>	
<p>Timelapse viaje en micro. 3 segundos</p>	
<p>Plano medio conjunto edificios. 2 segundos</p>	

<p>Plano general casas población. 3 segundos</p> <p>Plano general niñas columpio. 3 segundos</p> <p>Primer plano niño viajando en micro. 3 segundos</p> <p>Timelapse plano general Plaza Italia noche. 5 segundos</p> <p>Timelapse gran plano general Santiago anocheciendo. 6 segundos</p>	
<p>Corte</p>	<p>Silencio</p>
<p>Zoom in Plano Santiago Google Maps 7 segundos</p> <p>GRÁFICA: 7 millones 5 segundos</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Música tensión ○ <u>Loc off(periodista):</u> <p>En Santiago viven más de 7 millones de habitantes.</p> <p>Es decir, dos de cada cinco</p>

<p>Plano general gente caminando. 5 segundos</p> <p>Insert: animación multitud de ratones esperando el metro (fragmento cortometraje “Happiness”-Steve Cutts) 6 segundos</p> <p>Plano general andén de metro repleto 7 segundos</p> <p>Fade in 3 segundos</p> <p>Plano americano / plano medio entrevistada 1 5 segundos</p> <p>Plano americano /plano medio entrevistada 2 10 segundos</p> <p>Plano americano /plano medio</p>	<p>chilenos viven en la capital.</p> <p>Este alto índice poblacional ha tenido graves consecuencias en los sistemas de transporte, que hoy se encuentran altamente saturados.</p> <p>-Cuñas entrevista callejera:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Salgo todos los días a las 5 y media de la mañana, y entro a las 7 y media Hasta las 9 de la noche. ➤ Vivo en Quilicura y me demoro, así como en hora peak, como una hora, y en horario normal, como 40 minutos ➤ Yo vivo en San Bernardo y me demoro aproximadamente una hora y media, una hora y cuarto en llegar acá a la capital. Hasta dos horas yo me he demorado ➤ A mi colegio, que está en Estación Central, me demoraría como una hora dependiendo
---	---

<p>entrevistado 3 15 segundos</p>	<p>también del tráfico y de cuánto se demore la micro, obviamente.</p>
<p>Plano medio entrevistada 4 9 segundos</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Es lento y agotador, porque todo el mundo pelea. Pelea y se insulta ➤ Nos andamos pegando cabezazos unos con otros, sobre todo en el metro, y es algo atroz.
<p>Plano americano entrevistada 5 7 segundos</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Igual demorarse una hora me quita harto tiempo para estudiar o para salir con amigos ➤ Yo estoy en un grupo de baile, y me cuesta mucho llegar porque me demoro demasiado, son casi dos horas de viaje.
<p>Plano americano / plano medio entrevistada 1 6 segundos</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ De la pega sales, y llegas como a las 9, 9 y media, a veces llegas cansado, estresado, te toco un día mal o en el mismo transcurso del viaje, y te caga de onda también el mismo viaje
<p>Plano medio entrevistada 6 8 segundos</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Por ejemplo, yo he dejado el centro, he dejado de comprarme mis cosas, he dejado muchas cosas atrás, porque ahora ya casi no puedo ir a ver a mis nietos porque
<p>Plano americano /plano medio entrevistado 3 15 segundos</p>	

<p>Plano americano / plano medio entrevistada 1 14 segundos</p> <p>Gráfica mapa de Santiago y patrones de viaje (9 segundos)</p> <p>Plano general gente cruzando la calle (5 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistado (ingeniero civil transporte) (11 segundos) ➤ GC: nombre y cargo</p>	<p>viven a una distancia demasiado lejos</p> <p><u>- Loc off (periodista):</u></p> <p>Casi el 50% de la población vive en la periferia y muchos de ellos se trasladan diariamente hacia el centro, por trabajo o estudios. Esto inevitablemente se traduce en altos tiempos de viajes para todos.</p> <p><u>-Cuña Pamela Mora:</u></p> <p>Nuestro sistema de transporte público está generado en las condiciones que tiene Santiago, que es una gran urbe, con grandes distancias, donde las actividades propiamente tal de trabajo o estudios, están concentradas en el centro de la ciudad. Por lo tanto, la mayoría de los viajes tienen ciertos patrones, que son de donde dormimos y donde residimos, hacia el centro donde trabajamos y</p>
--	--

<p>-Plano Google Maps geolocalización de liceos (5 segundos)</p> <p>-Plano Google Maps geolocalización de colegios (4 segundos)</p> <p>Plano general congestión autos de Sur a Norte (4 segundos)</p> <p>Plano general gente en paradero Las Acacias (4 segundos)</p> <p>Plano medio conjunto gente subiendo escaleras metro en el centro (2 segundos)</p> <p>Plano general mucha gente caminando en la calle (9 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistada (ingeniero civil transporte) (11 segundos)</p> <p>Primer plano entrevistado (psicólogo) (7 segundos)</p> <p>Paneo interior anden lleno del metro (5 segundos)</p> <p>Plano general interior anden del metro atochado (3 segundos)</p> <p>Plano detalle gente intentando ingresar al metro (7 segundos)</p>	<p>hacemos la mayoría de nuestras actividades. Lo que provoca que la congestión sea mayor, que la movilidad siempre sea concéntrica y no permite que la movilidad sea de manera transversal en todos los diferentes aspectos de la ciudad.</p> <p>-cuña Roberto Fernández</p> <p>Una cosa además son el tema de las distancias, y otro tema también es cómo se ejecutan esas distancias. Sobre todo en transporte público, bueno y también, es un poco distinto en el caso de los autos porque la gente va un poco más cómoda, pero de todas maneras, los tacos, los tiempos de desplazamiento, van afectando la calidad de vida de la gente, sin ninguna duda.</p>
--	---

<p>Primer plano entrevistado (sociólogo) (4 segundos)</p> <p>Fade out (2 segundos)</p>	
<p>Plano detalle hervidor de agua (3 segundos)</p> <p>Plano detalle tostadas (3 segundos)</p> <p>Plano detalle poniendo mantequilla al pan (3 segundos)</p> <p>Primer plano rostro “Caso 1” (4 segundos)</p> <p>Primer plano poniendo tostadas en un plato (2 segundos)</p> <p>Plano general vistiendo hija (3 segundos)</p> <p>Plano medio caminando con hija y sobrina (4 segundos)</p> <p>Primer plano sobre la micro (4 segundos)</p> <p>Plano medio haciendo tostadas (2 segundos)</p> <p>Primer plano poniendo mantequilla al pan (2 segundos)</p> <p>Plano americano guardando la comida en una bolsa (3 segundos)</p>	<p>- Sonido ambiental</p> <p>o <u>Loc off (periodista):</u></p> <p>Romina es una joven madre soltera que vive en la comuna de Ñuñoa.</p> <p>Diariamente se despierta a las 7 de la mañana, prepara a su hija y a su sobrina y las lleva al jardín. Luego, toma una micro hacia la comuna de Independencia, lugar donde trabaja</p> <p>-sonido ambiente</p> <p>Ella es Verónica, vive en Quinta</p>

<p>Plano general saliendo de su casa (3 segundos)</p> <p>Plano general cerrando puerta (2 segundos)</p> <p>Plano general asegurando portón (3 segundos)</p> <p>plano general caminando a micro (3 segundos)</p> <p>Plano medio esperando en paradero (3 segundos)</p> <p>plano general subiendo a micro (3 segundos)</p>	<p>Normal con 5 de sus 6 hijos. Su día empieza a las 5 de la mañana, y un cuarto para as 6 toma la micro para ir a su trabajo en Providencia.</p> <p>-Sonido ambiente</p>
<p>Picture and Picture:</p> <p>En el sector derecho se ve a Romina sobre la micro y en el izquierdo a Verónica en lo mismo. (12 segundos)</p>	<p>Romina y Verónica tienen algo en común. Ambas viven muy lejos de sus empleos y deben utilizar más de una hora en llegar a su trabajo.</p>
<p>Primer plano pasajera en micro mirando por la ventana 5 segundos)</p> <p>Plano conjunto gente sobre la micro (3 segundos)</p>	<p>Dos horas diarias de viaje pueden parecer un tiempo soportable, pero si sacamos la cuenta, Verónica y Romina pasan 10 horas a la semana, es decir, más de 20 días al año sobre la micro.</p>
<p>GRÁFICA (10 horas x semana) (7 segundos)</p>	
<p>Fade out (2 segundos)</p>	

<p>Plano general frontis empleo Romina (4 segundos)</p> <p>Plano medio Romina en su lugar de trabajo sentada frente a computador (6 segundos)</p> <p>Plano medio Romina en el taller (60 segundos)</p> <p>➤ subtítulos</p>	<p>-Silencio</p> <p>-Sonido ambiente (calle, autos)</p> <p>-Cuña entrevistada “caso 1”:</p> <p>La verdad es que es un poco estresante, por decirlo menos, y agotador la verdad. Tener que levantarme todos los días veinte para las 7, ordenar las cosas de mi hija para ir al jardín, a veces voy a dejar a mi sobrina también. Para mi se hace también cansador en lo particular porque tengo una enfermedad que se llama fibromialgia, y eso es como súper complicado porque todos los días se amaneca con un dolor diferente. Llego a mi casa pasado las 7 y media la mayoría de las veces y tengo que ocuparme de mi hija que tiene 5 años, lo que es bañarla, prepararla para el día siguiente para el jardín, la mochila, la colación. Me encantaría en el tiempo libre poder hacer más cosas con mi hija, no solamente</p>
--	--

<p>Fade in (2 segundos)</p> <p>Plano General frontis UNIACC (6 segundos)</p> <p>Plano general entrevistada barriendo (11 segundos)</p> <p>Plano medio limpiando mesa (2 segundos)</p> <p>Primer plano entrevistada (6 segundos)</p> <p>Plano detalle limpiando un monitor (6 segundos)</p> <p>Primer plano entrevistada moviéndose por la sala (5 segundos)</p> <p>Plano general entrevistada con bolsa de basura y escoba (4 segundos)</p> <p>Plano general pasando el trapo (6 segundos)</p>	<p>tomar el tiempo libre como para descansar, entre comillas, para volver a la rutina de siempre. A veces siento que en la rutina de Santiago nos perdemos esos momentos tan pequeños y tan simples nuestros, y en verdad el tiempo pasa volando y no nos damos ni cuenta cuando nuestros hijos ya han pasado esa etapa rica de los 5 años</p> <p>Cuñia entrevistada “Caso 2”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En la mañana yo me levanto, me baño, me dedico que en la pieza de los niños esté la ropa del colegio, que tengan todo en la mochila, que tengan la leche, todo. Me acuesto a las 12 y media de la noche, todos los días. <p>Mi mamá desde la mayor que me los ha criado, para que yo trabaje. No me di ni cuenta cuando ya estaban grandes ya. Tengo hartos problemas en la casa por el trabajo. Me reclaman que yo debería pasar más tiempo con los niños, con los más chicos.</p>
--	--

<p>Plano general saliendo de Uniacc (8 segundos)</p> <p>Primer plano Verónica mirando cansada a través de la ventana de la micro (10 segundos)</p> <p>Primer plano entrevistado (Psicólogo) (11 segundos)</p> <p>➤ GC: nombre y cargo</p> <p>Plano medio pasajero del metro dormido parado (3 segundos)</p> <p>Primer plano hombre durmiendo en la micro (3 segundos)</p> <p>Close up primer plano pasajera durmiendo en la micro (4 segundos)</p> <p>Plano medio conjunto dos pasajeros durmiendo en la micro (2 segundos)</p> <p>Primer plano anciano durmiendo en la micro (4 segundos)</p>	<p>○ <u>LOC OFF (periodista)</u></p> <p>Luego de un largo día de trabajo, Verónica finalmente se retira a su casa. Pero la jornada no ha terminado para ella. Aún le espera una hora en la micro, además de llegar a preparar la comida y dejar todo listo para el día siguiente.</p> <p>-Cuña Psicólogo:</p> <p>Evidentemente que el factor tiempo y el factor cansancio, asociado al tema de los desplazamientos, hace que evidentemente, si tu has estado dos o tres horas arriba de una micro durante el día, probablemente no te quede mucha energía para encontrarte con los vecinos, para ir a una reunión, para hacer deporte...</p>
<p>Plano medio entrevistado (sociólogo)(6 segundos)</p> <p>➤ GC: nombre y cargo</p>	<p>-Cuña Sociólogo</p> <p>Quando tu tienes que transportarte por hora y media</p>

<p>Insert: ratones atochados en el metro (fragmento cortometraje "Happiness" – Steve Cutts) (12 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistado (8 segundos)</p>	<p>para llegar al trabajo o a tu lugar de estudio, y eso significa que te transportas durante 3 horas al día, 4 horas al día, incluso hay gente que se transporta por más tiempo, el efecto que tiene eso sobre ti es un poco invisible cotidianamente pero súper grande, es una forma de experimentar violencia, finalmente.</p>
<p>Primer plano entrevistado (psicólogo) (15 segundos)</p> <p>Insert: sala de urgencia con ratones enfermos, un ratón camina a un frasco de antidepresivos y se sumerge. (fragmento cortometraje "Happiness" – Steve Cutts) (13 segundos)</p> <p>Primer plano entrevistado (3 segundos)</p>	<p>-Cuña Psicólogo</p> <p>Hay bastantes posibilidades de enfermedades físicas, o sea en general grandes horas de desplazamiento en transportes que además no son especialmente seguros, de alguna manera producen cansancio, problemas musculares, y tal como dices tu también, el estrés es una condición psicológica que se puede generar</p>
<p>Plano medio entrevistado (sociólogo) (3 segundos)</p> <p>Plano medio pareja peleando en el metro (4 segundos)</p> <p>Plano general guardia del metro</p>	<p>-Cuña Sociólogo</p> <p>La gente se vuelve menos sensible a los otros, se vuelve menos atenta a lo que le pase a</p>

<p>peleando a combos con pasajero (6 segundos)</p> <p>Plano general tres mujeres atacan a quien graba con el celular (5 segundos)</p> <p>Fade out (3 segundos)</p>	<p>los otros. Hay gente que habla así como que las personas nos deshumanizamos por vivir en la ciudad.</p> <p>-Música</p>
<p>Animaciones de vehículos, Transantiago e información. (15 segundos)</p> <p>GRÁFICA aumento uso de autos (10 segundos)</p>	<p>o <u>Loc off (periodista):</u></p> <p>Según la Secretaría Regional de Transporte, en Santiago se realizan diariamente 9 millones de viajes motorizados, de los cuales la mitad son en sistema Bip! y la otra mitad en automóviles privados.</p> <p>La forma de movilizarse de los santiaguinos ha ido cambiando durante las últimas dos décadas. Cada año, un 10% de los pasajeros se baja del transporte público y prefiere su propio auto.</p>

<p>Fade out (2 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistada (Ingeniera Civil en Transporte) (6 segundos)</p> <p>➤ GC: Nombre y cargo.</p> <p>Insert: ratón manejando un deportivo convertible (fragmento cortometraje “Happiness”- Steve Cutts (4 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistada (5 segundos)</p> <p>Till down / Plano general tráfico salida de la autopista (12 segundos)</p> <p>Plano general congestión en la carretera (12 segundos)</p>	<p>-Cuña Ingeniera Civil en Transporte:</p> <p>La mayoría de la gente que vive lejos, lo primero que piensa es comprarse un auto, porque al parecer, la gente en auto va más rápido y mucho más cómoda que lo que yo lo hago en el transporte público, entonces se pierde un poco la mirada de que el transporte público, si más lo usamos, mejoran los servicios, podemos tener mayor recorrido, porque hay una mayor demanda, entonces hay mayor cantidad de viajes que cubrir, y con eso hay una mejora global del sistema. Pero es difícil que alguien que baja del transporte público y se suba al auto, vuelva a hacerlo al revés.</p>
---	--

<p>Insert: Ratón llega con su convertible al taco de la carretera. (fragmento cortometraje “Happiness”- Steve Cutts) (10 segundos)</p> <p>GRÁFICA micro versus autos (7 segundos)</p> <p>Plano general tránsito lento de la carretera (8 segundos)</p> <p>GRÁFICA X2</p> <p>GRÁFICA cantidad de autos (3 segundos)</p> <p>Animación reloj avanzando (4 segundos)</p> <p>Animación signos de interrogación (4 segundos)</p> <p>Timelapse plano general tránsito de autos en la noche por Santiago (7 segundos)</p>	<p>o <u>Loc off (periodista):</u></p> <p>Actualmente Santiago lidera los rankings de congestión vehicular del país, con un promedio de tiempo de viaje en la hora peak de 65 minutos para el transporte público y de 41 minutos para los automóviles.</p> <p>Pero podríamos estar peor. Según la secretaría regional de transporte, la cantidad de autos se doblará para el 2025, llegando a los 2,7 millones, y causando inevitablemente que se dupliquen los tiempos de viaje promedio de todos los capitalinos.</p> <p>¿Se imaginan cómo será soportar toda esa congestión?</p> <p>- Sonido de bocinazos</p>
---	---

<p>Fade out</p>	
<p>CORTE</p>	<p>SILENCIO</p>
<p>Timelapse tráfico de autos en Puente Arzobispo (9 segundos) GRÁFICA “800 mil habitantes”</p> <p>Timelapse plano general edificios sector Edificio Costanera (9 segundos) GRÁFICA “100 mil metros cuadrados”</p>	<p>Música</p> <ul style="list-style-type: none"> o <u>Loc off (periodista):</u> <p>Desde el 2005 hasta hoy la Región Metropolitana ha aumentado su población en 800 mil habitantes.</p> <p>Durante este tiempo, la capital ha crecido más de 100 mil metros cuadrados sólo en altura, formando</p>

<p>Paneo horizonte de Santiago (edificios) (6 segundos)</p> <p>GRÁFICA edificios versus casas (7 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistado (arquitecto) (20 segundos)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ GC: nombre y cargo <p>Till Up / plano medio edificio en construcción (3 segundos)</p> <p>Animación autos en la ciudad (4 segundos)</p> <p>Till Up/ plano medio edificio en construcción (6 segundos)</p> <p>Plano detalle ventanas edificios de departamentos (“guettos verticales”) (3 segundos)</p> <p>Till Down / plano medio ventanas</p>	<p>el llamado Boom Inmobiliario.</p> <p>Esto inevitablemente trajo consigo un cambio en la estructura de Santiago. Donde antes podían vivir 6 familias, hoy fácilmente pueden haber 45 grupos familiares</p> <p>-Cuña arquitecto:</p> <p>Una ciudad como Santiago debe crecer. El tema no es si debe crecer o no, porque hay gente que dice que una ciudad como la nuestra no debería crecer más. Eso es una falacia, eso es imposible y no solamente es imposible sino que es perjudicial para las personas más desaventajadas, los más pobres, entonces la pregunta no es si tiene que crecer o no, sino que cómo debe crecer.</p> <p>Densificar en gran altura en realidad es muy ventajoso desde un punto de vista del negocio inmobiliario, pero no es</p>
--	---

<p>edificio departamentos (5 segundos) Plano medio entrevistado (5 segundos)</p>	<p>ventajoso para la ciudad, y hay muchas ciudades densas, más densas que Santiago, que tienen límites de altura.</p>
<p>Plano medio largo entrevistado (urbanista) (27 segundos)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ GC: nombre y cargo 	<p>-Cuña urbanista:</p> <p>Efectivamente el tema de la densificación y el boom inmobiliario juega en contra del indicador de área verde. En el fondo, si yo instalo un edificio, en un lugar en donde yo tenía residencia de baja altura, la cantidad de personas que vivía ahí, que antes tenía una disponibilidad X de áreas verdes, van a tener ahora que compartir su área verde con toda la gente que llega a partir de vivir en edificios</p>
<p>Plano medio corto entrevistado (Psicólogo) (7 segundos)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ GC: nombre y cargo 	<p>-Cuña psicólogo:</p> <p>Nuestra sociedad debiera</p>

<p>Timelapse construcción edificio (4 segundos)</p> <p>Primer plano maquinaria trabajando en calle (3 segundos)</p> <p>Plano general maquinaria trabajando en calle (4 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (Psicólogo) (2 segundos)</p>	<p>interpelar al estado, para que el estado ponga más restricciones a las intervenciones urbanas, y las que se hagan, construcción de calles, edificios, de lo que sea, tenga mayores criterios de planificación</p>
<p>Plano medio corto entrevistado (arquitecto) (3 segundos)</p> <p>Paneo plano medio edificios departamentos (7 segundos)</p> <p>Plano general barrio casas frente a edificio (3 segundos)</p> <p>Primer plano departamentos (2 segundos)</p> <p>Plano general edificios Santiago (4 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (4 segundos)</p>	<p>-Cuña arquitecto:</p> <p>Un paisaje de torres de 30 pisos en este momento está asfixiando Santiago, y sobre todo lo está haciendo perder mucha identidad, mucha historia. Un paisaje que se ha ido construyendo a lo largo de muchos años y que no podemos botarlo a la basura así como así.</p> <p>o <u>Loc off (periodista):</u></p>
<p>Plano general edificios Santiago (2</p>	<p>Pero esta densificación no ha</p>

<p>segundos) Plano general Santiago (Google Earth) (5 segundos) Gráfica comunas densificadas (5 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (Arquitecto) (4 segundos) Animación ciudad (8 segundos) Plano medio entrevistado (3 segundos) Plano general pre picado ciudad Santiago (3 segundos) Plano medio entrevistado (5 segundos) Plano general pre picado San Cristóbal (4 segundos) Plano General conjunto pre picado edificios Las Condes (4 segundos) Plano general conjunto pre picado Costanera Center y alrededores (4 segundos) Gran plano general edificios sector oriente (4 segundos) Plano general conjunto pre picado edificios (4 segundos) Plano general conjunto estadio y</p>	<p>afectado de la misma manera a toda la región metropolitana, sino que se ha concentrado principalmente en comunas como Vitacura, Las Condes, Santiago Centro, Ñuñoa, Providencia y San Miguel</p> <p>-Cuña arquitecto:</p> <p>No hay una mirada común sobre toda la ciudad de Santiago y el negocio inmobiliario no es una política pública. Sino que es el resultado de la especulación y de las tendencias de un mercado que está en manos de privados, y el estado tiene muy pocas herramientas para alterar es mercado. Entonces, hay un desarrollo inmobiliario muy fuerte, pero ahí donde el negocio inmobiliario tiene interés.</p>
--	---

<p>edificios Santiago (4 segundos)</p> <p><u>CORTE</u></p> <p>Plano General terminal (3 segundos) plano medio entrevistado bajándose del bus (3 segundos) Plano medio micro pasando (5 segundos) Plano general entrevistado caminando por parque (4 segundos) plano medio entrevistado sentándose en banca (4 segundos) Plano detalle diario (2 segundos) Plano medio corto entrevistado (16 segundos)</p>	<p><u>SILENCIO</u></p> <p>Música suspenso</p> <p><u>LOC OFF: (periodista)</u></p> <p>Él es Gonzalo. Vive en Talca, donde trabaja como Matrón. Como muchos Chilenos, ha decidido venir a probar suerte a la capital</p> <p>-Cuña entrevistado “Caso 3”:</p> <p>La intención mía de poder venirme a Santiago es poder tener mayores expectativas laborales, me gustaría poder estudiar un poco más y para eso, al igual que en la salud, Santiago es Chile.</p>
---	--

<p>Plano General sentado con el diario (3 segundos)</p> <p>Plano medio llamando por teléfono (4 segundos)</p> <p>Plano medio llamando por teléfono (9 segundos)</p> <p>Subtítulos</p>	<p>-Cuña entrevistado “Caso 3” (teléfono)</p> <p>- <i>(buenas tardes)</i> Hola, mire, llamaba por el arriendo del departamento. <i>(No ya se arrendó)</i> Se arrendó. Bueno, listo, muchas gracias. <i>(No hay problema)</i> Hasta luego.</p>
<p>Primer plano marcando celular (3 segundos)</p> <p>Plano medio corto llamando por celular (23 segundos)</p> <p>Subtítulos</p>	<p>-Cuña entrevistado “caso 3” (teléfono)</p> <p>-¿Aló? Mire, llamaba por el departamento que arriendan. ¿Cuánto sale? <i>(270 mil pesos)</i> ¿Y el gasto común incluye algo de agua, luz o gas? ¿no hay ninguna posibilidad de poder verlo durante el fin de semana? Lo que pasa es que yo soy de afuera. <i>(¿Este fin de semana? Claro, pero es que a mi igual me complica un poco)</i> Perfecto.</p>

<p>Primer plano entrevistado con diario marcando celular (3 segundos)</p> <p>Primer plano llamando por teléfono (11 segundos)</p> <p>Plano detalle departamento y cartel “se arrienda” (2 segundos)</p> <p>Plano general edificio (3 segundos)</p> <p>Plano medio largo entrando al departamento (5 segundos)</p> <p>Paneo Plano general interior del departamento (5 segundos)</p> <p>Gráfica valor arriendo + Gastos (3 segundos)</p> <p>Plano detalle cocina (3 segundos)</p> <p>Plano detalle despensa (3 segundos)</p> <p>Tilt Up plano general baño (3 segundos)</p> <p>Primer plano calefont (4 segundos)</p>	<p>Bueno, un millón de gracias.</p> <p>-Cuña entrevistado “Caso 3”: ¿Lo tendría que llamar mañana entonces? ¿Podría ser mañana? Para poder coordinar alguna visita...</p> <p>-Sonido ambiente</p> <p>-Cuñas entrevistado “caso 3”: - corredor: \$260.000 -entrevistado: Ya, ¿y de gastos comunes? -corredor: \$85.000, comprende el agua solamente -¿Comprende el agua? Ya.</p>
---	---

<p>Plano medio corto entrevistado “caso 3” (30 segundos)</p>	<p>-Cuña entrevistado “caso 3”</p> <p>Me fue bien, el departamento es bonito. El problema es que es caro. Es caro. Piensa que son \$260 mil pesos más \$85 de gastos comunes. Es harta plata la que se va a gastar en la pieza, en el departamento en sí solamente. También hay que agregarle la movilización, comida, etc, por lo tanto vivir aquí va a salir caro.</p>
<p>CORTE</p>	<p>SILENCIO</p>
<p>plano general edificios viviendas sociales (3 segundos)</p> <p>Plano general edificios viviendas sociales (3 segundos)</p> <p>Plano general calle barrio (3 segundos)</p> <p>Plano entero edificio viviendas sociales (2 segundos)</p> <p>Plano general edificio viviendas sociales (2 segundos)</p>	<p>o <u>Loc off (periodista):</u></p> <p>Las consecuencias del boom inmobiliario no sólo afectan a quienes quieren vivir en las comunas más centrales. Al priorizar sólo algunos sectores, se genera una dinámica en la ciudad en la que se va aumentando la segregación.</p>

<p>Plano detalle ventana departamento vivienda social (2 segundos)</p> <p>Plano general barrio , viviendas sociales, gente en la calle (2 segundos)</p> <p>Plano general familia esperando locomoción (3 segundos)</p> <p>Plano general niña caminando por parque (2 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (sociólogo) (7 segundos)</p> <p>➤ GC: nombre y cargo</p> <p>Paneo entre primer plano edificio de departamentos y mediagua (7 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (9 segundos)</p> <p>Travelling edificios residenciales (1 segundos)</p> <p>Travelling casas barrio residencial (1 segundo)</p> <p>Travelling trabajadores municipales en la calle (1 segundo)</p> <p>Plano general ropa en el suelo (feria) (1 segundo)</p> <p>Plano general conjunto de casas</p>	<p>- Cuña sociólogo:</p> <p>La ciudad podría estar organizada de otra manera, es decir, podría haber menores escalas en las diferencias entre grupos sociales, entre las distancias, ¿cierto?, entre grupos sociales, pero esta es una ciudad que al menos en lo que tiene que ver con los pobres, con los sectores más vulnerables, los expulsa, cada vez los tira más hacia la periferia.</p> <p>Y cuando no los tira a la periferia (porque hay una suerte de periferia interior, que ya no está en el periurbano, sino que está en sectores más asentados), igual los periferiza al dificultarles la</p>
---	--

<p>frente a peladero (1 segundo)</p> <p>Zoom out plano general barrio Santiago (6 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (sociólogo) (9 segundos)</p> <p>Primer plano entrevistado (arquitecto) (8 segundos)</p> <p>➤ GC nombre y cargo</p> <p>Plano Google Earth La Florida (7 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (7 segundos)</p> <p>Plano conjunto general edificios sector oriente (4 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (5 segundos)</p> <p>Travellin Plano general conjunto edificios (9 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (2 segundos)</p>	<p>accesibilidad, por ejemplo.</p> <p>-Cuña entrevistado (Arquitecto)</p> <p>Santiago se supone que es una de las ciudades más segregadas del mundo, en la segregación social espacial, y en muchas ciudades del mundo, sobre todo del mundo desarrollado económicamente, el mundo industrializado, el estado obliga mediante instrumentos legales y económicos a la integración social. Por ejemplo, se obliga en Francia, en España, Italia, en algunos estados de Estados Unidos, a que cuando se construye un conjunto de viviendas para la clase media, en ese conjunto haya un porcentaje de viviendas que</p>
--	--

<p>Plano general área verde con basura sector poniente (4 segundos)</p> <p>Plano detalle restos de construcción en área verde sector poniente (7 segundos)</p> <p>Gráfica “9 metros cuadrados por habitante)</p> <p>Gráfica cantidad de áreas verdes por comuna (6 segundos)</p> <p>Plano medio largo entrevistado (6 segundos)</p> <p>➤ GC: nombre y cargo</p> <p>Plano general basura en parque (2 segundos)</p> <p>Plano general juegos para niños, sin pasto, grafiteado (3 segundos)</p> <p>Plano general juegos para niños sin pasto (3 segundos)</p> <p>Plano detalle columpio, grafiti, tierra (2 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (3 segundos)</p> <p>Primer plano niña en parque (1 segundo)</p>	<p>estén reservadas para gente de escasos recursos.</p> <p>o <u>Loc off (periodista):</u></p> <p>Otro de los aspectos que se ven afectados es en la distribución de las áreas verdes. La OCDE sugiere un índice de 9 metros cuadrados de áreas verdes por habitante para asegurar una calidad de vida digna, sin embargo, son pocas las comunas de la capital que bordean esos números.</p> <p>-Cuña entrevistado (urbanista) :</p> <p>Nos encontramos en zonas en donde efectivamente el área verde es bastante deficitaria, no sólo por el tema de la arborización, sino por el tema de la infraestructura, es decir, juegos para niños, etc</p>
---	--

<p>Primer plano conjunto niños en juegos (1 segundos)</p> <p>Plano general parque con botellas y grafitis (2 segundos)</p> <p>Plano general área verde sin pasto con máquinas de ejercicio (2 segundos)</p> <p>Plano general área verde seca (2 segundos)</p> <p>Plano general basura en área verde (2 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (5 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistado (5 segundos)</p> <p>➤ GC: nombre y cargo</p> <p>Paneo plano general sector oriente de Santiago (5 segundos)</p> <p>plano general asentamiento ilegal (3 segundos)</p> <p>Primer plano mediagua (3 segundos)</p> <p>Plano detalle zapatillas colgando del alumbrado público (1 segundo)</p> <p>Plano conjunto mediaguas (3 segundos)</p> <p>Plano detalle ropa colgando viviendas sociales (2 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistado (5</p>	<p>-Cuña entrevistado (arquitecto):</p> <p>Pero son desigualdades presupuestarias, que tampoco debieran existir si la ciudad fuera una sola, o por lo menos el tema de la arborización y de las áreas verdes fuera un problema metropolitano y no un problema de comunas, de cada una de las comunas.</p> <p>-cuña entrevistado (sociólogo):</p> <p>Esta es una ciudad súper armónica, súper armónica, tristemente armónica, porque tienes una concentración de los privilegios alucinante, y una concentración de los perjuicios también alucinante, y eso claro que tiene efectos de distinto orden, o sea, a nivel de los</p>
---	--

<p>segundos)</p> <p>Plano medio entrevistado (8 segundos)</p> <p>Primer plano árboles sector oriente (4 segundos)</p> <p>Primer plano árbol sector oriente (5 segundos)</p> <p>Primer plano árbol sector oriente (4 segundos)</p> <p>Plano general plaza sector oriente frente a edificios (3 segundos)</p> <p>Plano general gente andando en bicicleta parque sector oriente (4 segundos)</p> <p>Plano medio entrevistado (2 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (3 segundos)</p> <p>Gráfica: Plano Google Earth Santiago (travellin desde las Condes a San</p>	<p>patrones de sociabilidad, a nivel de las formas de encuentro de la gente, a nivel de las expectativas que tienen de la vida, cierto</p> <p>-Cuña entrevistado: (urbanista)</p> <p>La mayor parte de las áreas verdes como las entendemos, están constituidas principalmente por vegetación que no es nativa y que por lo tanto hay que mantenerla, con niveles de agua muchos más altos, además mantener un área verde bajo el estándar tradicional, es decir, con césped, es bastante caro y por lo tanto es bastante complicado para los municipios poder finalmente cumplir con estándares altos como comunas del sector oriente de Santiago</p>
--	--

<p>Bernardo) (9 segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistado (8 segundos)</p>	<p>-Cuña entrevistado (arquitecto)</p> <p>Por ejemplo, uno se sube a la punta del cerro San Cristóbal y mira hacia el oriente y ve un manto verde, relativamente verde, uno ve vegetación, y uno mira hacia el poniente y ve una ciudad seca, que no tiene árboles, eso es una desigualdad grave. Y somos la misma ciudad y somos los mismos habitantes.</p>
<p>CORTE</p>	<p>SILENCIO</p>
<p>Plano general Santiago</p> <p>6 segundos</p> <p>Timelapse primer plano conjunto edificios (se prenden y apagan luces de los departamentos) / noche (6 segundos)</p> <p>Timelapse plano general conjunto edificios / noche (3 segundos)</p> <p>Gráfica con signos de interrogación (4</p>	<p>o <u>Loc off (periodista):</u></p> <p>Podemos decir entonces que Santiago es una ciudad que estructuralmente avala la segregación y dificulta el acceso a los servicios debido a la falta de planificación regional.</p> <p>¿Cómo organizamos entonces esta amplia ciudad que pareciera estar</p>

<p>segundos)</p> <p>Plano medio corto entrevistada (16 segundos)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gc: nombre y cargo <p>Plano medio corto entrevistado (18 segundos)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gc: nombre y cargo <p>Plano medio entrevistado (19</p>	<p>creciendo de una forma tan desorganizada?</p> <p>-Cuña entrevistada (Ingeniera Civil en Transporte)</p> <p>Todos deberíamos responder a un bien mayor, a un dónde queremos a Santiago de aquí al 2030, 2050 y cómo todos nuestros diferentes organismos y nuestros ministerios se ponen al servicio de ello.</p> <p>-Cuña entrevistado (arquitecto):</p> <p>Santiago es una ciudad, no es Chile, y sin embargo el que se hace cargo del transporte público de Santiago es el estado de Chile, cuando debería ser una autoridad local la que se haga cargo de los problemas locales.</p> <p>Una ciudad tan grande como Santiago debiera tener una autoridad metropolitana.</p> <p>-Cuña entrevistado (sociólogo):</p> <p>Ayudaría, es una mediad que habría que tomar lo antes</p>
--	---

<p>segundos)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ GC: nombre y cargo 	<p>posible, cierto, pero que no va a solucionar todos los problemas, eso tiene que ser complementado también con políticas públicas organizadas y diseñadas en función de las necesidades de los habitantes, y eso es una forma de pensar que en Chile no está instalada.</p>
<p>Plano medio corto entrevistado (16 segundos)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ GC: nombre y cargo 	<p>-Cuña entrevistado (arquitecto):</p> <p>Necesitamos dar oportunidades similares en todos los rincones de la ciudad, eso significa espacio público de calidad, el espacio público no es solamente parque, sino que también es la calidad de las calles y de las veredas. Una ciudad se mide por la calidad de lo gratuito.</p>
<p>Plano medio entrevistado (27 segundos)</p>	<p>-Cuña entrevistado (urbanista)</p> <p>La planificación debe contemplar medidas de mitigación que tengan que ver con instalar nuevas áreas verde en lugares cercanos a esta densificación. Vincular la</p>

<p>➤ Gc: nombre y cargo</p>	<p>densificación a nivel comunal, con la posibilidad de que el mismo inmobiliario entregue un pequeño impuesto al municipio para tratar de palear o tratar de mejorar en el fondo el indicador que se está afectando, que en este caso es el área verde.</p>
<p>Plano medio entrevistado (16 segundos)</p>	<p>-Cuña entrevistado (sociólogo) A mí me parece que el estado debiera actuar en la dirección de descentralizar Chile. Lo que quiere decir, permitir la toma de decisión a nivel regional, provincial, etc. Que haya acceso a educación cerca del hogar, cierto, eso reduciría tiempos de transporte.</p>
<p>➤ Gc: nombre y cargo</p> <p>Plano medio corto entrevistado (20</p>	<p>-Cuña entrevistado (arquitecto) Hay que también cambiar el switch mental en términos de cómo se ve a si misma la ciudadanía de Santiago, hay casos interesantes en el pasado de ciudades que han pasado por grandes crisis de identidad y que han hecho grandes</p>

<p>segundos)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gc: nombre y cargo <p>Plano americano encuestado 1 (2 segundos)</p> <p>Plano americano encuestada 2 (6 segundos)</p> <p>Plano americano encuestado 3 – zoom in (5 segundos)</p> <p>Plano americano encuestada 4 (10 segundos)</p>	<p>campañas de reencantamiento de la ciudadanía, el famoso I Love New York fue una campaña.</p> <p>-Cuñas entrevista callejera:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ¿Qué le cambiaría? ➤ le pondría más zonas verdes. Está como demasiado plagado de cemento por todas partes y eso lo hace demasiado agobiante, sobre todo en verano. ➤ Le cambiaría el estilo de vida a la gente, le cambiaría los políticos. ➤ Que se tomen una pastillita porque la verdad es que todo el mundo anda acelerado, peleando, nadie respeta ni la comodidad de alguna embarazada o de algún ancianito, todos se golpean ➤ Hay que generar cambios, que hay que mantenerse informado siempre para que no pase esto.
---	--

<p>Plano americano encuestado 3 (5 segundos)</p> <p>Plano medio encuestada 2 (9 segundos)</p> <p>Timelapse plano general calles de Santiago (3 segundos)</p> <p>Timelapse plano general Santiago nubes moviéndose (5 segundos)</p> <p>Timelase plano detalle fuente de agua (5 segundos)</p> <p>Timelapse plano general prepicado</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Que a pesar de todo lo malo, me gusta mucho Santiago. Es una ciudad linda, aparte de todo lo malo, es una ciudad linda y se aprovecha poco. <p>Música esperanzadora</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Loc Off (periodista)</u> <p>La necesidad de replantearnos Santiago mediante una autoridad metropolitana es evidente, y la creación de políticas públicas pensadas en la calidad de vida de los habitantes, es una necesidad que debemos exigir como sociedad a la brevedad, para poder reducir las consecuencias de la saturación y re encantarnos con esta ciudad que tiene tanto para ofrecer.</p>
---	--

<p>Estación Mapocho (5 segundos)</p> <p>Timelapse plan general autos (3 segundos)</p> <p>Timelapse plano general contrapicado edificio (3 segundos)</p> <p>Timelapse calles Santiago atardecer (4 segundos)</p>	
<p>Fade out</p> <p>2 segundos</p>	<p>SILENCIO</p>
<p>Créditos</p>	<p>Música: “Yo vengo de San Rosendo” (Evelyn Cornejo)</p>

XIV.- BIBLIOGRAFÍA

- 24horas.cl (2015) “*Ranking: Santiago ocupa el tercer lugar en calidad de vida de Latinoamérica*”. En <http://www.24horas.cl/nacional/ranking-santiago-ocupa-el-tercer-lugar-en-calidad-de-vida-de-latinoamerica--1598634>. Consultado 21 de junio 2015.
- Asociación de Arquitectos Tasadores de Chile A.G. (2016). “*Mapa de Movilidad en Santiago*”. En <http://www.asatch.cl/mapa-de-movilidad-en-santiago/>. Consultado mayo 2017.
- Biblioteca Nacional de Santiago (2015). “*Reportes estadísticos comunales*”. En <http://reportescomunales.bcn.cl/2015/index.php/Santiago>. Consultado 25 julio 2015.
- Censo 2017 (2017). “*Según cifras preliminares del Censo 2017, población censada en Chile llega a 17.373.831 personas*”. En <http://www.censo2017.cl/proceso-censal-resultados-preliminares/>. Consultado 15 enero 2018.
- Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje (2006). En “*Densificar Santiago. Una receta equivocada*” <http://dup.ucecentral.cl/pdf/8.4.pdf>. Consultado en 25 julio 2015.
- Ciper Chile (2014). “*Gentrificación y burbuja inmobiliaria en el centro de Santiago*”. En <http://ciperchile.cl/2014/10/09/gentrificacion-y-%E2%80%9Cburbuja%E2%80%9D-inmobiliaria-en-el-centro-de-santiago/>. Consultado 26 de junio 2015.

- Ciper Chile (2014). *"La disponibilidad de suelo urbano en el gran Santiago y la Región Metropolitana"*. En <http://ciperchile.cl/2014/09/03/la-disponibilidad-de-suelo-urbano-en-el-gran-santiago-y-la-region-metropolitana/>. Consultado 28 de junio 2015.
- Ciper Chile (2013). *"Las posibilidades que entregan los nuevos CORE electos para hacer un Plan Regulador de Santiago como se debe"*. En <http://ciperchile.cl/2013/11/26/las-posibilidades-que-entregan-los-nuevos-core-electos-para-hacer-un-plan-regulador-de-santiago-como-se-debe/>. Consultado 25 de junio 2015.
- Comisión Promovilidad Urbana (2014). *"Problemas de la movilidad urbana: Estrategias y medidas para su mitigación"*. En <http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2015/01/InformePromovilidad.pdf>. Consultado 25 de junio 2015.
- Chile B (2015) "Germán Correa, ex ministro de transportes, por congestión vehicular en Santiago. "Es un problema que solo puede agravarse". En <http://www.chileb.cl/profundidad/german-correa-ex-ministro-de-transportes-por-congestion-vehicular-en-santiago-es-un-problema-que-solo-puede-agravarse/>. Consultado 21 de junio 2015.
- Directorio de Transporte Metropolitano (2014). *"Evaluación de los usuarios al Sistema de Transporte Público Metropolitano"*. En http://www.transantiago.cl/files/estaticas/Evaluacion%20de%20Usuarios%20del%20Sistema%20de%20DTPM_DEF.pdf. Consultado 25 de junio 2015.

- Directorio de Transporte Metropolitano (2014). “*Plan Maestro de Transporte 2025*”. En <https://www.dtpm.cl/index.php/noticias/6-ministro-errazuriz-y-fundador-de-waze-acuerdan-desarrollo-de-nuevas-aplicaciones-tecnologicas-para-el-transporte-publico>. Consultado 25 junio de 2015.
- El Definido (2015). “Mientras Transantiago llega a niveles de evasión récord, Melbourne celebra su registro mínimo”. En <http://www.eldefinido.cl/actualidad/pais/4974/Mientras-Transantiago-llega-a-niveles-de-evasion-record-Melbourne-celebra-su-registro-minimo/>. Consultado 20 de junio 2015.
- El Definido (2015). “*No más autos: ocho ciudades que se están bajando de las cuatro ruedas*”. En <http://www.eldefinido.cl/actualidad/mundo/4600/No-mas-autos-8-ciudades-que-se-estan-bajando-de-las-cuatro-ruedas/>. Consultado 21 de junio 2015.
- El Definido (2013). “*Plan maestro de Transportes 2025 ¿cómo será Santiago en 13 años?*”. En <http://www.eldefinido.cl/actualidad/pais/346/Plan-Maestro-de-Transportes-2025-Como-sera-Santiago-en-13-anos/>. Consultado en 20 de junio 2015.
- El Definido (2013). “*Transantiago a \$0: ¿Cómo se detiene la evasión?*” En <http://www.eldefinido.cl/actualidad/pais/502/Transantiago-a-0-Como-se-detiene-la-evasion/>. Consultado 20 de junio 2015.
- El Mercurio (2015). “*Más de la mitad de las viviendas en Santiago fueron construidas en últimos 15 años*”. En

<http://impresa.elmercurio.com/Pages/NewsDetail.aspx?dt=2015-03-29&dtB=29-03-2015%200:00:00&PaginaId=11&bodyid=3>. Consultado 25 junio de 2015.

- Estudio Embarq, documentos del Directorio de Transporte Público Metropolitano (2015). “Estudio de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente alto”. En <http://www.dtpm.cl/descargas/estudios/Informe%20Embarq%20Versi%C3%B3n%20Corregida%202015-01-21.pdf>. Consultado 22 junio de 2015.
- La Cuarta (2017). “Conoce cómo se viene el transporte público para el 2018”. <https://www.google.com/url?hl=es&q=http://www.lacuarta.com/noticia/transporte-para-2018/&source=gmail&ust=1521592046340000&usg=AFQjCNH3mbOlqyZUxO5Nz5-fMcHP39SgOQ>. Consultado en diciembre 2017.
- La Tercera (2015). “2018: el año de las transformaciones del transporte público en Santiago”. En <http://www.latercera.com/noticia/nacional/2015/04/680-626513-9-2018-el-ano-de-las-transformaciones-del-transporte-publico-en-santiago.shtml>. Consultado 21 de junio 2015.
- La Tercera (2014). “Áreas verdes suben 20% en Santiago y llegan a la mitad del nivel recomendado por OMS”. En <http://www2.latercera.com/noticia/areas-verdes-suben-20-en-santiago-y-llegan-a-la-mitad-de-nivel-recomendado-por-oms/>. Consultado en marzo 2016.

- La Tercera (2015). *"Cómo el Transantiago ha influido en el cambio de las preferencias habitacionales en la región metropolitana"*. En <http://www.latercera.com/noticia/nacional/2015/03/680-621397-9-como-el-transantiago-ha-influido-en-el-cambio-de-las-preferencias-habitacionales.shtml>. Consultado 21 de junio 2015.
- La Tercera (2015). *"Chile ya tiene más de cuatro millones de vehículos"*. En <http://www.latercera.com/noticia/chile-ya-tiene-mas-de-cuatro-millones-de-vehiculos/>. Consultado 21 de junio 2015.
- Libertad y Desarrollo (2015). *"Resultados del observatorio de transporte público de Santiago LyD 2015"*. En <http://lyd.org/centro-de-prensa/noticias/2015/06/resultados-del-observatorio-del-transporte-publico-de-santiago-lyd-2015/>. Consultado 21 junio de 2015.
- Mi Entorno (2014). *"Más de 30 mil edificios se han levantado en el país: 60% está en la Región Metropolitana"*. En <http://www.mientorno.cl/blog/mas-de-30-mil-edificios-se-han-levantado-en-el-pais-60-esta-en-la-region-metropolitana/>. Consultado 25 junio de 2015.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2014). *"Cuenta Pública Participativa"*. En <http://www.mtt.gob.cl/difusion/cuentapublica/Presentacion-CuentaPublica2014.pdf>. Consultado 26 junio de 2015.
- Publimetro (2017). *"El aumento demográfico e inmobiliario de Santiago Centro que revela el Censo 2017"*. En

<https://www.publimetro.cl/cl/noticias/2017/12/27/santiago-centro-la-tierra-prometida-quienes-desean-arrendar-inmuebles.html>. Consultado enero de 2018.

- Publimetro (2015). “La RM tiene un importante déficit de áreas verdes”. <https://www.publimetro.cl/cl/nacional/2015/05/11/rm-importante-deficit-areas-verdes.html>. Consultado 26 junio de 2015.
- Secretaría de Planificación de Transporte (2017). En “Informe SECTRA Licitación Transantiago 2017”. <http://www.dtpm.cl/tuparada/otros/Informe%20SECTRA%20Licitaci%C3%B3n%20Transantiago%202017.pdf>. Consultado enero de 2018.
- Scielo (2010). “El gran impacto del Metro”. En http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612010000100007&script=sci_arttext. Consultado 25 de junio 2015.
- Word, Mira Santiago (2013). “Ciudad en Movimiento. Moverse mejor para vivir mejor”. En http://mirasantiago.udp.cl/img/texto-movilidad-encuentrogam_GCI.docx. Consultado 23 de junio 2015.

Recursos audiovisuales

- Cortometraje “Happiness” – Steve Cutts (youtube Steve Cutts) <https://www.youtube.com/watch?v=e9dZQeIUldk&t=2s>
- Crowd 24 07 2010. Vadim I. Filimonov (YoutubeVad fil) <https://www.youtube.com/watch?v=6iuNSa4lJoA&t=41s>

- “El otro Chile – Portavoz con Stailok” (youtubeAndiportavoz)
<https://www.youtube.com/watch?v=Qgq3Qr41wRk>
- “GuetosyBarriosmarginalesdeSantiagodeChile” (youtubeTopDelSur)
<https://www.youtube.com/watch?v=dTxgRW9hBmA>
- Las Condes sigue mejorando sus calles y espacios viales (youtubeLasCondesTv) https://www.youtube.com/watch?v=gKGkxIJzM_Q
- La realidad que se vive al interior de un campamento en pleno barrio alto de Santiago (youtube CNN Chile)
<https://www.youtube.com/watch?v=93CYU8biXJY>
- Los megaproyectos que son cuestionados en Chile, "guetos verticales" (youtubeAGENCIA EFE) <https://www.youtube.com/watch?v=IC9mIPKWz0U>
- Metro Baquedano, Chile (youtbe Marcela Vileches)
<https://www.youtube.com/watch?v=zL9lqoXyUQ4>
- Metro mar humano (youtubemariodominguez)
<https://www.youtube.com/watch?v=mgEmnTpOG5o>
- Metro saturado (youtube Daniela Gomez)
https://www.youtube.com/watch?v=t_473jG723Q
- Pelea en el metro de santiago se hace viral(youtube NoticiasViralesChile.com)
<https://www.youtube.com/watch?v=XjUcmHTeO94>
- “PlanReguladorComunalPuertoMontt 2030” (youtubePabloE. OjedaLabe)
https://www.youtube.com/watch?v=M4cQsa13S_o
- #78 Rascacielos - Atlas Vivo de Chile (youtube Marca Chile)
<https://www.youtube.com/watch?v=cnYhjdRLOac&t=1s>

- Reportajes 24: Cómo se vive en los mega edificios de Estación Central(youtube 24horas.cl)
<https://www.youtube.com/watch?v=NFHsDFk1lgl>
- “Santiago de Chile en la actualidad” (2014)
<https://www.youtube.com/watch?v=ddeyASooi-Y>
- “Santiago de chile .hyperlapse” (youtubeCristian Edgardo Gonzalez Moya)
<https://www.youtube.com/watch?v=q9dTWOUOKK8&t=86s>
- “Santiago de Chile, Providencia – Las Condes” (2015)
<https://www.youtube.com/watch?v=CmBnu7v2a10>
- “Santiago de Chile - Providencia, Las Condes” 2015 (youtubeAerealDronephotohraphy)
<https://www.youtube.com/watch?v=CmBnu7v2a10&t=13s>
- “Santiago Vacation Travel Guide” (2015)
https://www.youtube.com/watch?v=5kBQ4c_xw-o
- Tickingclocksound (12 hours) (youtubejojikiba)
<https://www.youtube.com/watch?v=zHIVeWhCMU8&t=37s>
- Time-lapse: Construcción de UADE Virtual (youtube Santiago Fontana)
<https://www.youtube.com/watch?v=aNk-Mw-khSI>
- Time Lapse Santiago de Chile (youtube CVA Agencia Audiovisual)
<https://www.youtube.com/watch?v=a0u1thGb5oE&t=5s>
- “Tomas aéreas Santiago de Chile 4k las condes - AD Toma Aérea“ (youtubeChristian AD Toma Aérea)
<https://www.youtube.com/watch?v=yReVeMtDCS8&t=97s>

XV.- ANEXOS

XV.I.- Pre Entrevistas

Juan Enrique Benítez (Sociólogo Universidad Diego Portales)

Vivir en un entorno que se mueve a gran velocidad y si uno no sabe llevarle el ritmo a aquello, te ves involucrado en una ciudad que no va a detenerse para que te sientas más a gusto. Luego de eso puede venir un sentimiento de frustración, el cual se va a ver reflejado en diferentes ámbitos de la vida de un santiaguino.

Saber desenvolverse en cada aspecto de la vida tradicional no es para nada fácil, a esto sumemos que los factores que tiene una ciudad como esta no son siempre los más amigables. Son pocas las personas que aceptan que les gusta la vida en esta ciudad, pero es complejo, hay mucha gente que se resiste a vivir en una ciudad como Santiago, pero tarde o temprano deben recurrir a algún aspecto, sea salud, entretención o educación. Al no tener otra posibilidad, inevitablemente llega la frustración.

Es curioso lo tocado que está el tema del Transantiago, pero creo que es obvio que el funcionamiento de un medio de transporte público influya en la calidad de vida. Si el sistema fuera perfecto y no tuviera falencias, no va a ir en directa relación con que la gente salga de sus casas contenta a trabajar, la cosa va un poco más allá que el sistema de transporte, pero puede ser otra pieza fundamental del sistema de vida. A que me refiero, el Transantiago afecta en la cadena de funcionamiento de un individuo, como también lo puede ser vivir en un entorno desagradable y que por motivos de otra índole una

persona se ve obligada a desenvolverse en un entorno que no era el que hubiera deseado.

La selva de cemento, una ciudad gris o edificios llenos de vidrios, son la tónica que vengo escuchando respecto al paisaje que entrega Santiago a sus habitantes, no puedo asegurar que sea algo que genere un comportamiento negativo en las personas, sin embargo, hay cosas que son amigables sí o sí, áreas verdes decentes y que brinden un espacio de distención a sus habitantes. Por mucho que alguien te diga que un árbol más o un árbol menos no afectan su vida, está comprobado que vivir en un ambiente más amigable que tenga una biodiversidad de flora influye de manera positiva en el comportamiento de un individuo.

No solo la contaminación es la que nos hace enfermar en las ciudades, hay algo más en el vertiginoso estilo de vida urbano. Desde hace décadas se sospecha que vivir en grandes ciudades, además de traernos enfermedades crónicas, tiene efectos adversos también en nuestra salud mental. Ansiedad, estrés o depresión tienen más probabilidades de manifestarse en el entorno urbano, el riesgo aumenta cuando los primeros años de vida han transcurrido en una ciudad como Santiago.

Una persona que vive en un “lugar x”, quiera o no se ve determinado por su entorno. Si Santiago por cualquier motivo que sea, no representa un entorno agradable para ti o no te entrega niveles decentes de servicios, tu sistema de vida se va a ver afectado. La población debe tratar de vivir en armonía con los diversos factores que afectan en la vida de una persona, claramente es responsabilidad también de la organización de una ciudad entregarte un servicio que brinde calles limpias, un servicio de transporte que cumpla su objetivo, lugares de recreación que atraigan a la gente, entre otras cosas. Pero

la misión está perdida si esos diferentes aspectos sólo se encuentran en algún sector de la capital. Es evidente que el sector oriente de Santiago tiene algo más que entregar como ciudad a sus habitantes.

Una sobrepoblación o alta densidad de personas en un espacio genera roce, saca lo peor de las personas. Es como vivir en una pieza de 5x5 con 10 personas, te puedo asegurar que más de alguien va a tener algún conflicto y luego de un tiempo todo va ser negativo, luego va a venir la desmotivación y luego la frustración, por último, algunos se van a rendir y otros van tratar de seguir adelante. La vida en una ciudad con alta densidad de personas compartiendo al mismo tiempo que tú las diferentes cosas, genera disfuncionalidad entre los convivientes. No podemos pretender que en un sector donde vivían a lo más cinco familias, ahora tenemos en un edificio de 15 pisos con 6 departamentos por piso, saca la cuenta, si son dos personas promedio en cada departamento tenemos un total de 168 personas aproximadamente, en una comunidad que debe funcionar por obligación. Luego suma que un gran porcentaje de esas personas lo más probable que salgan a una hora peak de la capital, ya sabrás a lo que quiero llegar. Siento que Santiago no es un mal lugar, pero avanza a traspié con la vida de sus ciudadanos. Calles chicas, micros llenas, baja cantidad de áreas verdes, lugares de recreación saturados los fines de semana, en conclusión son múltiples granitos de arena en la mochila de una persona, que obviamente al sumar y sumar, el peso en los hombros se nota, puedes seguir caminando, pero deteriorando tu bienestar.

Lograr que Santiago sea amigable con sus habitantes es un proceso largo y difícil, comprende la agenda país de un gobierno. Por ahora es como remodelar la casa, de a poco se van cambiando los “detallitos” que hay que ir arreglando. Pero la mala noticia es que los avances de vida de las personas

que están en la ciudad no pueden esperar. Sin embargo, pensar que nuestra capital va a amanecer un día con todos sus servicios y entorno con un funcionamiento del 100% sería casi pecar de iluso. Ojala se ponga mayor énfasis en mejorar la calidad de vida de los santiaguinos y no ir sobre la marcha arreglando la ciudad con medidas parche para salir del apuro, porque la gente merece una ayuda y alivianar esa mochila.

Ricardo Trufello (Geógrafo Universidad Adolfo Ibáñez)

Dentro de los indicadores de área verde que existen en algunas comunas como Vitacura, es que se contempla en el cálculo las áreas privadas que no corresponden; llámese country club, club de golf, entre otros. Estas no son áreas públicas por lo tanto es difícil que las personas puedan acceder, por ende no pueden contabilizarse en el indicador como tal.

Hay dos dimensiones del indicador que son diferentes: una que respecta a las áreas verdes públicas, en que algunas comunas con mayor poder adquisitivo de la Región Metropolitana tienen mayores espacios de estas áreas; o sea Vitacura, Lo Barnechea, Las Condes y Providencia efectivamente tienen más áreas verdes que comunas como El Bosque, La Pintana, Lo Espejo, San Ramón, entre otras. Pero la curva con el indicador es menos pronunciada que cuando se analiza la cantidad de biomasa de las áreas verdes privadas y espacios o jardines de cada una de las casas. Es aquí donde existe una correlación súper fuerte entre el grupo socioeconómico y el espacio verde.

La Pintana es un caso de una comuna con escasos recursos que innovó en la tipología de la vegetación de las áreas verdes públicas, y tiene que ver con tratar de adecuarse a las características geográficas o climáticas de Santiago con áreas verdes diferentes. En esta comuna se planteó un poco de

vegetación xerófila o vegetación nativa, o también más áreas con superficie dura y no verde propiamente tal.

La contaminación atmosférica es difícil de atacar sólo con la implantación de áreas verdes porque la cantidad de vegetación efectiva para tratar de resolver la contaminación atmosférica, no tiene espacio ni lugar, ni recursos para que eso suceda. De alguna u otra forma es utópico intentar atacar el tema de la contaminación a través de la vegetación por sí solo. Es un poco imposible, debido a las características geográficas de dónde está ubicado Santiago, las características de la vegetación son totalmente diferentes a lo que nosotros asumimos a “área verde”.

Un gran pulmón verde de Santiago es el Cerro San Cristóbal, a comienzos del siglo pasado este no contaba con nada de vegetación, sólo con vegetación desértica y seca, no habían árboles. Toda la intervención del cerro es humana y sin vegetación rural, por lo tanto replicar ese esfuerzo en otro cerro de Santiago es complicado y poco eficiente.

En el fondo tiene que ver que el plátano oriental es una especie introducida, tiene mucho éxito porque es una especie que crece rápido y del punto de vista del paisajismo es bastante atractiva, pero con el tiempo nos dimos cuenta que trae problemas a la salud, que tiene que ver con las alergias, etc. Entonces efectivamente lo óptimo sería reemplazar la vegetación por la nativa, pero el problema de ésta es que si uno la piensa como objetivo para paliar la contaminación, no es tan efectiva porque tiene un crecimiento más lento y tiene masa foliar menor entonces tiene otros tiempos.

Ha mejorado, paradójicamente a lo que nosotros pensamos cuando comenzamos a trabajar con el indicador ha mejorado bastante, y tiene que ver

con la creación de nuevos parques, no a lo mejor localizados en las áreas más estratégicas, pero son parques que han aportado de forma relevante al menos a nivel metropolitano y algunas intervenciones locales que han tenido impacto. El hecho de que haya subido tiene que ver específicamente con la creación de área como el Parque Bicentenario de Vitacura, Parque Bicentenario de Cerrillos, pero si uno comienza a ver efectivamente cuál es el aporte de esas áreas; claro el parque de Cerrillos por ejemplo está súper subutilizado, por ende el indicador no es tan bueno como podría haberlo sido en otra área.

De ahí que la ley de aportes, cuando tú densificas o creas una presión inmobiliaria de un lugar específico, tienes que pagarle al municipio para que éste tome esos recursos y los conviertas en mejorar el servicio en beneficio de su comuna.

Javier Ruiz Tagle (Académico de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile)

Existen muchos problemas de planificación de Santiago, por un lado está la segregación residencial, por otro el tema vial y la centralización del uso de suelo que hace que la gente trabaje en un centro de servicio como el sector de Santiago Centro, Providencia y Las Condes. Esto genera que muchas personas se muevan en grandes distancias y por largo tiempo todos los días.

Según Ruiz Tagle es complejo plantear que una forma urbana determine el comportamiento de los habitantes de una ciudad. Existe una crítica histórica que se ha planteado, la cual no determinaría un comportamiento específico, sin embargo aspectos como los niveles de estrés generados por manejar muchas horas, las largas jornadas de trabajo, entre otros aspectos, influirían en la vida de las personas.

Las ciudades son construcciones sociales por ende muchos agentes intervienen en ella como El Estado, el sector privado, los ciudadanos y organizaciones, que generan una forma urbana determinada. Por ejemplo hasta los años 60 la ciudad se planteó entorno a ciertos proyectos emblemáticos, como la construcción de la Línea 1 del Metro que generó una concentración entorno al eje Providencia – Alameda, definiendo polos y redes industriales en la periferia, luego con sucesivos crecimientos de la expansión de los límites urbanos y con mucha desregulación, según el urbanista, Santiago ha crecido sin demasiada planificación y por parcelas.

El signo más visible de que no existe planificación es que no existe una continuidad en la construcción de calles de distintas comunas. No existe conexión entre las vías lo que hace que la ampliación del límite urbano sea con desregulación y con énfasis específicos que han causado la segregación residencial. Como la política de vivienda que define la localización de la vivienda social en base al valor de suelo más bajo, lo que significa que las viviendas sociales siempre van a estar en los lugares más periféricos de Santiago.

Debido a la falta de coordinación entre los entes reguladores se plantea la necesidad de la creación de un Gobierno Metropolitano, elegido democráticamente, de hecho ha sido una de las promesas de campaña de varios gobiernos con el fin de descentralizar, la piedra de tope es que existe un problema político ya que generar una especie de alcalde mayor significa que tendría tanto poder como el presidente.

Santiago es un caso anómalo en cuanto a coordinación territorial y administrativa, generalmente ciudades como Ciudad de México, Buenos Aires, Nueva York, París, entre otros, lo que ocurre es que hay un gran municipio en el centro que regula los grandes conexiones metropolitanas más varios municipios afuera.

En cuanto a la segregación residencial lo ideal sería preocuparse en inequidad de los pobres y ricos, cuando se hacen proyectos de dispersar la población de menos recursos que está muy concentrada (caso Bajos de Mena), se debería hacer el mismo énfasis en las concentraciones de ricos que genera el mismo impacto de externalidad negativa respecto al que no es rico.

La falta de viviendas sociales en comunas como Santiago Centro, Providencia o Ñuñoa, es debido que la forma institucional en la que está pensada una vivienda social es en base al valor del suelo, en que ese monto van a alcanzar para cierto tipo de terrenos en que no alcanzaría para estas comunas. Sin embargo existen maneras en que se pudiese mezclar este tipo de viviendas en lugares que no eran pensados.

Existe una discusión clásica de que si en la estructura de la ciudad es la sociedad la que genera una forma urbana o es ésta última la que genera la sociedad. De alguna forma ambos influyen el uno al otro, ya que las relaciones sociales se concretizan en la medida que hay un espacio que apoya ese tipo de relación social.

Respecto a la forma vial de Santiago es difícil sustentar el crecimiento de la densificación si no existen medidas eficientes para transportarse, un ejemplo es que en muchos edificios obligan a tener uno o dos estacionamientos por departamento, fomentando así el uso del auto, lo que genera un espacio reducido para moverse en cualquier otro sistema de transporte.

Tiene que haber un balance entre el sistema de transporte público, condiciones de habitabilidad y áreas verdes decentes como para poder plantear ciertos niveles de densidad.

Pamela Mora (Ingeniera Civil en Transporte de la Universidad de Chile)

De acuerdo al impacto que tiene el transporte en la calidad de vida de los habitantes de Santiago, es que el sistema de transporte actual no era un tema hasta el día de hoy como lo es el Transantiago, que para muchos es el horror. Sin embargo existen comunas en las que el sistema es una buena herramienta, con varios recorridos y buena cantidad de buses, pero para comunas más periféricas es un problema.

La falla de este sistema en un comienzo se debió a la cantidad de etapas que requirió este cambio tan global en el sistema de transporte. Esta consta de un modelo de cinco etapas: uno es el uso de suelo y la distribución de esta, otra es la movilidad (auto, peatón, ciclista o pasajero de transporte metro o bus), otro es la tasa de cómo crece la población y la tasa del aumento de vehículo que en último año casi se ha duplicado esa cifra.

Después de este modelo de etapas se va viendo cuál es la forma óptima de cómo se mueve la ciudad y a partir de que se entienda cómo se mueve la ciudad, uno entra a diseñar el transporte público en base a un supuesto de cifras históricas.

Para un buen sistema de transportes tienes que tener identificadas las variables de cómo va a crecer, saber cómo se mueve la gente para poder entregar un buen servicio y el Transantiago lo primero que falló fue la frecuencia de buses. Además de saber qué tan grande es la ciudad, cuántos habitantes hay y las tasas de motorización de la ciudad.

En cuanto a las políticas debe existir una mirada y un enfoque desde la autoridad de cómo destina los recursos y es aquí cuando se plantea una especie de Autoridad Metropolitana Transporte, que era el paso uno al nuevo sistema de transporte en Santiago, que es mucho más transversal.

La idea de esta es coordinar la planificación y lidiar con los intereses de los municipios, ministerios y organismo implicado en mejorar la infraestructura vial.

En Chile se cree que es un derecho usar el auto y que la infraestructura debiera estar en pro del auto, y ahí viene el círculo del transporte público; después son las políticas de gobierno porque yo puedo tener un buen discurso de que doy viviendas sociales pero las hago en la periferia, y mucha de esas personas trabajan al otro extremo de donde viven por lo que el gasto principal para esa persona es transporte y tiempo, lo que perjudica su calidad de vida.

Las políticas son incongruentes, ya que por un lado se tira a la gente que tiene menos recursos a la periferia, lo que hace disminuir su calidad de vida, y por otro lado no se mejora el transporte público pero sí las autopistas. Cuando existen concesiones de 2 mil millones de dólares a un proyecto como es Vespucio Oriente, la gente que se beneficia son las personas del auto, ya que esos millones de dólares son lo que se les da Transantiago para los que se podrían destinar a buses de Vespucio o a líneas de corredores de transporte público.

El incremento del parque automotriz ha hecho que quienes tienen un auto generen mayor atochamiento en carreteras, lo que hace que las entidades a cargo tengan una visión de falta de vías de autopistas más que beneficios para el transporte público. Cuando en realidad debiese ser un mayor financiamiento al transporte público, y así disminuir el uso del automóvil puesto que existe una tasa de 1,2 habitantes por auto en promedio.

Como se sube más gente al auto hay menos usuarios en los buses, por ende tiene menos ingreso y a su vez baja la frecuencia, por siendo un problema para la gente de las periferias. Para que un bus justifique los costos de operación debe llenar su capacidad.

La gran densificación hace que exista mayor opción al incentivo del auto, debido a la cantidad estacionamientos que obligan a tener por departamentos.

En cuanto poner a Metro de Santiago como opción principal de transporte. Mientras mayor variedad de movilización exista es mejor; Nueva York o grandes ciudades tienen este sistema de Metro con metro tren, pero las vías son mucho más grandes.

La gran diferencia es que en el metro es mucho más profundo por ende el costo es más alto. Hoy día Metro es una alternativa pero sigue siendo muy caro puesto que un metro de corredor en superficie cuesta 1 millones de dólares aproximadamente y en Metro ésta alcanzaría 10 o más millones de dólares.

Tiene que ser uno de los modos estructurantes porque es eficiente y rápido, pero también debiese dar importancia a los corredores de buses para potenciar el sistema de Transantiago.

XV.II.- Entrevistas

Pamela Mora

- Explica círculo vicioso y que haría para mejorar el transporte

El transporte en Santiago tiene un diagnóstico bastante categórico por la gente de la ciudad, y la misma gente lo percibe como un sistema no muy bueno, donde los tiempos de espera para los buses son altos. Además, donde los viajes también son muy largos.

Tenemos una fuerte participación de los automóviles en las calles lo que genera mucha más congestión. Nuestro sistema de transporte público también está generado en las condiciones que tiene Santiago, que es una gran urbe con grandes distancias, donde las actividades de dormir, de trabajo y de estudios están concentradas en el centro de la ciudad; por lo tanto la mayoría de los viajes tienen ciertos patrones. Y es que en la mañana nos movemos todos hacia el centro y en la tarde nos movemos todo hacia una vía. Lo que provoca que la congestión sea mayor, que la movilidad sea concéntrica y no permite que la movilidad sea transversal en todos los aspectos de la ciudad.

También el cómo configuramos la ciudad, cómo está diseñada la ciudad y dónde ponemos nuestras actividades, ya sea por los atractivos de comercio o de trabajo, y como pensamos la ciudad también ayuda que el transporte sea un problema mayor. También fomentamos que las viviendas sociales se sitúen en lugares alejados de la ciudad, periféricos. Donde las personas que tienen menos recursos, son los más afectados ya que tienen que viajar una mayor cantidad de horas para llegar a su trabajo, con un costo asociado también mayor y con gran impacto a su calidad de vida. Además la mayoría de la gente que vive lejos lo primero que piensa es comprarse un auto, porque lo primero que piensan es que

es más cómodo que el transporte público. Entonces se pierde la mirada de que si más usamos el transporte público, mayor uso hacemos de él porque aumenta la frecuencia, mejoran los servicios, podemos tener mayores recorridos, porque hay una mayor demanda por ende hay más viajes que cubrir y con eso hay una mejora global del sistema pero es difícil que alguien que se baja del transporte público u se sube al auto, vuelva hacerlo al revés.

Antes pasaba con el metro, el metro es un modo que atrae viaje, donde la gente antes percibía que el metro era mucho más cómodo por ende dejaba el auto y se subía al metro, pero hoy en día con el Transantiago, el metro pasa a ser algo fundamental, como un troncal mayor y se transa un poco la comodidad del metro. Entonces la gente ya no lo percibe como algo cómodo, pero lo siguen usando por un tema de tiempo y porque pueden tener confianza en el servicio, no así los buses.

Son varias aristas que influyen en las decisiones de viaje que toma la gente, principalmente son los tiempos de viaje y los tiempos de espera. En metro los tiempos de viaje y de espera son conocidos, por lo tanto hace que el modo sea mucho más atractivo, no tiene ni la conectividad ni me permite llegar a todos los lugares donde yo quisiera. Entran como complemento los autobuses, pero tienen dependencia de tráfico en superficie que es crítico en horarios punta y en horarios valle es un poco más manejable, pero como hay menor demanda hay menos frecuencia de buses por lo tanto los tiempos de espera y viaje son mayores.

Conciliar esto es difícil porque es dinámico y depende de las decisiones de viaje de cada una de las personas, pero principalmente si nos enfocamos y difundimos la importancia del transporte público como un modo colaborativo, que tiene un aporte a la sociedad mayor ya que todo salimos beneficiados si ocupamos el transporte público, que el espacio que usamos al usar un bus o el Metro para transportarnos es mucho menor, en comparación a lo que cada uno lo

puede hacer en su automóvil también vamos haciendo una colaboración y aportamos a esto del círculo vicioso que se llama el transporte público. Yo me bajo del transporte público al automóvil en beneficio propio pero en desmedro del beneficio de la comunidad.

Este es un desafío gigante porque hoy en día en el mismo gobierno hay diferentes incentivos para ambos lugares, por un lado tratamos de potenciar el transporte público, ya sea con vías exclusivas, tarifando los estacionamientos en el centro, poniendo mayores líneas de metro; pero a la vez creamos mayores autopistas urbanas, el uso del automóvil para un municipio influye en un costo de una patente, permiso de circulación, entonces el pensar en una mejora de transporte como una manera de mejorar nuestra calidad de vida tiene que ver con un esfuerzo también de lo público. Tiene que ser pensado desde vivienda, tiene que ser pensado desde el Ministerio de Transporte, desde el Ministerio de Obras Públicas, y todos deberíamos responder a un bien mayor, a un donde queremos a Santiago de aquí a 2030 o 2050, y también ver cómo todos nuestros ministerios se ponen al servicio de ello.

Se dice que hay una necesidad de una autoridad que sea transversal, que llame “al orden a los diferentes ministerios” y que estos respondan a esta autoridad mayor, es importante porque cada ministerio tiene diferentes objetivos y diferentes presupuestos, entonces alinearlos para que promuevan y vayan con fuerza desde donde ellos puedan aportar a promover este bien de la comunidad en su totalidad es súper relevante,

En la ciudad tenemos diferentes tipos de viaje, pensar que todos nos vamos a mover en bicicleta o de que podemos hacer de peatón no es pensado. Hay diferentes tipos de viaje, todos cumplimos diferentes roles dentro de la sociedad y lo importante es cómo conciliamos de una mejor manera donde todos no podamos beneficiar y tengamos una mejor convivencia, donde viajar se aun poco más

agradable, que nos provoque tanto un no beneficio y nos podamos sentir que no nos afecta como nos afecta hoy en día en la mayoría de las ciudades.

- ¿Cómo hacemos para que esto sea más parejo?

Los polos de atracción están en otros lados, por qué no somos capaces de generar ciudades más igualitarias, donde trabajo cerca, mi colegio está cerca y mis niños también se mueven cerca. Entonces esa manera de pensar es mucho mayor al transporte como se ve en lo puntual, de tomar este transporte público metropolitano, sino que responde a una mirada y a un enfoque mucho mayor que es lo que las autoridades no tiene que perder de vista.

- Una proyección de aquí a 10 años más

Yo estoy confiada que Santiago va a mejorar, lamentablemente el guatazo del Transantiago de alguna manera es tanto el impacto en la calidad de vida de las personas que marca mucho, pero también es una tremenda oportunidad. Hay muchos sectores que están peor que antes, pero también cambiamos la manera en concebir el transporte, también somos personas que nos activamos más al transportamos.

Es un aporte al activarnos, hacer cosas diferentes a tener mayor actividad física que a los santiaguinos también nos falta.

Los tiempos de ahora son muy diferentes a los de antes, hoy día la planificación tiene que responder en tiempos más reales y tiene que ser más dinámica, y buscar siempre soluciones más rápidamente.

Yo creo que esto va a mejorar, creo que además tenemos un desafío como país, aprendimos claramente lo que no hay que hacer por lo tanto deberíamos aspirar que nuestras regiones aspiraran a un transportes público con lo mejor de Transantiago

Roberto Fernández

- ¿Cómo influye los tiempos de viaje en la vida de las personas y en su desarrollo personal?

Evidentemente los largos tiempos de viaje para desplazarse para ir a colegio o a la universidad afecta claramente en la calidad de vida de las personas. Las personas se estresan, se cansan. Una es el tema de las distancias y otra es cómo se ejecutan esa distancia, porque si tú vas sentado cómodamente, escuchando música o tienes la posibilidad de leer, puedes sobrellevar de mejor forma largas distancias.

Pero en Santiago, no sólo está al problema de las distancia, sino que también está el tema de las condiciones en las cuáles la gente se desplaza, sobre todo en transporte público, también es un poco distinto en el caso de los autos, porque la gente va más cómoda pero de todas maneras los tacos y los tiempos de desplazamientos van afectando la calidad de vida de las personas sin ninguna duda.

- ¿Existe alguna consecuencia para la sociedad, tener un grupo de gente que está agobiada por el tiempo de desplazamiento, que afecte en el plano laboral, que haya menos productividad, etc.?

Eso está más o menos estudiado, las consecuencias son múltiple porque en la medida que se afecta la calidad de vida de la gente, evidentemente se va afectar el rendimiento en el trabajo pero no sólo en el trabajo, sino que también afecta las relaciones familiares, no sólo afecta a nivel físico y síquico, sino que también a nivel relacional.

Cuando pasas mucho tiempo trasladándote de un lugar a otro se pierde la oportunidad de dedicarse a la vida cultural, estar con la familia, hacer deportes y

otro tipo de actividades, todo se ve afectado. Y una de las cosas que va pasando a nivel social, es que este tema de las distancias y los tiempos de desplazamiento van fomentando el individualismo en definitiva, porque la posibilidad de tener tiempo para estar con otros se ve afectada.

- ¿O sea las personas participan menos de la sociedad por el hecho de estar agobiada, o tener poco tiempo?

El tema de la participación en distintos ámbitos tiene que ver con otras cosas también como en el sistema político, como en la cultura, cómo la gente tiene distintas costumbres para relacionarse entre sí, pero evidentemente el factor tiempo y el factor cansancio asociado al tema de los desplazamientos hace que, si tú has estado 2 o 3 horas arriba de una micro durante el día, probablemente no te quede mucha energía como para encontrarte con los vecinos, como para ir a una reunión, hacer deporte, etc. Entonces eso va afectando en la calidad de vida y hay que pensar que la calidad de vida se ve afectada de manera distinta según las clases sociales.

Está estudiado que mientras más pobreza existe, más segregación espacial hay por lo tanto la gente más pobre que más necesita encontrarse con otros para tener vida comunitaria y poder participar de los distintos mecanismos de encuentro social, esa gente que más lo necesita es la que a su vez tiene menos tiempo y menos posibilidades.

- ¿En términos familiares, qué pasa con estos niños que además de estar gran cantidad de horas en el colegio, haciendo tareas, que no tienen tiempo para estar con sus padres ni tienen mayor relación familiar, qué consecuencia puede llevar eso?

Creo que todos nos damos cuenta que sin duda el poco tiempo para la familia, afecta las relaciones y para poder desarrollar buenas relaciones familiares

necesitamos tiempo y también cómo se usa ese tiempo. Porque tú puedes llegar a tu casa y estar una par de horas con tu hijo, pero si vienes cansado y estuviste tres horas arriba de una micro o en un taco evidentemente eso genera algunas dificultades y la gente no tiene disposición para emprender todo lo que implica la vida familiar la relación entre los padres y los hijos. Además vivimos en una sociedad donde los niños también se ven afectados por este tema.

Hay gente que tiene la oportunidad de tener a sus hijos en colegio relativamente cerca pero hay muchos niños que también tienen que transportarse a grandes distancias o distancias relativamente importantes y también se cansan, por lo tanto las malas condiciones de vida asociadas al tema del transporte también va afectando a los niños (6:05). Entonces hay un contexto en el que todo le mundo se ve afectado, todos están cansados, evidentemente la calidad de las relaciones se ven afectadas.

- ¿Qué enfermedades físicas o mentales pueden desencadenarse por vivir en una ciudad como esta?

Hay hartas posibilidades de desencadenar una enfermedad física, o sea los largos tiempos de viaje y las grandes horas de desplazamiento en el transporte, que además no son especialmente seguro, de alguna manera producen cansancio, problemas musculares y claramente el estrés es una condición es una condición psicológica que se puede generar.

Todas las ciudades que son contemporáneas grandes tienen problemas de transportes, porque vivimos en ciudades que son complejas, hay que recorrer ciertas distancias donde vive mucha gente. Pero lo que nosotros no tenemos, a diferencia de otras ciudades grandes, son mecanismos de compensación, o sea probablemente si uno vive en las grandes ciudades del mundo, también están sometidos al estrés, al desplazamiento, pero en otras culturas el tiempo para le o sea, para el deporte, de alguna manera compensa el estrés de vida en la ciudad

Lo que yo veo es que nosotros estamos sometidos de manera bien despiadada a condiciones urbanas que no son las mejores pero además hay muy pocos mecanismos de compensación. Por ejemplo en España o en Francia la gente toma café después del trabajo, se encuentra con los amigos, etc. Y no digo que aquí no suceda, pero Santiago no es una ciudad que favorece el encuentro social, el tiempo de esparcimiento, el deporte, la diversión, la cultura; que de alguna manera son mecanismos que introducen un contrapeso a la vida en la ciudad. O sea, la vida en la ciudad siempre ha sido descrita como una vida más estresante que la vida en el campo, pero al mismo tiempo también es descrita como una vida más interesante y más estimulante.

En Santiago y en Chile el balance entre el carácter estresante y el carácter estimulante de una ciudad, en nuestro caso está mucho más inclinado al estrés más que al estímulo.

- ¿Qué se podría hacer en Santiago para que fuera más amigable con la sociedad?

Para que sea más amigable Santiago hay una cosa que ha sido descrita y que ha sido bastante discutida y que tiene que ver con las políticas del transporte en general, de cómo la gente se transporta, cómo se hacen las calles si se le da más espacio a los peatones, a los ciclistas, al transporte privado o al transporte público. Hoy día estaba viendo que ganó una propuesta arquitectónica para transformar la Alameda, y al parecer quieren dar espacio al tránsito peatonal y de ciclistas por sobre el tránsito vehicular y favorecer el transporte público por sobre el transporte privado, entonces yo creo que esas son buenas iniciativas pero creo que están en el marco de una discusión que en Chile hoy día no está zanjada que tiene que ver con que si se va a favorecer el transporte público por sobre el transporte privado.

Sin embargo, a mi me gusta también enfatizar de que además de esto que estamos diciendo también tendría que ver con seguir apoyando lo que ya se hace.

Creo a diferencia de hace 15 o 30 años atrás, el chileno o en Santiago al menos a la gente le gusta caminar, le gusta andar en bici, hay más café, hay más restaurante, hay más oferta cultural, etc. Entonces yo diría que la gente está haciendo un uso más intensivo del espacio público.

- ¿Cómo afecta a la sociedad que no tiene contacto con espacios de recreación?

El tema de las áreas verdes en las ciudades es bastante importante, porque sobre todo en las ciudades densas una cosa que empieza a suceder es que cada vez hay menos espacios con patio. Antes en las ciudades menos densas las casas tiene un patio, antes santiago tenia muchas casa y hoy día la gente tiende a vivir mas aglomerada por ende no tiene patio, por ende el patio pasan a ser los parques. Entonces efectivamente la posibilidad de interactuar con la naturaleza, que por lo demás es no una naturaleza pura sino que intervenida, se ve dificultada cuando hay menos áreas verdes y eso es aun mas dramático en los sectores populares la gente vive en condiciones habitacionales bastante precarias, muchas veces las casas o los departamentos son pequeños y vive mucha gente y área verde no sólo implica un contacto con la naturaleza, sino que también implica ventilarse del propio espacio que muchas veces no cumple con las necesidades que las personas tiene.

Efectivamente hay un factor de calidad de vida que súper importante, en Santiago existe una desigualdad bastante exorbitante no sólo en términos habitacionales sino que también en el acceso a las áreas verdes.

- ¿Cómo reacciona una sociedad ante los niveles de saturación que tenemos en Santiago?

Hay que distinguir en términos de la reacción, distintos actores reaccionan de distintas manera, me parece que por una parte un actor social que tiene que

reaccionar es el Estado, el estado tiene que hacerse cargo de las condiciones en que vivimos todos, entonces está todo el tema de los planos reguladores, de las intervenciones urbanas que se hacen, y yo diría que el mayor problema que tenemos en ese sentido tiene que ver con la absoluta libertad que tienen las inmobiliarias y en general los privados para intervenir la ciudad y muchas veces intervienen la ciudad sin considerar el impacto que eso va a producir. Entonces cómo reaccionamos como sociedad, creo que nuestra sociedad debiera interpelar al Estado para que el estado ponga más restricciones a las intervenciones urbanas, y las intervenciones urbanas que se hagan en construcción de calles de edificios, de lo que sea, tenga mayores criterios de planificación. Una de las cosas que se dice y que creo que es bien razonable, es que Santiago y en general las ciudades de Chile, están convertidas en ciudad con muy poca planificación urbana y eso va generando muchos problemas, entonces una manera de reaccionar es exigir que existan políticas públicas de carácter sustentable.

El tema de la reacción ciudadana frente a todos estos problemas que estamos hablando, es que la sociedad tenga una cultura más cívica y tratando de participar de la vida en conjunto que implica vivir en una sociedad y hacerse parte apegar a reglase de convivencia para que todos podamos compartir en este espacio que es pequeño, y que de alguna manera todos tenemos que poner de nuestra parte para vivir mejor. Una idea interesante es que tenemos que volver a sentirnos ciudadanos en el sentido de parte de una ciudad que nos da ciertos derechos y nos permite ciertas conductas, pero también implica ciertas responsabilidades de las cuales muchas veces pienso que se ha ido desperfilando ese componente.

➤ ¿Necesidad de una Autoridad Metropolitana?

Me parece que todas las grandes ciudades del mundo tienen Autoridad Metropolitana, que toman decisiones y permiten ordenar lo que sucede en las

ciudad, y en nuestro país hay muchos contrapesos políticos que se verían afectados en sus autoridad respecto a la autoridad metropolitana. Entonces eso es una discusión un poco más amplia, yo participo de la idea que debiera existir pero también soy de la idea de que en las condiciones de la gestión política de nuestro país, donde siempre se piense en una autoridad central que en este caso es la presidencia lo veo complicado. Creo que si se avanza a una autoridad metropolitana, esa autoridad tiene que estar empoderada tiene que tener poder real y no solamente ser un cargo sin mucho peso político.

XV.III.- Pauta de preguntas para investigación

Sociólogo:

¿Existe una relación entre la forma en que se comportan los habitantes y la manera en que se estructura una capital?

¿Qué consecuencias puede traer para los habitantes de Santiago las condiciones del sistema de transporte actual (tiempos de viaje, traslado y costos)?

Santiago, Providencia, Las Condes, Nuñoa e Independencia han presentado altos índices de densificación en los últimos años, producto del conocido "Boom inmobiliario". ¿Cómo afecta la alta concentración demográfica en las relaciones interpersonales?

Con respecto a los índices de áreas verdes, La OMS sugiere un promedio de 9 mtrs² x habitante, sin embargo el promedio de Santiago bordea apenas la mitad, con comunas que alcanzan incluso la cifra de 1,8 mtrs² x habitantes. Esta realidad, ¿tiene algún impacto en la sociedad y en el individuo? ¿Cómo afecta la inequidad en el acceso a estas áreas verdes (teniendo en cuenta que comunas como Vitacura triplican la sugerencia de la OMS)?

¿Cuáles son las ventajas y desventajas de la estructuración de Santiago para sus habitantes?

¿Cuál es su percepción acerca de la gestión de las autoridades frente a las problemáticas comentadas?

¿Cómo solucionarías, desde la perspectiva de tu especialidad, las condiciones en las que los ciudadanos se relacionan con Santiago?

Arquitecto:

¿Qué opina del crecimiento que ha tenido Santiago en los 10 últimos años?

¿Santiago ha crecido de una forma desorganizada la que afecta a la comodidad de sus habitantes?

¿Cuál es su impresión respecto a la segregación residencial que ha tenido nuestra capital?

¿Cómo se abordan los temas de viabilidad al momento de edificar en los lugares más congestionados?

¿Cuál es su diagnóstico de la estructura actual de Santiago?

¿Cuál es su percepción acerca de la gestión de las autoridades frente a las problemáticas comentadas?

¿Cómo solucionarías, desde la perspectiva de tu especialidad, las condiciones en las que los ciudadanos se relacionan con Santiago?

Ingeniera Civil en Transporte

¿Cuáles son los principales problemas que tiene nuestro sistema de transporte hoy en día?

¿Cómo se explica el círculo vicioso de la alta congestión por la preferencia de los usuarios en el uso del automóvil?

¿Por qué no se ha podido mejorar el sistema de transporte de nuestra ciudad?

¿Cómo calificaría la gestión del Estado en las últimas décadas respecto al transporte público?

¿Cuál sería la solución para mejorar el sistema de transporte? Más corredores, mejorar el Metro, etc.

¿Cuál es su percepción acerca de la gestión de las autoridades frente a las problemáticas comentadas?

¿Cómo solucionarías, desde la perspectiva de tu especialidad, las condiciones en las que los ciudadanos se relacionan con Santiago?

Experto medio ambiente:

Con respecto a los índices de áreas verdes, La OMS sugiere un promedio de 9 mtrs² x habitante, sin embargo el promedio de Santiago bordea apenas la mitad, con comunas que alcanzan incluso la cifra de 1,8 mtrs² x habitantes. ¿Por qué se produce esta desigualdad en la distribución de áreas verdes?

¿Cómo afecta a los habitantes de la capital la carencia de parques y lugares que tengan mayor cantidad de áreas verdes?

¿Por qué Santiago se encuentra tan bajo de acuerdo a las recomendaciones mundiales?

¿Tiene algún impacto medio ambiental y la calidad de aire?

¿Se está desarrollando algún plan o estrategia para solucionar la carencia de áreas verdes? Para revertir la brecha que existe en el acceso a esos lugares.

¿Cuál es su percepción acerca de la gestión de las autoridades frente a las problemáticas comentadas?

¿Cómo solucionarías, desde la perspectiva de tu especialidad, las condiciones en las que los ciudadanos se relacionan con Santiago?

Psicólogo:

¿Cómo afecta a una persona los tiempos de viaje en su vida y desarrollo personal?

¿Cómo afecta a la familia el ritmo de vida actual capitalino?

¿Los habitantes de Santiago pueden llegar a sufrir estrés urbano? ¿Qué enfermedades físicas y mentales se pueden desencadenar por vivir en una ciudad como esta?

¿Cómo reacciona la sociedad ante un nivel de saturación y de la magnitud que tiene Santiago?

¿Cuál es su percepción acerca de la gestión de las autoridades frente a las problemáticas comentadas?

¿Cómo solucionarías, desde la perspectiva de tu especialidad, las condiciones en las que los ciudadanos se relacionan con Santiago?

Preguntas encuesta callejera:

¿Por qué vives en Santiago?

¿Dónde vives y cuánto te demoras en llegar a tu lugar de trabajo o estudio?

¿Qué actividades que amas has dejado de hacer por el ritmo de vida de Santiago?

¿Te irías de Santiago si pudieras, a dónde y por qué?

¿Qué le dirías a Santiago?

¿Qué cambiarías en la estructura de Santiago?