

CAPÍTULO I DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO



Municipalidad de Santiago

PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO COMUNAL
SANTIAGO 2010

INDICE DE CONTENIDOS

1, Reseña Hstórica	3
1541-1820, La Ciudad Colonial	4
1820-1870, La Ciudad Republicana	6
1870-1920, La Ciudad Republicana Preindustrial	6
1920-1960, La Ciudad Moderna	8
1960-2000, La Ciudad Contemporánea	9
2. Descripción General de la Comuna	12
2.1. Límites Políticos y Administrativos	12
2.2. Topografía, Hidrografía y Clima	14
2.3. Accesibilidad, Transporte y Comunicaciones	17
2.4. Aspectos Demográficos	23
2.5. Educación	26
2.6. Infraestructura Recreacional	31
2.7. Organizaciones Comunitarias	31
3. Anexo Datos Censo 2002	33

1. RESEÑA HISTORICA

Santiago se fundó en 1541 al pie de la cordillera de los Andes, entre dos brazos del río Mapocho, cerca del Cerro Huelén. Los primeros planos muestran el contraste entre una trama regular en damero y la configuración natural del río y del cerro.

El damero inicial y las normas utilizadas luego de la fundación determinan una morfología y definen una ley que permite a todo chileno - y a todo americano- comprender la naturaleza y la estructura de la ciudad.

Se trata de una suerte de herencia, un signo de pertenencia que se ha perpetuado hasta nuestros días. Las leyes de Indias definen un orden y un sistema formal urbano: "Cuando hagan la planta del lugar, repártanla por sus plazas, calles y soleras, a cordel y regla, comenzando desde la Plaza Mayor y sacando desde ella las calles a las puertas y caminos principales y dejando tanto compás abierto, que aunque la población vaya en gran crecimiento se pueda siempre proseguir y dilatar en la misma forma". "Procuren tener el agua cerca, muros regulares medianamente levantados que gocen descubiertos los vientos del norte y mediodía y si hubiere de tener cierros, y puertas, sea por la parte de levante y poniente". La herencia se ha perpetuado hasta nuestros días. Sobre las colinas de Valparaíso se construye todavía al compás y a la regla; Castro, Valdivia, Curacautín y Puyuhuapi han sido construidas de la misma manera. En Chile, la geometría prima sobre el criterio topográfico y la adaptación local. Las leyes de Indias son enunciadas hacia 1770, ningún antecedente probatorio indica que hayan sido conocidas o difundidas en América antes de que se realizaran los trazados de las ciudades. El damero parece ser una invención de los conquistadores, inscrito posteriormente en la ley.

Los elementos geográficos se integran progresivamente a la estructura urbana: el cerro Huelén quedará rodeado de construcciones desde el siglo XIX para transformarse finalmente en centro topográfico de la aglomeración. Rebautizado como cerro Santa Lucía, ha servido sucesivamente de contrafuerte, baluarte y mirador antes de transformarse en lugar de paseo en el siglo XIX.

El cerro San Cristóbal, que cuenta con una estatua de la Virgen desde 1910 y un funicular desde 1925, es hoy día el gran parque metropolitano. Los contornos naturales despejados de los orígenes han dado paso a verdaderos parques urbanos. Los canales y zanjones de desagüe y riego utilizados especialmente en los siglos XVII, XVIII y XIX son también componentes importantes y a veces desconocidos de la estructura de la ciudad. Dan nacimiento a calles que marcan los límites entre los barrios y se convierten poco a poco en ejes importantes.

En el siglo XIX los transportes públicos, las vías férreas, los parques y los edificios públicos se integran en el sistema general. El plano en damero organizará un crecimiento urbano regular hasta el siglo XX, incluso en comunas contiguas a Santiago. Después de 1950, una extensión muy rápida de la urbanización seguirá lógicas en ruptura con aquella de la trama de fundación adoptada durante cuatro siglos.

1541 - 1820, LA CIUDAD COLONIAL

Durante el período colonial no hay modificaciones importantes en la estructura urbana. En cambio, se desarrollan las infraestructuras: tajamares del río Mapocho, canal San Carlos, canales menores, sistema de cajas de agua.

1541, la Fundación de la Ciudad

El 19 de enero de 1541, el capitán Pedro de Valdivia atraviesa el distrito aurífero del estero de Marga Marga, desciende el valle de Melipilla, pasa por Casablanca, sube a Talagante y Cerrillos por el sur, para alcanzar los faldeos del cerro San Cristóbal en un valle cruzado por los dos brazos del río Mapocho que se extiende hacia el sur. El 12 de febrero de 1541 funda "Santiago del Nuevo Extremo", la capital de lo que sería el reino de Chile. El 24 del mismo mes toma posesión del lugar y en su primera carta al rey de España escribe:

"Al norte del río Mapocho y de su comarca", "que en sus siete valles no había encontrado más de 8000 aborígenes, y éstos, esparcidos, aislados, viviendo cada parcialidad casi ajena a la existencia de su vecina".

El plano de Santiago se establece por ordenanza real. Pedro de Valdivia, asesorado por su alarife Gamboa, procede al trazado de la ciudad al pie del cerro Huelén, entre los dos brazos del río Mapocho: una trama cuadrículada de calles con orientación norte - sur y oriente - poniente de 10 metros de ancho y manzanas de 115 metros divididas en cuatro terrenos para edificar. Según Thayer Ojeda, la ciudad comprende nueve calles orientadas de oriente a poniente y una quincena de calles orientadas de norte a sur; el conjunto forma 126 manzanas. El centro de la ciudad está ocupado por la Plaza Mayor, rodeada por las principales calles (Catedral, Compañía, Estado y Ahumada) y las grandes instituciones: la catedral, el cabildo, el arzobispado y los portales comerciales. La trama se llena progresivamente, creando así una geometría uniforme resultado de las calles perpendiculares y las construcciones de fachadas continuas y techos cubiertos de tejas de arcilla. En 1558 hay cuarenta manzanas ocupadas; en 1580, todas están ocupadas. Los límites de la ciudad son al norte el canal de Huechuraba, o de Flores, más allá del cual comienzan las tierras de El Salto y al oriente el cerro Santa Lucía.

La precariedad de la existencia durante la colonia

El 11 de septiembre de 1541, Michimalonco, cacique de la región, destruye y quema Santiago. Es el inicio de un período de hambre y miseria para los primeros colonos españoles y su corte indígena.

Desde 1542, frecuentes crecidas, consecuencia de las lluvias intensas y los deshielos en la cordillera de los Andes, afectan al Mapocho. Inundaciones, guerras y terremotos golpean regularmente la ciudad y la dejan en ruinas. Estos desastres evidencian la extrema precariedad de la existencia en la colonia. En 1552, un terremoto que "mal no se recuerda otro en América", según el historiador e intendente Benjamín Vicuña Mackenna, "postró a Santiago todo entero por el suelo en sólo un minuto".

En 1554, comienza a aumentar la cantidad de chacras en la periferia. Se cultivan hortalizas, legumbres y maíz. La ley determina los sectores y su incumplimiento se castiga con latigazos. Hacia 1568 se forman estancias ganaderas en el sector de

Pudahuel que representan más de dos mil cabezas de ganado. Las chacras, que hasta entonces eran distribuidas gratuitamente, comienzan a adquirir un valor comercial.

Aun cuando Santiago se mantiene como capital oficial, es el "Fuerte Penco", al sur de Concepción, el que desempeña ese rol para el gobierno civil y militar del reino de Chile o Nueva Extremadura. Rodrigo de Quiroga, tercer gobernador de Chile, consolida su rol de capital.

La construcción en piedra de la primera catedral de la colonia se inicia en 1561 y las obras duran 26 años. El 5 de julio de 1572 comienza la construcción en adobe y piedra de la iglesia y el convento de San Francisco en la Cañada, hoy avenida Alameda Libertador Bernardo O'Higgins. Las obras se concluyen 46 años más tarde.

El 17 de marzo de 1575 un sismo destruye las casas de barro ubicadas en los faldeos del cerro San Cristóbal, causando graves daños en los cultivos y en la población.

Hacia 1590 las ratas invaden la ciudad y después una terrible epidemia de viruela diezma la población. La capital cuenta en 1609 con sólo 200 casas, las cuales son pobres y bajas. Según el historiador Mariño de Lovera, "fuera de que a la tristeza de sus muros se añadía su soledad, por lo diseminado de su caserío y la escasísima población que la animaba".

Ese año, el día de Pentecostés, las aguas del Mapocho crecen, asolando los campos y la ciudad, haciendo perecer a ciento veinte personas y más de veinte mil cabezas de ganado. Hacia el año 1618, una nueva crecida causa desolación y muerte en los potreros del sector norte de Pudahuel y de la Chimba. Esto agiliza la construcción de los tajamares a ambos lados del río Mapocho. Según el padre jesuita Alonso de Ovalle, en 1646 "Santiago se halla extendida de manera que estando plantada a la falda del cerro, se halla toda rodeada de casas y con buen fondo hacia la parte oriental y lo mismo proporcionadamente por los otros lados". El 13 de mayo de 1647, un nuevo terremoto hace decir al obispo Villarroel que "no hubo sino un instante entre el temblor y el caer" y que "el suelo se abre en grietas sulfurosas que infectaban el aire y que desaparecen poco a poco".

El terremoto deja el trágico saldo de seiscientos muertos y cinco a seis mil damnificados sin abrigo. Se piensa entonces mudar la capital hacia el norte, probablemente hacia Quillota, pero los que están a favor de la inamovilidad de la capital de Chile ganan la partida y la reconstrucción de la ciudad comienza inmediatamente después del desastre. Benjamín Vicuña Mackenna anota en 1868 que el plano de la ciudad "consiste sólo en haber llenado una página en folio de cuadrado de ajedrez con una colina dibujada al centro. Resulta que la aldea de Santiago era en el año de su total destrucción (terremoto de 1647) una ciudad tan grande como son hoy (1868) París o Pekín".

Las obras municipales del siglo XVIII

EL 28 de mayo de 1726, el pueblo de Santiago se reúne en un consejo abierto y decreta la apertura de un canal destinado a unir las aguas del río Maipo al río Mapocho (canal San Carlos) y a transformar en vergel "la inmensa llanura árida e incandescente, nido de fiebres y de bandidos que la rodeaban", ejecutando para el efecto un sistema de canales menores.

Habrá que esperar hasta 1812 para que se realice el conjunto. El 8 de julio de 1730 se produce otro terremoto devastador, casi toda la ciudad de Santiago es nuevamente destruida. Los trabajos de tajamares de los dos bordes del Mapocho continúan entre

1750 y 1778, durante el reino de los Borbones, a fin de evitar los desastres provocados por las crecidas del río. Hasta finales del siglo XVIII sólo dos puentes atraviesan el Mapocho, que prosigue libremente su curso. Se prevé la construcción de un mercado al oriente de la Plaza de Armas, próximo a la Chimba, en la parte norte de la ciudad. En 1791, un camino comunica Santiago con el puerto de Valparaíso. Será utilizado durante 70 años.

1820 - 1870, LA CIUDAD REPUBLICANA

Se instaura la nueva república de Chile en 1810. Santiago es confirmada como capital en 1818. Esta fase se caracteriza por la formación de la república independiente y la organización política y administrativa del país. Culmina con las grandes obras de Benjamín Vicuña Mackenna, intendente de Santiago a partir de 1872. La ciudad republicana se desarrolla a partir de las guerras de Independencia de 1810 y 1818, pero nuevamente es golpeada el 19 de noviembre de 1822 y el 20 de febrero de 1835 por sendos terremotos que la destruyen parcialmente. No obstante, Santiago se densifica y su población se duplica entre 1820 (46.000 habitantes) y 1860 (90.000 habitantes). Hacia 1840, toda la ciudad está ocupada y se crean nuevos barrios periféricos, especialmente al poniente y luego al sur. La mayor densidad se registra en 1844 (alrededor de 115 habitantes por hectárea). En 1870 Santiago cuenta con 115.337 habitantes.

La continuación del modelo colonial de desarrollo urbano

El desarrollo urbano se apoya en una densificación de la estructura existente a partir de nuevas subdivisiones prediales y por extensiones hacia el poniente, que utilizan el damero, pero adaptándolo. Una ciudad informal - que no ha sido planificada, se extiende al sur de la Cañada y hacia el norte, en la Chimba, sin adoptar la estructura en damero - resulta de la subdivisión de predios agrícolas y del trazado de caminos.

A partir de 1850 se realizan infraestructuras en los canales y los nuevos trazados.

A comienzos de siglo se construyen canales de irrigación y nuevas defensas en el Mapocho. Entre 1835 y 1840, se elabora un estudio para la canalización del Mapocho por iniciativa de un grupo de ciudadanos que financia el proyecto. Las aguas del río no serán canalizadas sino en 1865.

A partir de 1850, las calles cubren los canales a tajo abierto de irrigación, drenaje y evacuación de las aguas servidas ejecutados durante el período colonial; ahí se instalan, en plano inclinado, las redes de distribución de gas, agua, iluminación y alcantarillado.

En 1860, el colector principal oriente - poniente, ejecutado en el lecho de la Cañada, es recubierto por el trazado de la actual avenida Alameda Libertador Bernardo O'Higgins. Sin embargo, el embancamiento de los canales del sector norte de Santiago continúa planteando serios problemas, provocando malos olores y dañando los cultivos.

En 1865, se ejecuta en parte un trazado de cintura de la capital y también la avenida del Cementerio. La primera línea ferroviaria entre en operación el mismo año.

1870 - 1920, LA CIUDAD REPUBLICANA PREINDUSTRIAL

La obra del intendente Benjamín Vicuña Mackenna

La organización institucional del país, el crecimiento económico gracias a las minas de plata y de salitre, los inicios de la industrialización, así como la gestión y la planificación

de la ciudad hacen que este período republicano preindustrial sea el más interesante de su historia. Santiago adquiere, además de su calidad de lugar de intercambio y de centro político y administrativo, un rol productor; su destino de ciudad principal al interior del sistema urbano se consolida. La superficie de la ciudad es entonces aproximadamente la misma que la que tiene hoy la comuna de la ciudad de Santiago.

El desarrollo de la ciudad se potencia gracias a un gobierno central activo que rige su planificación y su modernización. En 1872, Benjamín Vicuña Mackenna, intendente de Santiago (1872 - 1875), presenta "un plan de transformación de Santiago", que encarna esta preocupación por el futuro de la ciudad y origina el auge más espectacular de toda su historia. La organización urbana, la construcción de edificios públicos y la arquitectura muestran la riqueza material e intelectual de la época.

A fines del siglo XIX a comienzos del siglo XX Santiago conoce uno de los más altos niveles de urbanidad de toda su historia: legibilidad, interacción, coherencia de la estructura urbana, buen servicio de transporte público, tranvías tirados por caballos, parques, sistema de alumbrado público con gas.

Según el censo de 1895, la población de Santiago es de más de 300.000 habitantes. En 1875, es de 129.807 habitantes y en 1890, alcanza la cifra de 256.403 habitantes y la superficie urbana es de 3.766 hectáreas.

El espacio público, espacio de urbanidad

La importancia del espacio público como espacio social complementario al hábitat llega a ser fundamental a fines del siglo XIX. En 1870, Vicuña Mackenna describe así el rol público de la calle: "no hay nada que interese más al hombre después de la casa donde pasa un tercio de su vida, que la calle donde pasa dos tercios de la vida, calle arriba, calle abajo, callejeando".

La idea de la casa, el rito del callejeo, son todas partes de un mismo concepto de vida urbana: "la urbanidad" de la ciudad. Santiago cuenta entonces con grandes parques, según los principios del paisaje a la francesa o a la inglesa que se unen a la antigua casa colonial. El Parque Cousiño, con sus paseos, lagunas y pabellones, el cerro Santa Lucía, transformado en jardín con su terraza y su puerta monumental, el parque de la Quinta Normal de Agricultura.

Se emprende la pavimentación sistemática de las calles de la ciudad empleando adoquines de madera o granito, alquitrán, asfalto o piedras. Más tarde, en 1900, los terrenos generados por la canalización del Mapocho son transformados, por iniciativa del intendente Enrique Cousiño, en una gran área verde: el Parque Forestal, conforme al proyecto del paisajista francés Georges Dubois.

Los nuevos trazados

El plan de transformación de Santiago de 1872 incluye el trazado del cordón de cintura conformado por las avenidas Matucana, Exposición, Blanco Encalada, Matta, Benjamín Vicuña Mackenna y Mapocho y la realización de 18 nuevas plazas. La avenida Alameda Libertador Bernardo O'Higgins adquiere definitivamente su estatus de trazado estructurante de la ciudad, conservando su condición de paseo elegante. Ahí desembocan diversas nuevas avenidas norte – sur que permiten desarrollar barrios residenciales alrededor del Club Hípico y del Parque Cousiño.

En 1892 la municipalidad adopta un nuevo plan de transformación de Santiago que completa el dispositivo y prevé la apertura de vías de acceso a la ciudad, así como el ensanche de las calles del centro al 15 y 20 metros.

Las infraestructuras de transporte moderno y las redes

Hacia 1875, los ferrocarriles ya funcionan, las calles principales están pavimentadas y existe un buen servicio de transporte público en base a carros de sangre. Santiago dispone de 1.107 vehículos particulares y 572 coches de arriendo.

Además, 45.000 personas utilizan la red ferroviaria urbana todos los días. El plano de Ansart, realizado en 1875, pone en evidencia esta red vial y de transportes. La ciudad cuenta con alumbrado público a gas.

La arquitectura privada y los grandes equipamientos

La arquitectura privada, la construcción de edificios públicos y la organización urbana revelan la riqueza material e intelectual de la época. Se destacan los palacios Errázuriz, Meiggs, Pereira, Edwards, Toro – Mazote, Subercaseaux y otros que son hoy en día el Club Español, el Club Militar, la antigua nunciatura y la embajada de Brasil; se construyen grandes equipamientos culturales y administrativos como la Biblioteca Nacional y la Universidad de Chile en la avenida Alameda Libertador Bernardo O'Higgins, el Museo de Bellas Artes, el Palacio de las Exposiciones, el Museo de Historia, el Teatro Municipal, el Palacio del Congreso, los Tribunales de Justicia y la Escuela Militar. Se utilizan nuevas técnicas de construcción: albañilería reforzada con acero, piedra y cemento armado.

1920 – 1960, LA CIUDAD MODERNA

en los tres primeros siglos de existencia de la ciudad, el centro se mantiene como un elemento unitario reducido que agrupa la Plaza Mayor, la catedral, los portales comerciales y el cabildo. En el siglo XIX aparecen los edificios; el lugar de atracción es la Alameda de las Delicias, paseo y avenida principal en el sentido oriente – poniente.

Antes de los años veinte la extensión de la ciudad y su organización están al centro de los debates. Estos debates, ilustrados por los planos de Carvajal y Coxhead, la Sociedad de Arquitectos de Chile y la Dirección de Obras Municipales, están destinados a administrar y controlar el crecimiento urbano: proponen grandes avenidas en diagonal, circuitos de circunvalación (plano Coxhead de 1912) o un plano geométrico perfecto (plano de la Sociedad de Arquitectos de Chile de 1911)

En el curso del siglo XX, el centro, la ciudad original del siglo XVI, se consolida y se densifica. Se transforma en sector de comercio, servicios y negocios. A partir de 1900, una red de tranvías eléctricos lo conecta con los barrios residenciales. La comuna de Santiago pierde entonces gradualmente su rol de lugar de residencia de las capas sociales elevadas. La nueva extensión de la aglomeración de Santiago refleja la estratificación social: las capas acomodadas abandonan los barrios residenciales del centro por el oriente (Ñuñoa al suroriente y Providencia al oriente), donde las densidades y el estilo de vida siguen los modelos de urbanización anglosajones. En estos nuevos barrios, alejados del centro de negocios y de los servicios, se crean ciudades – jardín equipadas con clubes deportivos y parques, tales como el Parque Bustamante y el Parque Japonés. Se desarrollan al sur, al poniente y al norte sectores con funciones especializadas. A partir de 1935, el gran eje oriente – poniente constituido por la avenida Alameda Libertador Bernardo O'Higgins se convierte en el

trazado principal de circulación vehicular para los transportes colectivos a bencina. En esta época Santiago y sus barrios periféricos cubren una superficie de 11.348 hectáreas.

El modelo de desarrollo urbano, más complejo que en el pasado, no es uniforme. El centro de la ciudad se densifica mientras que la aglomeración se extiende de forma heterogénea.

La extensión presenta una estructura globalmente radioconcéntrica, pero procede por yuxtaposiciones. La situación internacional y nacional de aguda crisis social, política y económica y el impacto de dos guerras en Europa congelan las ventas de salitre entre 1914 y el fin de la Segunda Guerra Mundial y reducen la inversión pública en la ciudad. Al término de este período, frente al fuerte crecimiento de la aglomeración, las infraestructuras de transporte son insuficientes a pesar de que el alcantarillado y la red de energía eléctrica están instalados.

En 1952, Santiago cuenta con 1.352.400 habitantes y la superficie de la aglomeración es de 15.000 hectáreas.

La ciudad moderna de Karl Brünner

El término de “ciudad moderna” fue utilizado por el urbanista vienés Karl Brünner, contratado en 1927 por el gobierno de Chile para realizar los estudios del Plan Regulador del Centro de Santiago.

En 1932 Karl Brünner presenta un reglamento que refuerza el rol institucional, administrativo, comercial y bancario del Centro, regulando la implantación de lo construido, la repartición de las funciones y la densidad de ocupación del terreno. El plan propone, además, la extensión del centro administrativo, el Barrio Cívico, que será realizado al sur del Palacio de la Moneda, a lo largo de una avenida Monumental y de nuevas penetraciones en diagonal que no llegarán a materializarse.

Entre 1945 y 1955, por los efectos de la ordenanza derivada del plan de Karl Brünner, aumenta la densificación en la comuna de Santiago. La construcción de edificios de 10 ó 12 pisos, cines, salas de espectáculos, grandes tiendas y la instalación de numerosos pasajes y galerías comerciales en el interior de las manzanas contribuyen a que se multipliquen por diez los coeficientes de constructibilidad y los porcentajes de ocupación del suelo.

1960 – 2000, LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

La principal característica de este período es la diversidad de modelos de organización urbana presentes en las extensiones de la ciudad hacia el oriente, hasta los primeros faldeos de los Andes, el norte, el sur o el poniente. La actual comuna de Santiago aparece como el centro geográfico de la aglomeración. En 1961 se adopta un esquema director intercomunal para el área metropolitana denominado “Plan Regulador Intercomunal”.

1961 – 1994, el Plan Regulador Intercomunal

el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) se mantiene vigente hasta 1994. Este Plan presente un modelo de desarrollo urbano radiocéntrico, estructurado en función de los corredores de transporte, los centros funcionales jerarquizados, las zonas industriales y las reservas forestales. Algunas de sus disposiciones han sido ejecutadas: la relocalización de las industrias en el área norte, la realización parcial de la red del metro y el anillo periférico, la avenida Américo Vespuccio.

En 1967, la dirección de Planificación y Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo lanza la “hipótesis policéntrica”. En 1968, la Corporación de Mejoramiento Urbano presenta, en un esquema radicéntrico, un eje de desarrollo industrial norte – sur. Estos proyectos se realizan sólo en forma parcial.

Al mismo tiempo, las urbanizaciones periféricas se desarrollan de manera muy heterogénea, sometidas únicamente al control de las direcciones de Obras Municipales de las 34 municipalidades, que en su gran mayoría no poseen un Plan Regulador Comunal: la fuerte expansión de la ciudad hacia el oriente se debe al trazado vial y a la construcción de la línea 1 del metro de Santiago, inaugurada en 1975.

La morfología y la localización de las centralidades en el área metropolitana no siguen las directivas del PRIS. Las grandes avenidas, las carreteras urbanas y el metro unen hoy día centros compuestos de edificaciones en altura (Santa María – Sheraton, rotonda Vitacura, plaza Irene Frej, rotonda Kennedy).

Estas grandes avenidas forman los límites de sectores urbanizados residenciales más homogéneos, con densidades más o menos fuertes.

En 1965, la superficie del área metropolitana de Santiago es de 25.864 hectáreas. Posteriormente pasa a 30.000 hectáreas, hasta llegar hoy a unas 60.000 hectáreas, con una estructura consolidada por el Plan Regulador Metropolitano de 1994. En la actualidad la aglomeración de Santiago tiene 5 millones de habitantes aproximadamente.

Un proceso de densificación, desestructuración de los tejidos y despoblamiento del centro de la comuna.

Los documentos que regulan el desarrollo del centro de la comuna de Santiago con el PRIS, el Plan Regulador Comunal y su ordenanza local. La ordenanza local postula líneas de edificación que regulan los ensanches de las vías, la continuidad de los tejidos y la implantación de los inmuebles. El PRIS impone un modelo se aplica entre 1958 y 1960 con un plan de ordenamiento que afecta algunas manzanas del centro. Dicho ordenamiento prevé su reconstrucción total con inmuebles del tipo placa – torre (Plan Duhart, Instituto de Urbanismo, Pontificia Universidad Católica). Este esquema se lleva acabo de manera parcial y aislada posteriormente. En 1968, la CORMU estudia la renovación del Barrio Cívico según los mismos principios, lo cual finalmente no se realiza.

El efecto conjugado de ambos documentos de urbanismo quiebra la continuidad de los alineamientos en el centro, sea en razón de construcciones sobre zócalos continuos de dos pisos dominados por inmuebles aislados de gran altura, sea en razón de los retranqueos impuestos por las servidumbres de líneas de edificación, con lo cual la calle pierde sus proporciones. Las densificación provoca la desaparición de los jardines interiores, sólo las plazas públicas de siglos anteriores se mantienen como espacios libres. El automóvil y los transportes públicos congestionan las calles de la comuna de Santiago.

Paralelamente se inicia un proceso de despoblamiento y pérdida del dinamismo del centro. La degradación de lo construido en los otros sectores de la comuna, en razón de su antigüedad o por efecto de la ocupación excesiva, la concentración de las actividades administrativas y de servicios, conduce a la población acomodada a emigrar del Centro.

Lo anterior incide en la mantención de los inmuebles, su utilización excesiva y la especulación, a lo cual se suma una fuerte demanda de estacionamientos. Las obras de construcción del metro, agravan la situación.

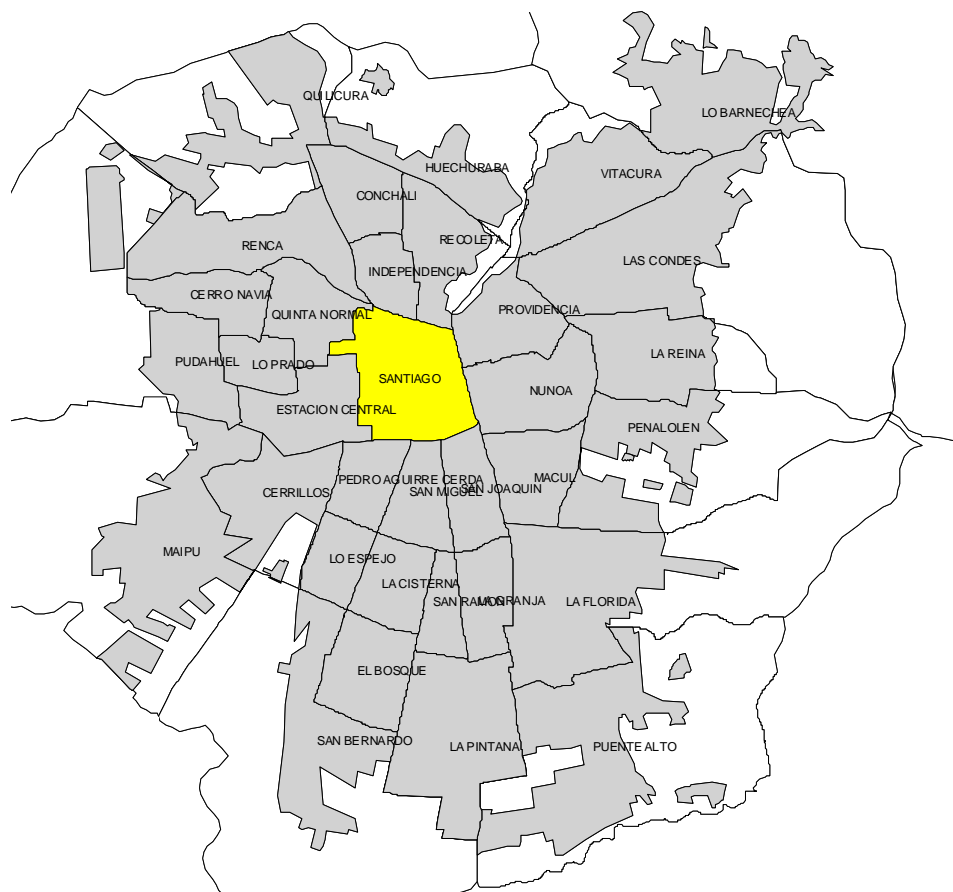
Todo ello se conjuga para que la comuna pierda su atractivo. Las nuevas construcciones se concentran únicamente en el barrio nororiente, no lejos del cerro Santa Lucía.

A partir de 1990 la nueva municipalidad implementa un plan de repoblamiento compuesto por un abanico de acciones destinadas a mantener el dinamismo de las actividades en el centro, a detener la partida de los habitantes y atraer a nuevos residentes.

2. DESCRIPCION GENERAL DE LA COMUNA

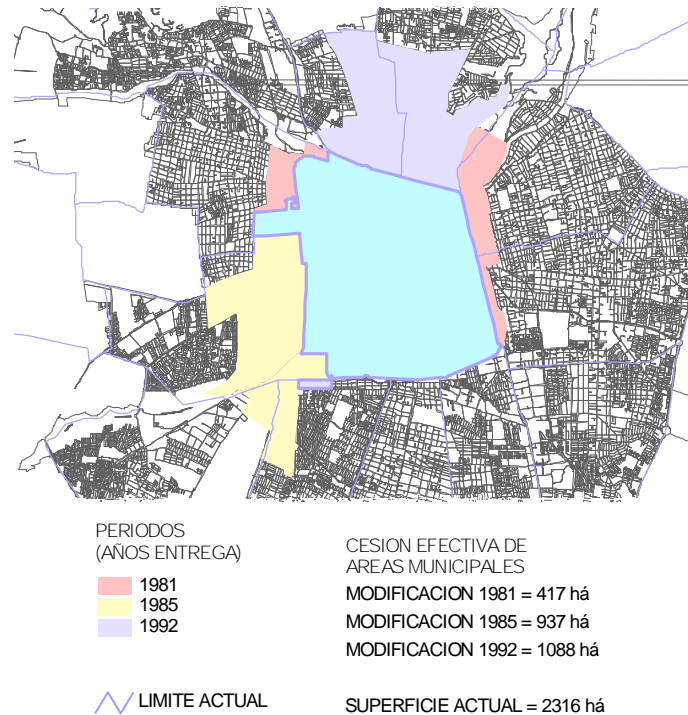
2.1. LIMITES POLITICOS Y ADMINISTRATIVOS

La comuna de Santiago está ubicada al centro de la macro región central, limitando con diez comunas de la Región Metropolitana; al norte con las comunas de Renca, Independencia y Recoleta; al Oriente con las comunas de Ñuñoa y Providencia; al sur con Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín y al poniente con Quinta Normal y Estación Central.



Los límites de la comuna, están marcados fuertemente por condiciones naturales que limitaron la expansión hasta comienzos del siglo XX. De estos antiguos límites, hoy se mantienen el río Mapocho, la Avda. Matucana y la Quinta Normal de Agricultura. El resto de los bordes ha tenido variaciones, de acuerdo a los modelos de desarrollo y políticas nacionales imperantes en los distintos períodos de gobierno.

En términos generales, la comuna ha modificado radicalmente sus límites y superficie en los años 1981, 1985 y 1992, donde en suma cede mas de 1.400 há. de territorio hasta llegar a las 2.316 há. de superficie actual.



De esta manera la comuna de Santiago está actualmente delimitada por las siguientes vías:

- Norte: Eje central de la Avda. Pdte. Eduardo Frei Montalva y su continuidad hacia el oriente al eje de la Avda. Santa María
- Oriente: El eje del puente Pío Nono y su continuación hacia el sur por el eje de la Avda. Vicuña Mackenna.
- Poniente: La línea eje del ferrocarril, Avda. Isabel Riquelme, San Alfonso, Ramón Subercaseaux hasta el eje de calle Exposición, que se conecta con la Avda. Matucana hasta Diego Portales, Avda. Walker Martínez y Santo Domingo, para volver al eje central de Matucana hasta donde se conecta con la Avda. Presidente Balmaceda.
- Sur: Por el sur de oriente a poniente, el límite es el eje de la línea de ferrocarril circunvalación hasta Bascañan Guerrero que se desplaza al Sur hasta el eje de Alcalde Carlos Valdovinos hasta el empalme con la línea de ferrocarril.

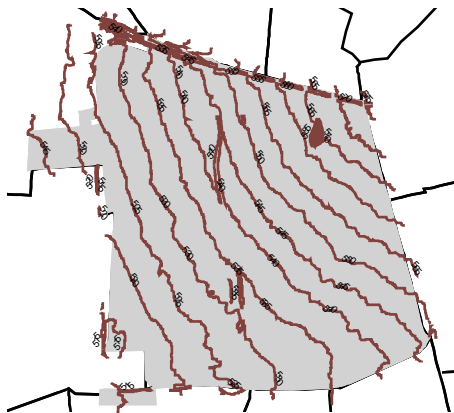
2.2. TOPOGRAFIA, HIDROGRAFIA Y CLIMA TOPOGRAFÍA

La comuna de Santiago se encuentra emplazada en la cuenca de Santiago, la que está conformada por dos unidades claramente diferenciadas: El Piedemonte y la Depresión Intermedia.

El Piedemonte es un plano inclinado que va en dirección Este - Noroeste (E-NW) desde el sector cordillerano. Esta zona ha estado sujeta a una moderada intervención antrópica, aunque en el último tiempo ha ido penetrando la acción humana con mayor consolidación, lo que a su vez potencia el riesgo para el hábitat humano.

La Depresión intermedia corresponde a una terraza aluvial de orientación predominante N-W, que alcanza una inclinación total de 1%. Este relieve ha sido suavizado por una fuerte intervención humana en la construcción de hábitat urbanos, lo que ha alterado sus pendientes originales, aumentando la impermeabilización de los suelos, produciendo una constante pérdida de la cubierta vegetal y aumento de los escurrimientos superficiales.

Las pendientes en el sector donde se emplaza la comuna de Santiago, fluctúan entre el 1% y 1.2%, lo que significa un bajo potencial de riesgo en materia de escurrimientos de aguas y material detritico. En este sentido la comuna de Santiago se transforma en una unidad relativamente segura a la transición de procesos erosivos, por lo que cualquier riesgo del tipo geofísico, tiene un bajo impacto.



HIDROGRAFÍA

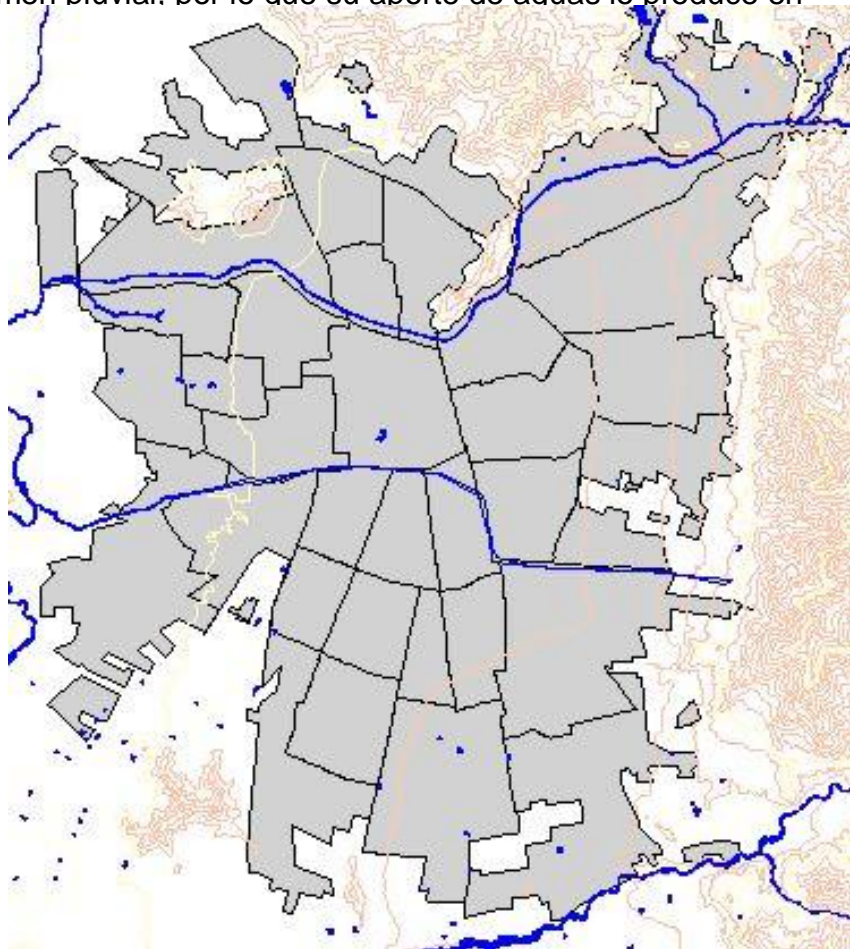
La comuna de Santiago, contiene en sus flujos superficiales recursos provenientes de cuencas mayores pertenecientes a la región Metropolitana y donde los recursos superficiales están formados por el río Maipo y sus tributarios, entre los cuales se incluye el río Mapocho, cuya cuenca andina es independiente, y donde el principal sistema colector de agua superficiales es la cuenca del Maipo, cuya vertiente de captación coincide por el este con el límite de Argentina, drena una superficie de 15.000 kilómetros cuadrados, y su cause principal presenta un recorrido de 250 kilómetros desde su nacimiento hasta las laderas del volcán Maipo hasta su desembocadura en el Océano Pacífico.

La hoya del río Maipo tiene una extensión de 15.380 kilómetros cuadrados, se origina al pie occidental del volcán del mismo nombre. Este río tiene un régimen de alimentación mixta, presentando dos crecidas anuales, en invierno por precipitaciones y otra en primavera por deshielos cordilleranos, su escurrimiento posee un caudal medio anual de 92,3 m³/seg.

El río Maipo recibe en la cordillera recibe tres grandes tributarios, ellos son los ríos Volcán, Colorado y Yeso. En la cuenca de Santiago recibe por el norte el río Mapocho, su principal afluente; este río drena la parte norte de la cuenca que atraviesa la ciudad de Santiago. En el curso inferior sus tributarios son el estero Puangue, de origen cordillerano costero y régimen pluvial. por lo que su aporte de aguas lo produce en invierno.

En el curso medio del río Maipo recibe los ríos Clarillo y Angostura, el primero de ellos desagua una hoyada lateral en donde se encuentra el embalse Pirque.

En el curso superior caen al Maipo otros esteros de escaso caudal como son Popeta, El Sauce y San Juan y finalmente el río Maipo tras un recorrido de 250 kilómetros desembocan en Llole inmediatamente al sur del puerto de San Antonio (región de Valparaíso).



La cuenca del Maipo presenta una alta concentración de habitantes y concentra diversas industrias, esto a llevado a diversos problemas, entre ellos, problemas de contaminación, problemas de crecidas, además es necesario destacar que el río Maipo atiende alrededor de el 70% de la demanda actual de agua potable y cerca de un 90% de las demandas de regadío, otro aprovechamiento intensivo es el hidroeléctrico.

En términos locales, de acuerdo a la red hidrográfica que cruza Santiago, podemos decir que se compone de tres emisarios de diferente categoría:

- Río Mapocho: ubicado en el límite norte de la comuna con un metraje lineal de 4.2 kms., su principal función corresponde a la descarga de aguas de deshielo y servidas del sistema Santiago Oriente.
- Canal Zanjon de la Aguada: tangente al límite sur de la comuna, barre 4.6 kms. lineales, posee un sistema para la descarga de aguas lluvias y servidas.
- Canal San Miguel: canal de regadío abovedado de 4.4 kms. de largo, que carga directamente desde el canal San Carlos y cruza la comuna por el eje de la Avda. 10 de Julio y su continuación por Av. Blanco Encalada, para descargar en Abate Molina con conexiones al sistema de regadío poniente. Su principal función es el riego de parte del Parque O'Higgins y de la alimentación de regadores pertenecientes al Club Hípico de Santiago.

CLIMA

La comuna de Santiago, al igual que todas las comunas de la Región Metropolitana presenta un clima mediterráneo con una estación cálida y seca prolongada (verano), e inviernos moderados desde el punto de vista de las precipitaciones y las temperaturas.

Debido a la condición cordillerana de la región, es posible encontrar variaciones en la temperatura a medida que se asciende hacia la cordillera, con variaciones en la atmósfera propias de la altura, produciendo inestabilidad que alcanza hasta los segmentos precordilleranos en las épocas cálidas.

Las precipitaciones se concentran durante los meses de mayo a agosto, con un rango de 200 y 480 mmm de agua al año. En las zonas de altura las precipitaciones son de tipo nival, acumulándose hasta su escurrimiento durante el periodo cálido (octubre - marzo).

Por otra parte, se ha detectado la presencia de un microclima local altamente influido por las características del relieve urbano comunal y la dinámica de interrupción de los vientos. Esto provoca un desplazamiento diurno de dirección sureste-oeste, la que se invierte en las noches haciendo descender por los cajones cordilleranos masas más frías que disminuyen las temperaturas nocturnas y matinales.

Los rasgos característicos del clima de la comuna de Santiago la define como de clima templado cálido con lluvias invernales y estación seca prolongada (7 a 8 mes de sequedad) de índice Csb1, según la clasificación de Köppen. Este clima comprende toda el área del país situada por debajo de los 1.500 mts. De altitud entre los 31° y los 35° de latitud sur.

Esta zona posee un ambiente térmico moderado, siendo su temperatura media aproximadamente 14.5°C, con una media de verano de 20.4°C y una media invernal de 8.7°C (Falcon, Castillo, Valenzuela,. 1970). Los valores de las temperaturas se ven afectadas por un cierto grado de continentalidad por el efecto de biombo climático de la Cordillera de la Costa que se opone a la propagación de la influencia del mar, situación que se aprecia en las oscilaciones térmicas anuales y diarias: en Santiago por ejemplo, éstos alcanzan a 12.6°C y 15°C.

2.3. ACCESIBILIDAD, TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Dentro del proceso de diseño del presupuesto, el diagnóstico estratégico en el tema del Transporte arroja importancia frente a los problemas relacionados con la movilidad de las personas y bienes y de calidad de vida de los habitantes de la comuna.

La concentración de actividades y la jerarquía metropolitana del centro de Santiago, prácticamente ha sido una constante histórica. Con el tiempo el centro se ha transformado producto de la creciente demanda por servicios y comercio, del conjunto metropolitano en constante expansión. Si bien las encuestas de origen-destino de las últimas décadas, confirman la centralidad metropolitana (nacional e internacional) del triángulo central, mostrándolo como uno de los principales actores y generadores de viajes, también se constata el proceso de descentralización de las actividades, hacia centros metropolitanos menores y más especializados en las actividades que sirven a la periferia habitacional.

El año 1965, los estudios de pre-inversión del Diseño del Metro, mostraban que en área metropolitana se generaban 1.018.000 viajes diarios, cuando el Gran Santiago tenía una población cercana a los 2.300.000 habitantes. Un 42% de dichos viajes tenían como destino la que es hoy la Comuna de Santiago (es decir 423.000 viajes diarios), época en que ésta tenía una población cercana a los 400.000 habitantes.

Según datos de la encuesta de Origen Destino del año 1977, en el Gran Santiago, se generaban 1.900.000 viajes, un incremento de cerca del 87% respecto del año 1965. Los viajes con destino en la comuna de Santiago, aumentan a 710.000 (un 68% de incremento respecto del año 1965), lo que representa en términos relativos una disminución, pues el total de viajes con destino en la comuna de Santiago, disminuye del 42% en 1965, a un 37% en el año 1977. El Centro Metropolitano se especializa y crece en términos absolutos (aumentan de 250.000 a 423.000 los viajes diarios al trabajo), pero en términos relativos al conjunto metropolitano, disminuyen de un 50% a un 45%. La comuna comienza a evidenciar un proceso de cambio de rol, perdiendo el residencial en desmedro de actividades económicas centrales y especializadas de tipo terciario.

De esta forma, la Encuesta Origen-Destino del año 1991, arroja que en el Gran Santiago se realizaban 8.366.500 viajes diarios (un incremento notable respecto del año 1977), de los cuales 1.415.000 tenían origen o destino en la comuna de Santiago. (Ver figura 1).

En la tabla siguiente se ve el comportamiento de los viajes reflejados en la encuesta OD durante el año 1991.

GENERACIÓN DE VIAJES SEGÚN MODO DE TRANSPORTE, TODO EL DÍA.

Medio de Locomoción	AREA URBANA						
	Norte	Occidente	Oriente	Centro	Sur	Sur-Oriente	TOTAL modo
Auto Viajes	88.300	119.400	643.500	190.200	140.700	138.700	1.320.800
%	8.89	8.76	34.87	13.44	8.80	12.08	15.79
Bus-Taxibus Viajes	554.000	648.600	689.200	798.200	742.400	574.900	4.007.300
%	55.80	47.44	37.34	56.41	46.46	50.07	47.90
Taxi Viajes	6.900	9.300	25.600	22.700	6.700	3.400	74.600
%	0.70	0.68	1.39	1.60	0.42	0.30	0.89
Taxi Col. Viajes	5.100	26.200	16.000	19.000	51.200	27.100	144.600
%	0.51	1.92	0.87	1.34	3.20	2.36	1.73
Metro Sólo Viajes	3.700	59.200	73.500	127.500	45.300	0	309.200
%	0.37	4.33	3.98	9.01	2.83	0.00	3.70
Metro Comb. Viajes	9.900	35.500	65.600	52.100	49.600	12.400	225.100
%	1.00	2.60	3.55	3.68	3.10	1.08	2.69
Caminata Viajes	257.700	360.500	174.800	166.100	418.700	280.400	1.658.200
%	25.96	26.37	9.47	11.74	26.20	24.42	19.82
Otros Viajes	67.200	108.400	157.300	39.200	143.400	111.200	626.700
%	6.77	7.93	8.52	2.77	8.97	9.69	7.49
TOTAL Viajes	992.800	1.367.100	1.845.500	1.415.000	1.598.000	1.148.100	8.366.500
%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Respecto de los resultados arrojados por la última encuesta de origen y destino aplicada en el año 2001 entre sus datos más relevantes, la investigación arrojó que un 42,1% de personas se moviliza en bus, mientras un 38,1% lo hace en automóvil.

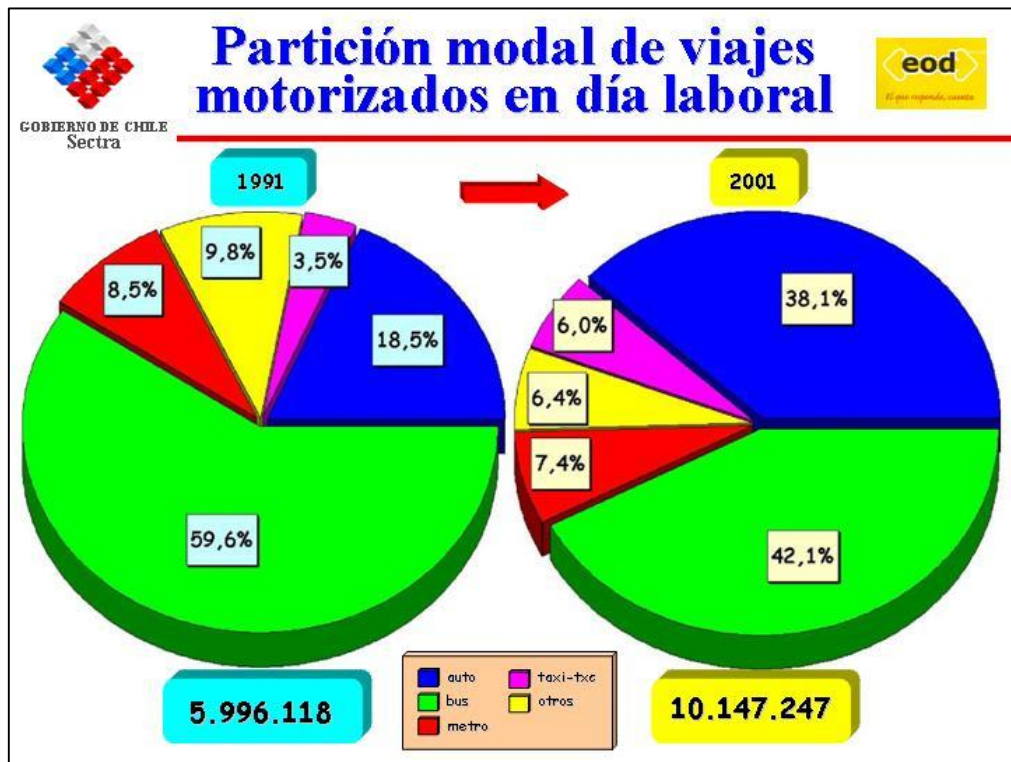
Según los expertos, esta variación se debe, en gran medida, a un fenómeno propio de los países que experimentan un crecimiento económico sostenido, lo que se traduce en un aumento directo de la tasa de motorización de la población.



Sin embargo, se piensa que fue un duro revés a los planes de transporte de las últimas décadas, pues el objetivo declarado fue fomentar el uso del transporte público o masivo.

Con todo el efecto es que la gente ha preferido el uso del automóvil particular a pesar de las dificultades crecientes de tránsito. La EOD 2001 señala que la tasa promedio de motorización es de 0,56 autos por hogar, mientras que en 1991 esta tasa llegaba sólo a 0,36 autos por hogar.

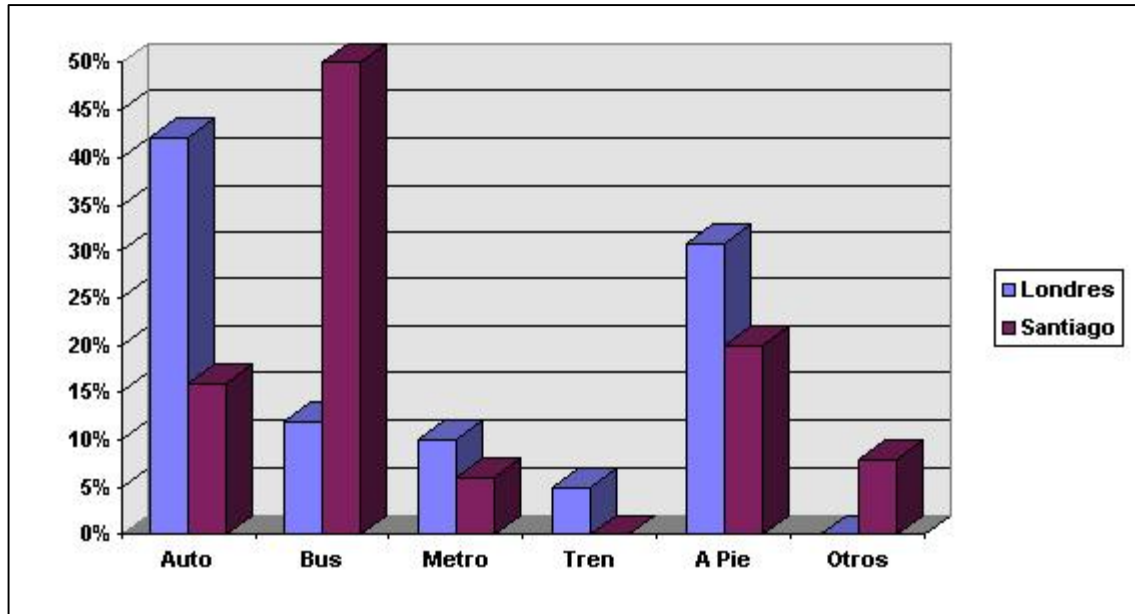
El estudio indica que en los últimos años ha aumentado notoriamente la movilidad de las personas (ver figura 3): en un día laboral se realizan 10.147.247 viajes motorizados, mientras que el año 1991 se efectuaban 5.996.118, lo que arroja un aumento de un 69,2%. De éstos viajes, el 13,5% se realiza en la hora punta de la mañana (7:30 a 8:30 horas), principalmente en automóvil y en bus



El uso de los distintos medios de transporte motorizados está fuertemente relacionado con el nivel socioeconómico de los viajeros: los viajes de quienes pertenecen a hogares con un ingreso mensual menor a \$450.000, corresponden mayoritariamente a buses (53,2%). En contraste, las personas que pertenecen a hogares cuyo ingreso mensual es superior a \$1.599.999, utilizan de preferencia el automóvil (76,4%), y sólo un 8,5% de sus viajes son realizados en bus.

La partición modal de Santiago, es decir la forma cómo esos viajes se distribuyen en los distintos medios de transporte (Bus, Automóvil, etc.), la hacen similar a ciudades de países en desarrollo, como Londres (Gran Bretaña). En Londres se hacen 26 millones de viajes diarios. El 42% se hace en autos y motocicletas, un 31% a pie y bicicletas, 12% en buses, 10% en metro y 5% en trenes urbanos (London Transport, 1995). Estos escenarios, con leves variaciones, se repiten a través del mundo.

Partición Modal en Londres y Santiago



Las autoridades destacaron que los datos arrojados por la EOD fortalecen el carácter imprescindible del Plan de Transporte Urbano de Santiago, en el sentido de que constituye una tarea impostergable el establecer en la ciudad un sistema de transporte público de alta calidad y que sea efectivamente competitivo con el transporte privado.

Aunque queda mucho por hacer, las medidas de gestión de tránsito y prioridad del transporte público en estos últimos años han permitido paliar en alguna medida los efectos de una tendencia creciente en el uso del automóvil, que de no abordar soluciones de largo plazo nos puede llevar a una situación desastrosa en el sistema de transporte al año 2010.

Incentivar el uso del transporte público y el uso racional del automóvil, son el eje central de las políticas de transporte del Gobierno del Presidente Lagos en la ciudad de Santiago. La implementación del plan de inversiones viales urbanas, la inversión en el metro, trenes y tranvías y el plan de modernización del transporte público permitirán proyectar a la ciudad de Santiago al año 2010 con un sistema de transporte eficiente y moderno, sustentable económica y ambientalmente, y que mejore la calidad de vida de los ciudadanos.

La ciudad ha cambiado, y quedan en evidencia como consecuencia del surgimiento de subcentros periféricos, del tipo "mall" o "Shopping" para la demanda residencial periférica, la incorporación de nuevos espacios industriales en la periferia en busca de mayor accesibilidad y facilidades de carga y descarga, cada vez más complicadas en el crecientemente congestionado centro urbano. Se evidencia así un proceso de desconcentración de actividades económicas, producto de la fuerte expansión residencial tanto pública como privada. Se constata al comparar las cifras de viajes en los estudios mencionados.

En 1965, el destino principal de los viajes de todas las comunas era la Comuna de Santiago, situación que se revierte en las mediciones de 1977, dónde el destino principal de los viajes generados en cada comuna, era en un gran porcentaje la propia comuna, fenómeno que se consolida en las mediciones de 1991, donde se muestra que el destino principal de los viajes generados por las comunas, son casi en su totalidad, las propias comunas de origen. Sin embargo este proceso de descentralización, ocurre en concomitancia con un proceso de especialización y concentración de actividades de mayor jerarquía (o alcance), pues en 27 de las 34 comunas el segundo destino principal, sigue siendo la comuna de Santiago.

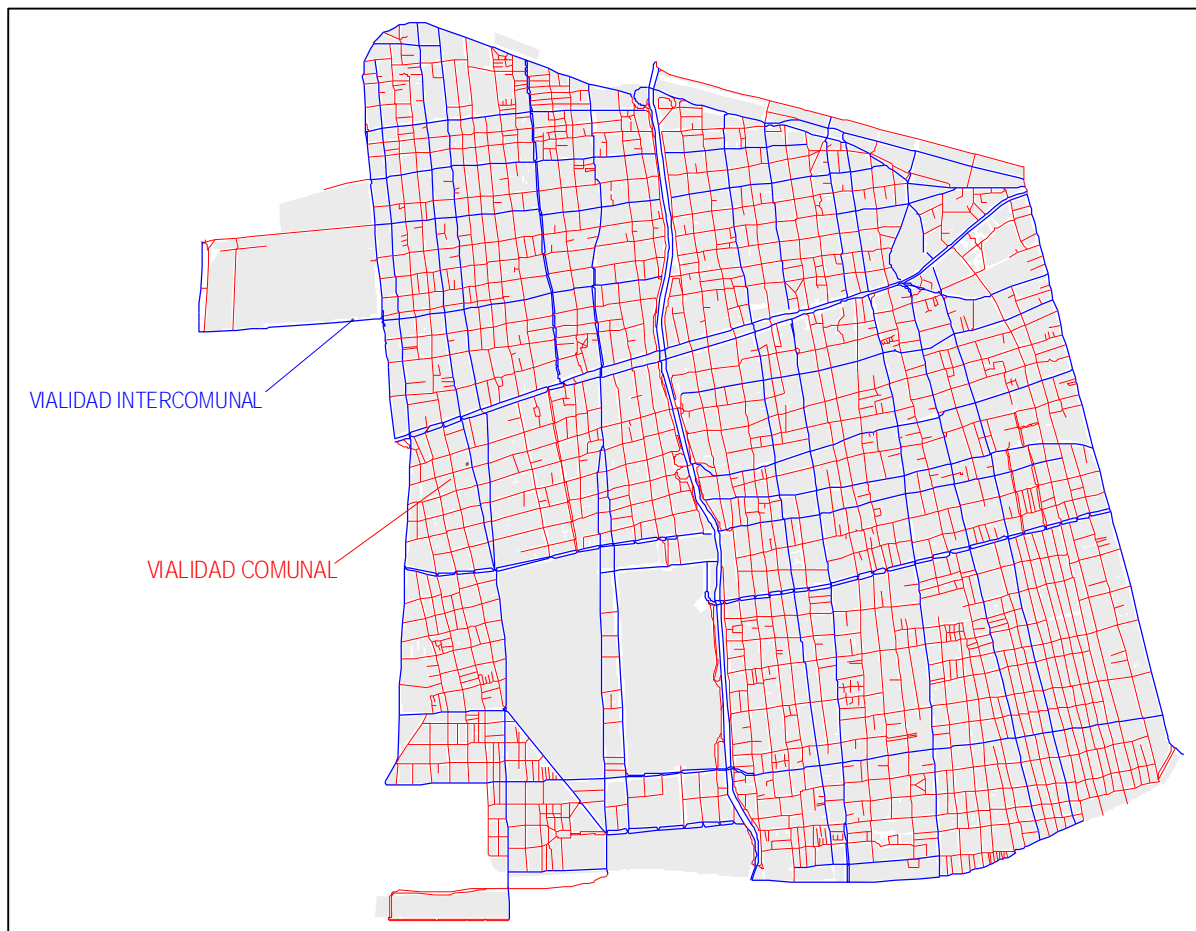
La Infraestructura Vial

La comuna de Santiago se caracteriza por contener el corazón del conjunto metropolitano, más allá de sus límites hacia la expansión periférica, la red vial se desarrolla en forma radio concéntrica a partir del CBD. Las principales vías interurbanas que cruzan la ciudad, pasan por la comuna de Santiago (Ruta 5, Costanera del Río Mapocho, Camino a Valparaíso, Autopista del Sol, etc). De igual forma, la vialidad urbana principal, es resultado de la expansión de la ciudad, por lo cual, la gran mayoría de las vías urbanas metropolitanas, llegan a la comuna, y la atraviesan por una red vial, de dimensiones locales.

La red vial para su desarrollo externo a la comuna, posee barreras naturales que condicionan la accesibilidad y su relación con el resto de la ciudad, como el Río Mapocho, Zanjón de la Aguada y el Cerro Santa Lucía. Debemos incorporar barreras artificiales, producto de equipamientos urbanos de escala metropolitana que con el correr, del tiempo han quedado incorporadas en el corazón de la metrópoli, transformándose en barreras al desarrollo, como son los parques urbanos (O'Higgins, Quinta Normal), Club Hípico, Infraestructura ferroviaria, y grandes emplazamientos industriales relacionadas con ésta.

Las soluciones en infraestructura vial, pasan por resolver los problemas de mayor capacidad vial que demandan los crecientes flujos vehiculares que cruzan por la red vial comunal, originados en el resto del conjunto metropolitano, y la necesaria mantención de la calidad de vida en los barrios tradicionales junto a la protección del patrimonio urbano arquitectónico. El transporte masivo, aparece como el principal agente contaminante del aire y acústico que fomenta el espiral de deterioro de los barrios de la comuna.

Mapa Red Vial Comunal



2.4. ASPECTOS DEMOGRAFICOS

Existen dos aspectos demográficos fundamentales que marcan a la comuna de Santiago, por una parte la pérdida sistemática de población residente y por otra que es considerada una comuna envejecida.

Actualmente la comuna de Santiago tiene una población total de 206.044 según el último Censo de Población y Vivienda 2002. Según el Censo de 1992 la comuna tenía una población de 230.977 lo que implica una disminución porcentual de -10.8.

Despoblamiento Residencial

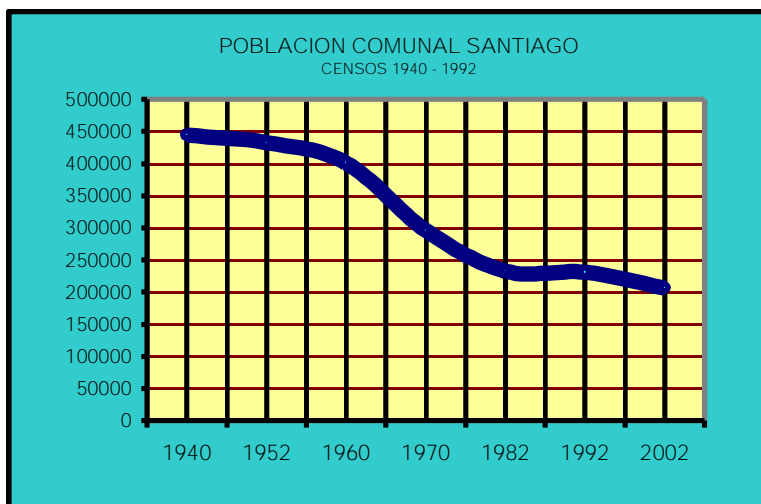
El proceso de deterioro y pérdida de población del área central de la ciudad como consecuencia de la pérdida de calidad en las condiciones de vida, no sólo afectó a la comuna de Santiago, sino también a un amplio sector de la ciudad. Este no fue un fenómeno de carácter meramente local, sino un proceso que sólo puede ser adecuadamente comprendido e intervenido a escala de toda la ciudad.

Algunas de las razones que explican este fenómeno son (a) la ausencia de políticas urbanas y la falta de una visión de ciudad que sus actores principales y el gobierno hubieran hecho propias; (b) la ausencia de un gobierno metropolitano, o al menos de una instancia de coordinación intermunicipal; (c) el desarrollo no planificado de la expansión de la ciudad, en el cual el sector público desempeña un papel principal a través de la ejecución de programas de vivienda social; (d) el desinterés manifiesto por el patrimonio acumulado en las áreas centrales de la ciudad en términos de inversiones en edificios, infraestructura y servicios; (e) la invasión del espacio público por el comercio informal; (f) la proliferación de sitios baldíos o eriazos; (g) las dificultades crecientes de accesibilidad al centro de la ciudad; y (h) la mezcla excesiva de usos de suelo que competían bajo el principio de la "ley del más fuerte".

Son razones que se conjugan para ir condicionando un proceso de causación acumulativa de deterioro que se manifiesta en la misma pérdida de población; el deterioro y la pérdida del stock edificado; el crecimiento de funciones no residenciales (como industrias, talleres y bodegas) y la falta de control de los impactos adversos que éstas generan sobre el entorno; la creciente contaminación y la dificultad de acceso al centro de la ciudad.

La municipalidad de Santiago es la instancia de gobierno local responsable de la administración de la comuna central de un área metropolitana de 4,7 millones de habitantes (Censo de población 1992) la cual concentra casi el cuarenta por ciento de la población total de país. El área metropolitana está conformada por 34 comunas que ocupan una extensión de 230.000 ha., con una superficie urbana consolidada equivalente al veinte por ciento del total del área, con una densidad promedio cercana a cien habitantes por ha.

Hacia principios de la década de los 90, la comuna de Santiago alojaba 230.977 habitantes, en una superficie total y casi enteramente urbanizada de 2.230 ha.. Esto correspondía a poco menos del diez por ciento de la superficie de las 34 comunas que componen el área metropolitana, con una densidad bruta de casi 104 habitantes por ha. Esta situación era fruto de un acelerado proceso de despoblamiento residencial que experimentó la comuna que dio origen a la ciudad. En efecto, entre 1940 y 1992, y mientras la población total de la ciudad crecía en casi cinco veces (de 952 mil a 4,7 millones de habitantes), la población residencial de la comuna de Santiago disminuyó casi a la mitad, pasando de 444,196 habitantes en 1940 a poco más de 230.000 en 1992. Este proceso de despoblamiento residencial fue particularmente severo entre 1960 y 1982, período en el cual la comuna de Santiago perdió 170.000 habitantes. Esto equivale al ochenta por ciento del total de la población que dejó de vivir en la comuna durante los últimos cien años.



Como se mencionó antes, una de las causas del vaciamiento del área central de la ciudad es el modelo de desarrollo urbano claramente expansionista que ha dominado la forma de hacer ciudad durante el último siglo, que ha afectado no solamente a la comuna de Santiago, sino a un sector más amplio. La explosión expansiva comenzó a fines de la década de los 30, cuando la población de mayores ingresos comenzó a buscar una forma de vida suburbana, ligado al emergente modelo de la ciudad jardín y a la introducción del automóvil.

En la ciudad de los 80 en adelante, el sector público tuvo un papel preponderante a través de la ejecución de programas de viviendas de interés social, construidos en su mayoría en la periferia de la ciudad, en un proceso de instalación que adicionalmente provocó una fuerte segregación socio espacial de la población

Envejecimiento de la Población.

Los notables cambios demográficos verificados en Chile, en especial el descenso brusco y sostenido de la fecundidad a partir de 1964, junto con el aumento de la esperanza de vida, más notorio desde 1950, produjeron modificaciones en el tamaño y en la composición por edades de la población. Lo anterior llevó al país a transitar hacia el envejecimiento demográfico de su población. En otras palabras, desde una relativa alta representatividad de jóvenes (menores de 15 años) y bajo porcentaje de personas de 60 años y más, se pasó en menos de 30 años a un menor porcentaje de jóvenes y un aumento de los adultos mayores.

A comienzos del siglo XX los adultos mayores eran algo más de 200.000 personas, en 1950 eran 417.000, en el 2000, 1.550.000 y el 2021 serán 3.100.000.

Tuvieron que transcurrir 50 años para que los adultos mayores se duplicaran (1900-1950); en los 50 años siguientes se cuadruplicaron y se espera que en tan solo 21 años más se vuelvan a duplicar.

Se ha producido una rápida disminución del porcentaje de menores de 15, aumentando la minoría creciente, vale decir, la población de edades más avanzadas. En el caso de Chile, en el año 2010 existirán 50 adultos mayores por cada cien menores de 15 años y

en el 2004, estos montos se igualarán; es decir, desde esa fecha, los jóvenes comenzaran a ser reemplazados por los viejos.

En el caso de la comuna de Santiago, el Censo de 1992 evidenció un porcentaje para la comuna de Santiago cercano al 17.1% que corresponde a 39.560 personas mayores de 60 años. Este porcentaje supera el promedio Nacional que se sitúa en el 10% y le otorga a la comuna la característica de envejecida.

A nivel Metropolitano es solo superada por la comuna de Providencia que tiene un porcentaje de adultos mayores cercano al 21%.

En 1960, la población de la comuna menor de 10 años era 3.6 veces superior a la cantidad de personas mayores a 65 años (130.000 vs. 36.000), y que en 1992, los niños eran prácticamente la misma cantidad que los adultos mayores (30.000 vs. 28.000).

Esta modificación en la estructura étnica de la comuna tiene diferentes comportamientos según zonas geográficas así, el mapa de zonas censales del gran Santiago que indica la proporción de población sobre 65 años, deja clara una pauta geográfica en que el predominio de la tercera edad se concentra en el área central de la ciudad, precisamente en el espacio sujeto a procesos de pérdida de población.

(ver Anexo 1: Resumen Estadístico del Censo 2002 – Comuna de Santiago)

2.5. EDUCACION

Según antecedentes de Estudios Sociales de la Municipalidad de Santiago, al año 2000, existían 54.000 residentes de la comuna cursan estudios en las diferentes modalidades (enseñanza preescolar, básica, media, universidades, etc.). Este universo se descompone en un 41% en nivel Básico, un 23% en el sistema universitario y un 14% en la Enseñanza Media. El sector sur de la comuna, alberga en promedio prácticamente el 50% de los alumnos totales del sistema. La distribución territorial, de la demanda educacional, se distribuye en patrones de concentración en ciertos barrios, como por ejemplo, el 45% de los alumnos universitarios, se localiza en el Distrito Central de Negocios (Triángulo Central), Mientras que en los Barrios Centro Poniente (Yungay y Brasil) y Sur (Franklin y Parque O'Higgins), se encuentran cerca del 50% de los estudiantes de enseñanza básica.

Caracterización de la Demanda Educacional Comunal.

Una característica que se ha evidenciado, es que cerca del 76% de los estudiantes de la Comuna de Santiago, asiste a establecimientos ubicados en la misma comuna. La primera área de competencia para Santiago, lo constituye el sector oriente con un 13% de los estudiantes. Según estudios sociales de la municipalidad de Santiago, el año 2000, el *punto de quiebre* o edad en que la población comienza a demandar servicios educacionales fuera de la comuna, se produce a los quince años. Entre quienes estudian fuera de la comuna (18%), la comuna de Providencia es la más demandada, atrayendo al 33% de los alumnos mencionados. De acuerdo a la dependencia del establecimiento, el 35% son alumnos del sistema municipal, sólo un 12% de colegios subvencionados y un 50% asisten a colegios privados.

En el período 1990-1997, Santiago muestra el más alto stock de superficie de infraestructura educacional con 171.000 m², superando a las comunas de las Condes

(155.000 m2), Providencia (70.000 m2) y Puente Alto con 56.000 m2 construidos. En el caso de la Comuna de Santiago, dicho stock se refiere principalmente a infraestructura universitaria. La oferta educacional más importante se concentra en establecimientos de Enseñanza Media y Universitaria, y es la más demandada por comunas periféricas al centro metropolitano.

A nivel Metropolitano, los establecimientos censados en un estudio de Mideplan el año 1998, reciben una población de 1.397.694 estudiantes, de los cuales el 64% corresponde a estudiantes de enseñanza básica y pre-básica, el 20% a estudiantes de enseñanza media, 13% a estudiantes de enseñanza superior y 3% a otros tipos de enseñanza. A la vez, un 75% de los alumnos están matriculados en establecimientos subvencionados y municipales, 21% asiste a establecimientos particulares pagados y un 4% a establecimientos de otras dependencias.

Matricula y Establecimientos, segun Enseñanza y Dependencia, Gran Santiago

Enseñanza	Dependencia				Matriculas		Establecimientos	
	Municipal	Subvencionado	Particular	Otros				
Prebásica	41.105 27%	47.378 32%	24.877 17%	36.661 24%	150.021 100%	11%	1.533 69%	
Básica	299.752 41%	339.856 46%	99.308 13%	875 0%	739.791 100%	53%	1.412 64%	
Media	85.904 30%	127.903 45%	46.648 17%	21.299 8%	281.754 100%	20%	618 28%	
Otra	25.936 56%	13.349 29%	6.568 14%	772 2%	46.625 100%	3%	214 10%	
Superior	- 0%	65.026 36%	114.477 64%	- 0%	179.503 100%	13%	153 7%	
Matriculas	452.697 32%	593.512 42%	291.878 21%	59.607 4%	1.397.694 100%	100%	2.215 100%	
Establecimientos	582 26%	836 38%	536 24%	261 12%	2.215 100%			

Fuente: MIDEPLAN, 1998.

Relacion entre nivel de enseñanza y dependencia de los establecimientos, Gran Santiago.

Enseñanzas	Municipal, subvencionada o fiscal	Particular	Otra
Prebásica	59%	17%	24%
Básica	86%	13%	0%
Media	76%	17%	8%
Superior	36%	64%	0%
Total	75%	21%	4%

Fuente: MIDEPLAN, 1998.

A nivel metropolitano, la distribución espacial de la superficie construida por alumno, en la educación no superior se distribuye de tal forma, que los sectores centro y oriente concentran las comunas con mayor superficie promedio, con 3,3 m² por alumno. Por el contrario, las comunas cuyos establecimientos educacionales poseen menos de 2,2 m² por alumno, se presentan en el sector sur y sur -oriente además de Quilicura, Maipú y Huechuraba. Para el caso de la educación superior, a nivel metropolitano, no se observa un patrón claro de distribución de superficie edificada por alumno.

El costo de la educación no superior presenta un promedio de 136 mil pesos, observándose una concentración de los valores más altos en el área oriente de la ciudad, donde son mayoritarias las entidades privadas. Los menores valores se localizan preferentemente en las áreas nor-poniente y sur, donde se concentra la mayor participación de escuelas municipales. El resto de las comunas presenta costos intermedios entre 50.000 y 200.000 pesos, del año 1996.

El costo de la educación superior alcanzó en 1996 un promedio de 781 mil pesos. En cuanto a su distribución espacial, se observa una especie de corredor en torno a la

Alameda, Providencia y Apoquindo, en un rango medio (entre 700 y 850 mil pesos), el que a la vez corresponde a la mejor accesibilidad desde cualquier punto de la ciudad y concentra una mayor diversidad de instituciones (centros de formación técnica, institutos profesionales y universidades). Los mayores costos fuera del área central se encontraban en la época del diagnóstico de MIDEPLAN, asociados a una oferta menos diversa o incluso singular tal como la Universidad de Chile en La Pintana, la Universidad Católica en Macul, la Universidad Central en San Bernardo, la Universidad Mayor en Huechuraba, etc.

Análisis De Los Viajes Con Propósito Estudio.

Una de las principales actividades del diagnóstico de MIDEPLAN en el año 1998, fue la realización de una encuesta de viajes a estudiantes. Se encuestó a un total de 27.559 estudiantes entre octubre y diciembre de 1996 y entre abril y junio de 1997.

Generalidades de la encuesta de viajes a estudiantes.

La población objetivo de la encuesta de viajes estuvo constituida por los alumnos de enseñanza básica, media y superior que estudian en establecimientos del Gran Santiago. El total de viajes expandidos resultó 2.458.795, superior a su homólogo de la encuesta ORIGEN-DESTINO de 1991 (2.097.914 viajes), determinando una tasa promedio de crecimiento 2,7% anual en los seis años transcurridos. La tasa de viajes por estudiante resultó de aproximadamente 2,017 viajes/estudiante.

Distribución de viajes.

En el cuadro siguiente se aprecia la matriz origen-destino de viajes con propósito estudio, para todo el día. Se ve que la zona centro (correspondiente a la Comuna de Santiago), pierde progresivamente importancia en la generación y atracción de viajes por motivo de estudios, respecto de localizaciones periféricas. Pero un patrón general, es que en todas las zonas, los destinos de la gran mayoría de los viajes están dentro de la misma zona.

Matriz origen-destino de viajes de estudio, todo el día

Área origen	Área Destino							Total
	Norte	Occidente	Oriente	Centro	Sur	Sur Oriente	Externa	
Norte	235.787	8.792	12.016	17.356	3.184	3.127	3.027	283.288
Occidente	9.579	379.015	16.094	56.437	9.731	5.779	1.635	478.269
Oriente	11.743	16.017	280.550	33.049	13.611	46.510	2.875	404.356
Centro	17.335	54.288	29.555	56.136	29.212	22.325	5.098	213.948
Sur	3.494	9.002	14.123	29.626	519.598	30.759	1.438	608.040
Sur Oriente	3.539	5.180	48.254	22.535	31.974	342.529	698	454.709
Externa	3.589	1.549	3.273	5.327	1.475	974		16.187
Total	285.066	473.843	403.864	220.465	608.784	452.002	14.771	2.458.795

Fuente: Mideplan, 1998.

La comuna de Santiago y su centralidad universitaria y cultural.

La actividad educacional en la comuna de Santiago, adquiere un rol preponderante en la dinámica local, por los desarrollos de educación superior y la calidad de la educación secundaria que oferta.

Las instituciones de educación superior, son las que generan la mayor atracción hacia la comuna, con una oferta de matrícula cercana a los 82.000 estudiantes, lo que constituye un 44% de la matrícula de educación superior de la Región Metropolitana, y ésta representa un 50% de la matrícula universitaria a nivel nacional. Uno de cada cuatro jóvenes que ingresa a la Universidad en el país, estudia en la Comuna de Santiago.

Matrícula educación Superior 1999

Institución	País		R. Metrop.		Comuna Stgo.	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<i>Universidades</i>	259.790	70%	125.898	68%	51.697	64%
Institutos Profesionales	56.972	15%	33.471	18%	10.096	12%
Centros de Formación Técnica	54.036	15%	25.790	14%	19.559	24%
TOTAL	370.798	100%	185.159	100%	81.352	100%

La infraestructura de Institutos Profesionales, también ha tenido en la comuna un desarrollo importante a partir del año 1980, año en que entra en vigencia la legislación que diversifica la educación superior en tres niveles: Universidades, Institutos Profesionales y Centros de Formación Técnica. Las sedes de Institutos profesionales, también se localizan preferentemente en la Comuna de Santiago, llegando a un 37% de los localizados en la Región Metropolitana.

Sedes de instituciones de educación superior 1999

Institución	País		R. Metrop.		Comuna Stgo.	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Universidades	73	20%	34	23%	18	24%
Institutos Profesionales	112	30%	54	36%	20	27%
<i>Centros de Formación Técnica</i>	184	50%	61	41%	36	49%
TOTAL	369	100%	149	100%	74	100%

Estos patrones de centralidad educacional, comienzan a reforzar la identidad de ciertos barrios de Santiago, como Plaza Brasil, Avenida República, Ejército-Vergara, Plaza Almagro, Parque San Borja, y vitalizándolos con la vida que estos centros educacionales generan en los lugares de emplazamiento, revitalizando el espacio público, y el comercio barrial.

En cuanto a la matrícula, la situación dominante la establecen las Universidades en la Comuna.

En el ámbito de la vida cultural, la Comuna de Santiago se ha consolidado como el espacio de mayor rango y jerarquía de oferta cultural del país, estructurada en base a: 32 centros, corporaciones, fundaciones y otras instituciones culturales; 24 museos; 15 galerías de arte; 37 salas de cine; 21 salas de teatro; 23 bibliotecas; 18 centros de formación cultural; y 54 edificios declarados monumentos nacionales, lo que forma una centralidad e infraestructura cultural básica para el desarrollo futuro de la comuna.

2.6. INFRAESTRUCTURA RECREACIONAL

La comuna de Santiago posee cinco grandes centros intercomunales para la actividad recreacional de la metrópolis: Parque O'Higgins, Quinta Normal, Cerro Santa Lucía, Parque Forestal - Los Reyes y Club Hípico, lo cuál corresponde a 235 há, es decir, un 5% del equipamiento total del área urbana del Gran Santiago.(según PRMS)

A nivel comunal existe 30 há de áreas verdes y 33 recintos deportivos públicos y privados, los cuales corresponden a 85.000 m² de patrimonio construido, de los cuáles el 15% han sido implementados en la última década.

En relación a la población comunal, el 22,4 % considera que practica deportes permanentemente, lo cual muestra un incremento de un 30% en relación al año 1995, considerando un promedio semanal de actividad deportiva de cuatro horas.(Diagnóstico Social N° 3.Municipalidad de Santiago 2001).

Los lugares en que se efectúan las practicas de deporte más frecuente son: Establecimientos educacionales: 31,1 % ; Otro lugar en la comuna: 25,8% ;Otro lugar fuera de la comuna: 17,7% ; Vía pública : 7,4 %; Multicanchas vecinales: 6,7% ;Parque O'higgins : 5,6%; Parque de Los Reyes : 2,5 %; Carol Urzua : 1,9%; Otros : 1,2 %.

2.7. ORGANIZACIONES COMUNITARIAS

De acuerdo a la Ley 19.418 establece que las Organizaciones Comunitarias son aquellas con personalidad jurídica y sin fines de lucro, que tenga por objeto representar y promover valores e intereses específicos de la comunidad dentro del territorio de la comuna o agrupación de comunas respectiva.

Quién rige el funcionamiento de las Organizaciones Comunitarias son los estatutos, los cuales deben considerar lo siguiente:

- Nombre y domicilio de la organización;
- Objetivos;
- Derechos y obligaciones de sus integrantes y dirigentes;
- Causales de exclusión de sus integrantes;
- Organos de administración y control, y sus atribuciones;

- Tipo y número de asambleas que se realizarán durante el año, con indicación de las materias que en ellas podrán tratarse;
- Quórum para sesionar y adoptar acuerdos;
- Normas sobre administración patrimonial y forma de fijar las cuotas ordinarias y extraordinarias;
- Forma de liquidación y destino de los bienes en caso de disolución;
- Procedimientos de incorporación en la unión comunal de juntas de vecinos u organización comunal de las demás organizaciones comunitarias del mismo tipo, según corresponda;
- Establecimiento de la comisión electoral que tendrá a su cargo la organización y dirección de las elecciones internas.

El ingreso a las organizaciones comunitarias es un acto voluntario, personal e indelegable y, en consecuencia, nadie podrá ser obligado a pertenecer a ella ni impedido de retirarse de la misma.

Los miembros de las organizaciones comunitarias tendrán los siguientes derechos:

- ü Participar en las asambleas que se lleven a efecto, con derecho a voz y voto. El voto será unipersonal e indelegable;
- ü Elegir y poder ser elegido en los cargos representativos de la organización;
- ü Presentar cualquier iniciativa, proyecto o proposición de estudio al directorio. Si esta iniciativa es patrocinada por el diez por ciento de los afiliados, a lo menos, el directorio deberá someterla a la consideración de la asamblea para su aprobación o rechazo;
- ü Tener acceso a los libros de actas, de contabilidad de la organización y de registro de afiliados, y
- ü Proponer censura a cualquiera de los miembros del directorio, en conformidad con lo dispuesto en la letra d) del artículo 24.

Las municipalidades llevarán un registro público, en el que se inscribirán las juntas de vecinos y demás organizaciones comunitarias que se constituyeren en su territorio, así como las uniones comunales que ellas acordaren. En este registro deberán constar la constitución, las modificaciones estatutarias y la disolución de las mismas.

De igual modo, las municipalidades deben llevar un registro público de las organizaciones comunitarias, como, asimismo, la ubicación de sus sedes o lugares de funcionamiento.

La constitución de las organizaciones comunitarias será acordada por los interesados que cumplan con los requisitos que establece la ley, en asamblea que se celebrará ante un funcionario municipal designado para tal efecto por el alcalde, ante un oficial del Registro Civil o un Notario, todo ello a elección de la organización comunitaria en formación.