ADENDA COMPLEMENTARIA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
PROYECTO TREN ALAMEDA MELIPILLA

MEDIO HUMANO

ANEXO 6-EFP-1_2

ESTUDIO ETNO-HISTORIOGRÁFICO

GRUPO EFE

Santiago, 2018

Sustentable S.A.
Asesoría y Gestión Ambiental
Av. Providencia 2640. Of. 15 - A
Teléfono: (56-2) 23659306 Fax: (56-2) 23659307
www.sustentable.cl

ANEXO 6-EFP-1_2 ESTUDIO ETNO-HISTORIOGRÁFICO

ADENDA COMPLEMENTARIA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
PROYECTO TREN ALAMEDA MELIPILLA

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. Presentación 2
1.1. Introducción 5
2. Marco Conceptual 6
3. Metodología 7
3.1. Levantamiento de Información Primaria 7
3.2. Estrategia de Análisis 9
4. Resultados 10
4.1. Identidad e Historia en El Territorio 10
4.2. Cambios en el Tiempo 16
4.3. El Tren: Imaginario Cultural, Problemas y Soluciones 28
5. Conclusiones 48
6. Bibliografía de Referencia 50

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Campaña de levantamiento de información de primeras fuentes 8

APÉNDICES

Apéndice 1: Mediciones Peatonales

Apéndice 2: Metodológico

1. PRESENTACIÓN

El presente Estudio Etno-historiográfico, se ha elaborado para dar respuesta a observaciones de la autoridad mediante la Adenda Complementaria. Las observaciones solicitan que los antecedentes historiográficos solicitados cuenten con un enfoque etno-historiográfico, a objeto de contar con antecedentes relativos a la identidad territorial de los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos en el área de influencia del Proyecto Tren Alameda Melipilla (en adelante, el Proyecto), para así evaluar la existencia de efectos significativos generados por la segregación que pudiese producir el confinamiento de la línea férrea, de acuerdo a lo establecido en el literal d) del artículo 7 del D.S Nº40 de 2012 del Ministerio del Medio Ambiente "Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental" (en adelante "RSEIA"), asociado a los sistemas de vida cuya identidad territorial se relacione con el uso del territorio, en sus prácticas culturales. Por otra parte, se solicita al titular complementar los antecedentes respecto a posibles externalidades negativas como consecuencia de la segregación espacial asociada al confinamiento de la faja vía, para descartar que éstas sean significativas, a consecuencias del literal b), c) y d) del artículo 7 del RSEIA, para lo cual se sugiere utilizar además de técnicas cualitativas, datos cuantitativos de modo de triangular la información.

Para responder a lo anterior y evaluar efectos de segregación social por confinamiento de la faja vía, se utilizó como insumo la información presentada en la Adenda Nº1, es decir, el Anexo 6-EFP-1 Estudio Cualitativo de Flujos Peatonales y de manera complementaria mediciones peatonales referidas a caracterizar cuantitativamente los flujos peatonales, mediante mediciones en distintos puntos representativos del trazado del Proyecto (Apéndice 1 del presente estudio).

Cabe mencionar que el Estudio Cualitativo de Flujos Peatonales presentado en la Adenda Nº1 tuvo por objetivo profundizar aspectos referidos a los flujos peatonales y desplazamientos de las personas que se encuentran en las poblaciones del área de influencia del Proyecto, ubicadas en sectores donde circulan personas que ocupan los cruces a nivel donde el Titular proyecta obras que cuenten con pasos peatonales.

Para caracterizar los desplazamientos de las personas se realizó un estudio de carácter cualitativo que, para efectos del levantamiento de información, utilizó la técnica de observación no participante, observando conductas peatonales de las personas que transitan por los cruces considerados, para entender los orígenes y motivos de los desplazamientos de los grupos humanos que se ubican cercanos a la faja vía, y que pueden verse afectados por las obras del Proyecto. Los resultados se presentaron en base a las características de cada uno de los cruces observados evidenciando: tipo de flujo, direcciones, sectores que conectan y equipamiento cercano lo que permitió dar cuenta que en todos los cruces si bien hay tránsito de peatones para atravesar la línea del tren y que la faja vía se presenta como un límite geográfico para las poblaciones, las pasarelas peatonales proyectadas que posibilitarán el flujo de un lado a otro, de modo que dichas obras no producirían un efecto adverso significativo en la conectividad del área de influencia del Proyecto.

En cuanto a las mediciones de flujos peatonales, éstas permiten determinar el efecto que la operación del proyecto tiene sobre los tiempos de desplazamiento de los habitantes cercanos que cruzan actualmente el trazado por sus distintos puntos, así como datos recopilados a través de una encuesta origen destino en 13 puntos de aplicación con el fin de determinar los tiempos de desplazamiento, no sólo por el cruce de la faja vía, sino que analizando desde dónde vienen y hacia dónde van las personas. De esta forma, con el objetivo de identificar los períodos de un día normal más representativos del flujo peatonal y a objeto de realizar posteriormente las mediciones periódicas, se efectuaron mediciones peatonales continuas durante 14 horas en un día laboral de una semana normal o representativa del año en base a 5 puntos de medición: 2 en el área urbana, 1 en el área periurbano y 2 en el área rural. Con los resultados obtenidos de las mediciones continuas (definición de períodos representativos), se realizaron mediciones periódicas en 3 períodos en un

día laboral, de una semana normal o representativa del año, en aquellos sectores donde se proyectan las obras de pasos peatonales y estaciones, correspondientes a 41 puntos. Posteriormente, en base a los resultados obtenidos de las encuestas periódicas, se establecieron aquellos puntos que presentaban mayores flujos peatonales (sobre 200 peatones durante el día); los cuales corresponden a 13 puntos, para la aplicación de las encuestas origen-destino en 3 períodos en un día laboral, de una semana normal o representativa del año, de acuerdo a la periodización obtenida de las mediciones continuas y la identificación de los puntos más representativos, con el objetivo de identificar los orígenes y destinos más importantes y el tiempo promedio de estos viajes.

Junto con lo anterior, el presente estudio integra aspectos subjetivos de la historia de los individuos o grupos sociales, en relación principalmente a su presencia en el territorio, a partir de un enfoque etno-historiográfico[1], lo cual fue abordado a partir de entrevistas realizadas a grupos sociales presentes en el área de influencia del Proyecto. Para ello, fueron considerados tres criterios fundamentales a fin de comprender la profundidad histórica y alcanzar la memoria de un individuo: (1) Edad, (2) Tiempo de residencia en el hogar, (3) Tiempo de residencia en el sector para:

- Identificar los elementos fundamentales de las distintas identidades territoriales: cuál es su historia, cómo la ven los mismos habitantes y cuáles son las historias personales de los habitantes en el territorio.

- Recabar información para caracterizar los tipos de usuarios de los cruces y sus movimientos cotidianos, de modo de identificar eventuales problemas de segregación y pérdida de comunicación espacial con el territorio.

- Identificar la presencia del tren en el imaginario colectivo de los residentes, considerando tanto su visión pasada como futura.

De esta manera, se recabaron antecedentes con el fin de presentar los resultados obtenidos del levantamiento de información y los análisis pertinentes a partir de lo señalado en el literal b), c) y d) del Artículo 7 del RSEIA, de modo de dar respuesta a los requerimientos de la autoridad, en relación a la existencia o no de potenciales efectos significativos generados por la segregación que pudiese producir el confinamiento de la faja vía, sobre los grupos humanos presentes en el área de influencia del Proyecto, al indagar en aspectos históricos y culturales.

Por lo tanto, este estudio está enfocado en la complementación de la línea de base existente y la modificación o ratificación, a la luz de estos resultados, de la evaluación de impactos presentada y las medidas propuestas para los efectos indicados.

En función de lo anterior el estudio fue diseñado y realizado por un profesional de las ciencias sociales, con grado de Antropólogo social de la Universidad de Chile y Master 2 en Sociología de la EHESS de París, con experiencia de trabajo, tanto en investigación histórica como en estudios en terreno con organizaciones y

[1] En el mundo académico, el término "etnohistoria" refiere exclusivamente a la rama de la historia que se dedica al estudio de culturas y sociedades no occidentales, con el enfoque de preguntas de la antropología (subjetividad, cultura, etc.) pero con los métodos de la historia (archivos, testimonios, registros materiales, visuales, etc.). Los ejemplos más famosos son los cientos de libros y artículos escritos sobre la civilización Inca o azteca a la llegada de los europeos a América, a partir de lo que relatan los primeros cronistas. En Chile, este enfoque se ha usado intensamente para conocer a la sociedad mapuche y sus transformaciones subjetivas y objetivas desde el siglo XVI hasta nuestros días, usando fuentes documentales y memoria oral.

servicios públicos, diseñando y aplicando metodologías cualitativas y cuantitativas. La inclusión de este profesional dice relación con la exigencia de la autoridad en cuanto a integrar una mirada desde la etnohistoria en el levantamiento de información. Así, el enfoque histórico-cultural escogido, permitió dialogar y complementar los resultados de la Adenda Nº1.

1.1. INTRODUCCIÓN

La autoridad ha aclarado lo que deberá comprenderse por grupos o comunidades humanas, en el inciso 3º del Artículo 7 del RSEIA:

> *"Se entenderá por comunidades humanas o grupos humanos a todo conjunto de personas que comparte un territorio, en el que interactúan permanentemente, dando origen a un sistema de vida formado por relaciones sociales, económicas y culturales, que eventualmente tienden a generar tradiciones, intereses comunitarios y sentimientos de arraigo."*

Asimismo, ha indicado la forma en que se comprenderá la alteración significativa de sistemas de vida y costumbres, en el mismo articulado, en los casos en que se den alguna de las siguientes circunstancias:

> *a) La intervención, uso o restricción al acceso de los recursos naturales utilizados como sustento económico del grupo o para cualquier otro uso tradicional, tales como uso medicinal, espiritual o cultural.*
>
> *b) La obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento.*
>
> *c) La alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica.*
>
> *d) La dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social del grupo.*

La temática tratada en el presente estudio refiere al literal b) c), d) del Artículo 7 mencionado, es decir, los efectos asociados a segregación social por confinamiento de la faja vía deben evaluarse en tanto ellos puedan ser capaces o no de obstruir y restringir la circulación o aumentar significativamente los tiempos de desplazamiento, alterar el acceso a servicios y equipamiento o bien dificultar o impedir el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, afectando los sentimientos de arraigo, cohesión social e identidad del grupo humano en evaluación.

Para evaluar esos posibles efectos desde una perspectiva histórica, se elaboró una pauta de entrevista semiestructurada (objetivos claros, pero con un margen para la improvisación en la conversación) siguiendo la hipótesis de que los tramos etarios de residencia están "alineados" con "capas históricas": Esto quiere decir que, a mayor tiempo de residencia, mayor acumulación de recuerdos y una experiencia de vida con "profundidad histórica". También considera la experiencia de residentes más recientes, de menor "arraigo" con la historia local, que representan transformaciones en las identidades locales, así como de aquellos que han tenido participación activa en organizaciones territoriales.

De esta manera, se indagó en la memoria personal de los entrevistados sobre sus trayectorias de vida, con una particular atención sobre la percepción de los cambios que perciben de la movilidad vehicular y peatonal en relación a la vía férrea, en el contexto de otras transformaciones, generalmente ligadas al poblamiento humano de sectores históricamente rurales que en las últimas décadas ha adquirido cada vez más los rasgos de las grandes ciudades. Estos cambios se manifiestan con mucha claridad en las comunas pertenecientes a las provincias de Talagante y Melipilla, pero también en las comunas de Maipú y Cerrillos, y en menor medida Estación Central, que hoy son netamente urbanas pero que en el pasado fueron rurales. Esta presencia de elementos rurales es más patente entre quienes habitan hace más tiempo en el lugar.

2. MARCO CONCEPTUAL

Si bien la finalidad de este informe es operativa y no tiene una finalidad académica, es necesario aclarar ciertas nociones provenientes de las ciencias sociales utilizadas en el análisis de la información recolectada.[2]

Un aspecto importante relevado por el enfoque etno-historiográfico dice relación con el vínculo de identidad territorial de la persona con la comunidad de habitantes, lo que aparece con mayor fuerza en los casos donde la persona tiene una vida social activa y participa de organizaciones. Definimos el concepto de **identidad** como la autoadscripción o reconocimiento de pertenencia a un grupo humano (nosotros) y a un territorio (aquí). El concepto de **cultura**, por su parte, será entendido en el presente estudio como aquellos significados atribuidos a los elementos del territorio y compartidos por los demás habitantes, gracias a los cuales, la persona reconoce una pertenencia social y espacial.

En relación a la **identidad social**, es importante destacar que el informante, además de dar su testimonio personal sobre su vida territorial, también es capaz de hablar en nombre de la comunidad y entregar la opinión más o menos general de los vecinos que comparten sus mismas circunstancias, formulando los testimonios desde un nosotros capaz de mostrar problemas comunes y anticipar soluciones. Es lo que, en el plano metodológico, asegura la representatividad de las metodologías cualitativas: la persona entrega individualmente significados compartidos, colectivos. Por otra parte, la identidad de un grupo siempre se define o se calibra en relación a un "otros" de los cuales, en este caso los vecinos (comunidad de habitantes inmediatos) se diferencian. En este caso ya no se habla de un nosotros sino de un "ellos" exterior. Por lo general, estos habitantes "externos" con quienes comparten el territorio, son los grupos que han llegado con posterioridad. En lo concerniente al marco histórico, hemos considerado insertar algunas notas al pie relativas a la historia del poblamiento reciente de Santiago, principalmente en la parte de ese estudio dedicada a las percepciones que tienen los habitantes de la llegada de los nuevos habitantes.

Desde el punto de vista de la **identidad espacial**, hay que tener presente que existen diferentes niveles de pertenencia (el "aquí"), que van desde la casa u hogar hasta el país, pasando por el barrio o vecindario o villa, el pueblo o comuna, la provincia o ciudad, hasta llegar a la comunicación interprovincial (tramo completo). Aunque es imposible separar completamente estos niveles de pertenencia espacial enunciados por los entrevistados, los resultados del estudio aluden a tres niveles:

- La casa, lugar de residencia del núcleo familiar.
- La localidad (sector), el lugar transitable peatonalmente en la vida cotidiana, vale decir, lo que va desde el vecindario a la comuna.
- El espacio de tránsito más o menos frecuente que implica movilización vehicular, particular o colectiva, entre las localidades, las comunas e incluso las provincias (zona centro-sur poniente de la Región Metropolitana).

[2] Estos conceptos están fuertemente inspirados en el enfoque teórico de los informes del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), principalmente aquel dedicado a las transformaciones en la identidad en Chile *Nosotros los chilenos: un desafío cultural* (2002) http://www.cl.undp.org/content/chile/es/home/library/human_development/nosotros-los-chilenos--un-desafio-cultural.html

Por último, la noción de **imaginario**, por su parte, refiere justamente a los significados compartidos por el grupo asociados a un elemento en específico del territorio, que para efectos de este estudio es el tren. Este imaginario cultural se construye socialmente en una temporalidad: pasado (memoria), presente (presencia) y futuro (expectativas).

3. METODOLOGÍA

3.1. LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN PRIMARIA

Dado el requerimiento de la autoridad, enfocado principalmente en la complementación de línea de base, en el presente estudio se utilizó un enfoque cualitativo de levantamiento de información primaria por medio de entrevistas en profundidad. Estas entrevistas semiestructuradas estuvieron centradas en la experiencia de vida pasada y presente de los entrevistados en el territorio, y combinan preguntas específicas con espacios más abiertos para la exploración de elementos subjetivos que pudieran ser relevantes para el estudio, tales como sus preocupaciones o vivencias más personales.

Las dimensiones exploradas fueron agrupadas en tres grupos de preguntas: (1) Circunstancias biográficas y trayectoria de vida en el lugar. (2) Desplazamientos y uso del tiempo y el espacio (ocio y trabajo). (3) Perspectivas del entrevistado/a sobre su futuro en el territorio.

Gracias a una base de contactos de organizaciones territoriales, y otros contactos más casuales que surgen en toda investigación en terreno, se seleccionó, siempre dependiendo de su disponibilidad, a un grupo de 23 informantes de edad adulta intentando alcanzar la mayor diversidad y paridad posible en los siguientes criterios:

- Edad
- Género
- Vínculo social con organizaciones territoriales (dirigentes, afiliados, no afiliados)
- Tiempo de residencia de la familia (en el hogar o el sector)[3]
- Cercanía de las obras (estación y pasarelas)
- Tipo de localidad (rural/urbana)

En la siguiente tabla se muestran los días del levantamiento de información y aplicación de entrevistas.

[3] La base de datos principal no contaba con el tiempo de residencia ni la edad de la persona.

Tabla 1 Campaña de levantamiento de información de primeras fuentes

Nº Entrevistado	Comuna	Fecha entrevista	Género	Edad
1	Melipilla	23/05/2018	Hombre	50
2	Estación Central	17/05/2018	Mujer	35
3	Maipú	18/05/2018	Mujer	30
4	El Monte	22/05/2018	Hombre	48
5	Cerrillos	17/05/2018	Mujer	54
6	Melipilla	24/05/2018	Mujer	66
7	Peñaflor	08/05/2018	Mujer	36
8	Talagante	09/05/2018	Hombre	54
9	Talagante	09/05/2018	Hombre	73
10	Maipú	22/05/2018	Mujer	60
11	Maipú	19/05/2018	Hombre	71
12	El Monte	20/05/2018	Mujer	69
13	Talagante	22/05/2018	Hombre	42
14	El Monte	22/05/2018	Mujer	36
15	El Monte	19/05/2018	Hombre	61
16	El Monte	20/05/2018	Mujer	55
17	El Monte	20/05/2018	Mujer	49
18	El Monte	21/05/2018	Mujer	47
19	El Monte	22/05/2018	Mujer	56
20	El Monte	22/05/2018	Mujer	61
21	El Monte	22/05/2018	Mujer	47
22	Estación Central	23/05/2018	Hombre	59
23	Melipilla	22/05/2018	Mujer	45

Fuente: Elaboración a propia

El detalle de la caracterización, instrumento aplicado y consentimientos informados de los entrevistados se encuentra en el Apéndice 2: Metodológico del presente estudio.

Sin entrar en detalles sobre la validez de las metodologías en ciencias sociales, hay que consignar que, a diferencia de los estudios cuantitativos que determinan previamente todas las variables a analizar en función de proporciones estadísticas y promedios y que aseguran su representatividad en función de la cantidad de encuestas que puedan aplicar, los métodos cualitativos utilizan muestras de menor tamaño pero capaces de representar la visión de un grupo social y mostrar la diversidad y los detalles de sus representaciones culturales gracias a su profundidad e intensidad, desplegando una mayor cantidad de preguntas, una capacidad de improvisación y dejando al informante la posibilidad de afirmar juicios importantes que no están considerados previamente por la pauta de entrevista. Esta representatividad se basa, primero, como mostramos en el marco conceptual, en que la persona da testimonios individuales de experiencias colectivas (cuando habla desde un “nosotros”) y por tanto representa a un todo social mayor. En segundo lugar, las

técnicas de levantamiento de datos cualitativos validan y generalizan sus hallazgos principalmente en función de la saturación de la información: cuando en distintas entrevistas se repite la misma información, es posible hablar de un grado de generalidad y validez del testimonio.

3.2. ESTRATEGIA DE ANÁLISIS

Los relatos recogidos gracias a las entrevistas fueron analizados por temas, que se agrupan en las tres dimensiones, que estructuran los resultados del estudio: (1) Historia e identidad de las personas en su lugar de residencia. (2) Percepción de los cambios fundamentales en el tiempo (poblamiento residencias y sobre poblamiento de vehículos). (3) Imaginario histórico del tren, perspectivas a futuro y detección de problemas puntuales asociados al proyecto.

Para llegar a esta estructura, la información fue segmentada en categorías emergentes de los relatos y en categorías predefinidas por el objetivo de la investigación: circunstancias de llegada al lugar, vida social, representación del barrio y de la casa, desplazamientos, presencia del tren en la memoria y la vida diaria, expectativas, entre muchos otros.

4. RESULTADOS

4.1. IDENTIDAD E HISTORIA EN EL TERRITORIO

A continuación, se mostrará qué es lo que hace que los residentes valoren su espacio de residencia desde el punto de vista de sus trayectorias de vida en el lugar, con particular atención en las razones y expectativas iniciales de su proyecto de vida en el lugar y los esfuerzos realizados para llegar a ello. Veremos así que la satisfacción de haber logrado la autonomía residencial varía entre los esfuerzos de los vecinos organizados y los esfuerzos personales de los individuos o núcleos familiares en relación a sus viviendas. En todos ellos, se valoriza altamente haber materializado el proyecto de la casa propia, considerada como un hito en sus historias de vida.

En los residentes urbanos de mayor antigüedad se manifiesta con mayor fuerza el carácter colectivo de este esfuerzo, que ha dado origen a instancias de participación eficaces para la solución de problemas comunes y está asociado a un modo de vida donde prima la cercanía entre los vecinos (rasgo muy presente en los habitantes rurales). Particularmente fuerte es el arraigo y sentimiento de pertenencia a la colectividad y a la familia, en aquellos vecinos nacidos en el lugar de residencia o en las comunidades aledañas.

En el caso de los habitantes rurales, las redes de parentesco se extienden por el territorio a nivel interprovincial. La relación entre parentesco y territorio entre los habitantes urbanos se da a nivel intervecinal. Esta valoración del colectivo existe entre los vecinos organizados de las comunas rurales, pero con menor intensidad. En los residentes más nuevos, el arraigo territorial aparece más como un esfuerzo individual, menos implicado con la vida del entorno social, y su identidad está asociada al trabajo y la familia.

Los valores mayoritariamente mencionados asociados al lugar de residencia son la tranquilidad, la seguridad y la comodidad de desplazamiento (asociada al uso de tiempo libre). En menor medida aparece el entorno y el paisaje.

4.1.1. RASGOS DE IDENTIDAD E HISTORIA COLECTIVA

Como acabamos de señalar, la historia de la persona en relación a su territorio es fundamental para comprender el apego subjetivo a éste y su identidad social. Muchos de los entrevistados “son de allí” –porque han nacido ahí o porque llevan un tiempo suficiente como para haber establecido vínculos sociales e integrado el entorno en sus percepciones cotidianas– y tienen un apego al lugar y una red familiar importante. Destaca en ellos la importancia no solamente de la casa sino también de la comunidad, del territorio y del paisaje, y sobre todo su propio pasado.

> *Llevo 48 años viviendo acá [Villa México]. Tengo un sentido de pertenencia, llegué tan chica que conozco este espacio de toda la vida, yo vine acá al colegio por primera vez, acá funcionaba un dentista, me sacaron los primeros dientes. Eran bonitos tiempos para mí, todos llegamos de la misma edad más o menos. Yo soy la menor de las mujeres y mis hermanas venían lolitas y había mucha juventud. Las casas eran todas iguales, los departamentos, se hacía mucha vida de barrio, yo eso echo de menos. Conversar y saludar a los vecinos.*[4] (Informante Nº5)

[4] Desde los años 50 se inicia una política dirigida a entregar viviendas en propiedad a través de crédito. En 1953 se funda la Corvi y en 1965, el Minvu, para hacerse cargo de los grupos socioeconómicos más bajos y a dar incentivos fiscales a la clase media-alta. La Villa México es un claro ejemplo de vivienda para la clase media por medio de postulaciones. Así, en los procesos de construcción de villas

Soy nacida y criada acá, en esta misma casa, aquí vivía mi abuela y mi mamá, llegó a los 16 años aquí y todos nos criamos juntos. (Informante Nº20)

En la creación de este sentimiento identitario territorial es fundamental el vínculo presencial y el mutuo conocimiento entre los habitantes del territorio. Varios entrevistados afirman contar con familiares en la localidad o el sector. La presencia de la familia en los discursos no solamente hace alusión al núcleo doméstico, sino que se convierte en parte de la red de la persona en la localidad de residencia, pero también los sectores aledaños a nivel de la provincia o del valle. Esta red, como veremos más adelante, es importante también para comprender el sistema de desplazamientos cotidianos en el espacio local o intercomunal, y ofrecen un nicho de beneficiarios potenciales para los tramos internos. Algunos de estos vínculos familiares territoriales se muestran más activados que otros, y están presentes tanto en las comunas de las provincias de Talagante y Melipilla, como en las comunas de Santiago (ver 4.2.2.2.):

Mis hermanas que se casaron se fueron y las vamos a ver a sus casas, ya no viven en la comuna. Tenemos igual hartas amistades con los vecinos de toda la vida. (Informante Nº5)

Tengo siete hermanas mujeres. Todas nos criamos acá, hay una que vive en Melipilla, dos que viven en Maipú, una en la florida, y dos más acá en El Monte. Mi papá vive en los hermanos carreras. Mi mamá murió. (Informante Nº16)

Yo nací en Melipilla. Mi familia son todos de Melipilla. Mis primos están todos en Melipilla, María Pinto, San José. Tengo once hermanos. Están todos bien. Mi hermano está en la estación. (Informante Nº8)

Yo tengo familiares acá por el lado de mis papas y por el lado de mi esposo. Tengo hermano acá y otro en Santiago viviendo en Macul, y una hermana viviendo en el Monte, en la villa El Alba. No los veo mucho. De repente en las fiestas familiares uno se encuentra. Todos los hijos se han ido quedando acá. Que yo sepa ninguno que haya ido a vivir a Santiago, excepto mi hermano. Ha llegado poquita gente nueva [últimamente]. No hemos tenido muchos cambios. (Informante Nº18)

Tenemos tres hijos, dos en Talagante, y uno en Peñaflor. Sí se visitan, yo viajo para allá y el para acá. Nos vemos todos continuamente. (Informante Nº9)

Tengo a dos hermanos en El Monte, en la Población Los Héroes y otro cerca del consultorio y otro en Chacón. (Informante Nº6)

Entre los factores que determinan el arraigo de la persona al territorio de la colectividad de origen está la historia compartida con los demás vecinos de haber construido el barrio a lo largo del tiempo. Este recuerdo es muy valorado socialmente, y que en los residentes más antiguos antecede a los esfuerzos individuales. Sin este esfuerzo acumulado, no habría podido conseguir la vida que hoy llevan. Este rasgo es relatado como una lucha, en ocasiones en alianza con los servicios públicos, ya sea para regularizar las propiedades o para obtener mejoras en el espacio público. Cabe destacar desde ya que casi todas las mujeres y hombres entrevistados, esta suma de esfuerzos está asociada a un cierto orgullo y a una satisfacción meritocrática.

se encuentran personas de distintas proveniencias, muchas veces de clase media con populares. Es difícil determinar la proveniencia exacta de los habitantes, pero queda claro con estas citas, que son desconocidos y fuente de incertidumbre, lo que se debe a que las soluciones habitacionales colectivas estaban dirigidas a grupos económicamente homogéneos, que vieron llegar luego a conjuntos habitacionales para otros niveles económicos.

> *Los primeros vecinos eran treinta, pagaban cuotas Corvi, y estaban autorizados por el SERVIU para estar ahí. Hay vecinos que todavía tienen sus libretas guardadas. Hace como 10 años se trabajó con Chile Barrios y sacamos el alcantarillado, se regularon los títulos de dominio. De esa forma se fue creando la villa.* (Informante Nº18)

> *Siempre nos dijeron que nosotros éramos campamento y éramos toma. Tuvimos que reactivar todo hacia atrás y escarbar documentos. Gracias a esos documentos que tenían varios vecinos se pudo […] trabajar aquí porque estábamos optando a sitios acá. Pero siempre nos dijeron que íbamos a ser erradicados, pero nosotros peleamos que queríamos quedarnos aquí. Eso fue el 2005.*[5] (Informante N°17)

En ocasiones, particularmente entre los entrevistados de menor nivel socioeconómico, se valora el apoyo institucional, principalmente del municipio en el tema de la vivienda (aunque puede ser objeto de duras críticas en otros temas):

> *La verdad es que nosotros quedamos muy bien, es un lugar muy tranquilo para vivir, hasta aquí no hemos tenido ningún problema. Yo no tengo nada que podría reclamar. Y quedamos dentro de la comuna donde hemos vivido siempre. Debo reconocer que ahí la alcaldía se la jugaron porque la gente siguiera viviendo acá, y se movieron por este terreno. Tuvimos harto apoyo del municipio en ese sentido.* (Informante Nº4)

> *Después a medida que fueron pasando los años el Municipio dependiendo del alcalde fue metiendo gente aquí. […] Antes la villa era de maicillo los caminos, no teníamos alcantarillado, ni agua ni luz propia, eran muy pocas las casas habilitadas con agua y luz.* (Informante Nº18)

Esta historia colectiva, aparece en ocasiones como como una verdadera familia, asociada a una carga solidaria que, como veremos, está desapareciendo (ver 4.2.1). Desde ya, cabe subrayar que los recuerdos del pasado son casi siempre valorados positivamente:

> *En aquella época [1972] estábamos a lo justo y necesario. Nosotros nos conocemos desde un principio y sabemos bien quien viene a qué casa, todos tenemos que ver con el vecino de acá o el de allá, aquí es muy raro no saber quién es de aquí. Es como los papás de nosotras que nos vieron a nosotras [de niñas] y ahora ven a los nietos.* (Informante N°18)

> *Yo tengo bonitos recuerdos porque cuando llegamos a esta villa nosotros llegamos, porque el presidente como conocía la historia de nosotros nos dio un pedacito ahí para que viviéramos, […] donde gente muy unida, hasta el día de hoy. Hay poca gente que no es así [aquí]. Nos cuidamos unos con otros y eso es lo que más me gusta.* (Informante N°19)

[5] La mayoría de las tomas fueron desalojadas hasta fines de los 60, salvo excepciones. Desde el gobierno de Frei Montalva las tomas se empiezan a quedar en sus lugares y en muchos casos se dan procesos de autoconstrucción amparados por el Estado. Un caso de política de vivienda de esta época es la famosa Operación Sitio construir en extensión y no en concentración. En ese momento, se veía la demanda por transporte como algo positivo. Con todo, podemos decir a rasgos generales que la migración del campo a la ciudad pasa por los conventillos antes que por las tomas y las poblaciones. Esas familias de origen campesino (y muchas no vienen directamente del campo, sino de pequeñas ciudades rurales), llegan a las poblaciones de rebote, pasando primero por Santiago. En los 90 (gobiernos de Aylwin y Frei Ruiz-Tagle) se neutralizan las tomas.

En esta historia compartida con los vecinos y familiares, siempre positiva, destacan sobre todo ciertos hitos de trabajo colectivo que, según los entrevistados, sirvieron para forjar vínculos solidarios entre los miembros de la comunidad[6]

> *Todos los meses la empresa descontaba a los trabajadores un porcentaje de sueldo para pagar los sitios que les habían sido entregados. Como los trabajadores se desempeñaban en la construcción, las viviendas fueron autoconstruidas. Para esta tarea fundaron una Cooperativa que siguió funcionando por años. […] Para agilizar la construcción de las casas establecieron un calendario donde todos los fines de semana se construía una casa distinta. Para inicios de los años 60 estaban todas las viviendas construidas en el sector* (Informante Nº6)

En el testimonio siguiente, vemos que estas organizaciones existían incluso con anterioridad a la construcción del complejo habitacional, y son ellas las que dan formalmente origen a las organizaciones vecinales que se harán cargo de conducir la vida comunitaria en el futuro:

> Fue la misma directiva que venía desde el proyecto de vivienda la que se hizo cargo de seguir trabajando como directiva del condominio. […] Además la Ley de Condominios dice que, si no hay un administrador, tiene que el presidente del comité hacer de administrador. En primer lugar, está la presidenta, la tesorera, la secretaria y dos directores. Ellos son los encargados de gestionar las reuniones, gestionar los trámites que se tengan que hacer, cobrar los gastos comunes, hacer reparaciones de las cosas que vayan. Y eso, pagar luz y agua, que es el gasto común y velar porque esté limpio y se vayan haciendo cosas para el bienestar de todos. […] Normalmente el Comité organiza actividades recreativas, hace la fiesta de la primavera para los niños, para navidad se hace una fiesta también donde se le hacen regalos a los niños. (Informante Nº4)

Volviendo a las comunas semi rurales como El Monte, y a los residentes de más reciente data (1987), esta valoración de esfuerzo colectivo está presente, así como la constatación de que sin la organización no habrían podido gozar de la vida que hoy tienen, pero muestran un mayor grado de repliegue en la villa o condominio:

> *El 1985-87 nos entregaron las casas. Ahora llevamos en esta casa 31 años. Llegué a ser directora del liceo de este pueblo, y con los profesores organizamos una cooperativa para conseguir casa, éramos jóvenes, y luego de buscar y buscar quedamos privilegiados porque logramos tener este terreno, que estaba hipotecado. Por eso a esta villa le llaman la Villa de los Profes. […] Logramos doblar la mano al ministerio. Nos construyeron unas casas excelentes. Nos querían hacer unas casas de dos pisos con setenta casas, pero no quisimos y nos quedaron unos terrenos estupendos. Esta villa es única, no hay ninguna como esta, nuestra plusvalía ha subido mucho. Es privilegiado vivir aquí, tenemos el banco, el supermercado, locomoción.* (Informante Nº6)

También en el caso de los poblamientos más recientes de Santiago (1966), es posible observar cómo se entrama la relación entre los vínculos familiares, crecimiento en el seno de la unidad doméstica y la necesidad de nuevos espacios para vivir, ampliando así la red sobre el territorio. Esta manera de establecerse explica buena parte de los desplazamientos cotidianos de la población:

[6] La historia de estos esfuerzos es además considerada como un factor de identidad, y su desconocimiento es una de las causas del debilitamiento del vínculo social en el territorio, que es visto como un mal propio de nuestra época, como veremos más adelante: *Los vecinos conocen poco la historia de la villa, cuando tú hablas del tema de la toma, la gente no reconoce que llegó con la toma. Dicen que se las asignaron. Aquí hay gente que uno conoce de toda la vida que se compró un auto y cambió. Yo echo de menos a los vecinos antiguos, la gente nueva tiene un poder adquisitivo importante para comprar las casas de acá, llega gente que cree que está llegando al barrio alto, algunos al menos*. (Informante Nº5)

> La Población Santiago se originó a partir de la segunda generación de habitantes de Población Los Nogales. Mis papás se conocieron en Población Los Nogales. Las personas que llegaron ahí obtuvieron sus viviendas a través de comités de allegados. […] La mayoría de estos eran hijos de los primeros habitantes del sector, los que, al crecer y conformar familias, necesitaron de una casa propia. […] Se han formado relaciones sociales entre los habitantes de estas poblaciones, ya que los familiares viven en poblaciones y villas aledañas. Todas estas personas se visitan, se cuidan los hijos y se encargan las casas.[7] (Informante Nº2)

Los residentes más recientes (1999), de menor nivel socioeconómico y de medios urbanos, también muestran esta valoración del esfuerzo colectivo como un factor en la calidad de vida y en la creación de vínculos de solidaridad y cooperación duraderos, capaces de superar dificultades de convivencia.

> *Nosotros antes vivíamos en unas casas de madera, donde no teníamos vecinos ni arriba ni adelante ni al lado. Aquí había que compartir con gente la escalera, el bock, el pasaje, el barrio. Era otro sistema que nos cambió la vida en un giro de 180 grados. […] El primer año [1999] que nos llovió fue caótico porque se mojaron todos los terceros pisos. Y como vecinos tuvimos que salir a la ayuda de todos los demás. Ahí nos fuimos conociendo y pudimos saber que todos tenemos realidades diferentes en la misma villa. […] Las organizaciones aparecieron los primeros tres meses de la villa, la JV. [Pero] nos demoramos 10 años viviendo acá para generar lazos con más personas*. (Informante Nº4)

> *Fue bastante buena la convivencia. O sea, por lo menos no hay violencia, están los problemas comunes de la gente común. La música, los ruidos, los niños que juegan hasta tarde en la noche, pero son problemas comunes que son solucionables. Todavía acá no hay delincuencia, que es importante, y estamos seguros. Yo encuentro que es un lugar seguro para vivir.* (Informante Nº4)

Muchas veces estas han sido superadas con el tiempo, gracias a un anhelo mayor que se repite en las entrevistas, el de la casa propia.

> *Y bueno la emoción de tener tu casa propia te hace aceptar muchas cosas. Con el tiempo se ha ido transformando en algo cotidiano y que uno tiene que vivirlo y aceptarlo, porque hoy en día, haya o no problemas con algún vecino, somos los que estamos y no podemos cambiar la situación. No vinimos por un tiempo, vinimos a quedarnos y echar raíces. Nosotros echamos raíces, tenemos tres nietos. La verdad es que los años que hemos estado con mi señora y mis hijos damos gracias a dios que no hemos tenido conflicto con los vecinos. Hemos tenido altercados por cosas de estructura de los departamentos o del block, cosas que vienen con la compra. Hay que tratar de vivir en paz con los demás y trabajar juntos por el bien de todos.* (Informante Nº4)

[7] Las citas que **no** van en cursiva provienen de entrevistas escritas. En cursiva van las transcripciones de audio.

4.1.2. RASGOS DE IDENTIDAD E HISTORIA INDIVIDUAL

La conquista de la casa propia se muestra en ciertos casos claramente como un logro familiar y/o luego individual por mejorar la calidad de vida, más que del esfuerzo colectivo u organizado:

> *Lo más importante que encontré aquí es más seguridad. El proyecto era una villa nueva, yo tenía como 22 años, yo lo único que quería era salir de ahí [Pedro Aguirre Cerda]. Casa nueva y vida nueva. […] Se supone que uno la compra para toda la vida, pero nunca se sabe. Estamos bien acá. No hemos pensado cambiarnos de casa ni de comuna.* (Informante Nº3)

> *Mis papás son de Santiago. Se arrancaron de Santiago a Peñaflor, nosotros vivíamos en una población que no era muy buena, la población Yungay, en la granja. Hacían operativos policiales. Llegamos el 97 a Peñaflor. […] A mí me trajeron al campo. Al final me gustó y me quedé acá. [Así que me siento] de acá de Peñaflor. […] Luego me fui a vivir a Santiago, viví 5 años en Macul y después nos compramos casa acá, en 2011 Llegamos acá con mis dos hijos chicos, de 4 y 1 años. A ellos les gusta acá, el que salgan a jugar a la plaza y que yo solo los esté escuchando, es tranquilo, llegaron chicos acá, es su casa. […] Esta casa para mí es todo. Me saqué la mugre por esta casa.* (Informante Nº7)

Asimismo, en estos casos más formales de poblamiento, y más replegados en el espacio cercano, los vecinos dan cuenta de satisfacciones personales más que colectivas:

> *Esta casa para mí es un lugar propio, mío, es un pedazo de Chile, es mío, nuestro. Esta casa es un cobijo.* (Informante Nº15)

> *Hace 22 años que vivo aquí. Yo puedo estar aquí todo el día si quiere, hago lo que quiero y puedo salir y llegar a la hora que quiero, este es mi lugar. (*Informante Nº16)

> *Cuando tú llegas a tu domicilio y vives la experiencia de tener tu propio hogar con tu familia es algo gratificante para cualquier persona. Ver crecer a nuestros hijos y la llegada de los nietos… Me siento premiado por la vida. Hoy es difícil acceder a una vivienda, a la gente le cuesta y tiene que encalillarse mucho. Nosotros no le debemos nada a nadie. Le dimos a nuestros hijos techo y estudios.* (Informante Nº4)

Independientemente de la ubicación territorial o del nivel socioeconómico, la conquista de la casa propia está asociada a los anhelos recién señalados de tranquilidad, seguridad, comodidad y autonomía, muchas veces centradas en el proyecto familiar. Es un rasgo sobre todo pronunciado en los residentes que no son originariamente del lugar. Llama la atención, además, que estos objetivos no varían si la persona es residente de una comuna rural o urbana.

> *Una de las cosas buenas es la tranquilidad. Estos barrios aquí están como apuntados como barrios peligrosos para vivir, que hay delincuencia y todo eso, y la verdad es que yo me he sentido muy tranquilo, tampoco andamos tarde en la noche, y la verdad es que no hemos sufrido ningún tipo de esa cosa. No sé para allá, para el fondo, no sé, creo que es más peligroso, pero igual tampoco nunca me ha pasado nada. Camino a Melipilla es más peligroso, han habido algunos asaltos. Pero más que nada eso.* (Informante Nº4)

> *A mí lo que me gusta de Maipú es que es residencial y no se ha elevado, seguimos al nivel del suelo, ahora están llegando, pero muy pocos, hay mucha área verde en Maipú, hay harto espacio, parques*. (Informante Nº24)

Este aspecto es muy valorado por los residentes, y que justamente desde hace pocos años está viviendo una crisis constatada por todos los entrevistados, es la comodidad de desplazamiento, lo cual le deja libertad y tiempo libre, cuestión que aparece como un asunto crítico para los entrevistados:

> *[En el futuro] Me imagino trabajando ahí mismo, ya llevo diez años trabajando ahí mismo, y espero seguir trabajando. Ojalá pueda. Porque para mí es cómodo, es cerca, no gasto plata en pasajes, tengo la opción de venir a almorzar a mi casa todos los días. Entonces estoy tranquilo, no tengo que madrugar a trabajar fuera, yo me imagino en cinco o diez años acá, a no ser que pase algo distinto, uno nunca sabe.* (Informante Nº4)

> *Todavía acá es tranquilo, a pesar de hartas cosas que han ido cambiando. Me gusta que trabajo cerca, estoy en dos minutos en el trabajo, y el bus del colegio deja a mis hijos acá mismo, o que puedo dejar el auto afuera y no me lo van a robar. Mis padres siguen viviendo por acá, en auto a 15 minutos, en Vicuña Mackenna.* (Informante Nº7)

En estos casos, la identidad territorial de la persona tiende más a darse por medio de la integración laboral más que con la vida comunitaria en lugar de residencia, para lo cual es fundamental la libertad de desplazamiento y una estructura horaria:

> *Yo igual soy más malloquina, porque además trabajo en el consultorio de Malloco, desde hace siete años. Todos me saludan. […] Yo soy de re pocos amigos, soy más hogareña, conozco a mi vecina. Trabajo de lunes a viernes, llego a las 5, espero a mi hijo a las 5, lo ayudo a hacer las tareas, vemos películas, eso sería mío día. No interactúo mucho.* (Informante Nº7)

Este rasgo de la identidad de las personas se convierte en una verdadera necesidad al pronunciarse sobre sus problemas de circulación, sobre todo para quienes se desplazan largas distancias, y en una expectativa que recae sobre el proyecto Tren Alameda Melipilla.

4.2. CAMBIOS EN EL TIEMPO

A continuación, narraremos cuáles son los cambios fundamentales percibidos a lo largo del tiempo y que han transformado su modo de vida principalmente en dos aspectos fundamentales: (1) el espacio social y físico, considerado desde el entorno inmediato hasta la provincia, asociados a un modo de vida rural (vínculo presencial, poca densidad demográfica, armonía con el entorno natural, etc.), y (2) los cambios más recientes relativos a la creciente presencia de vehículos particulares y mala administración de la locomoción colectiva, que han afectado tanto la circulación interna de la localidad y externa entre distintas comunas.

El primero fue gradual y lento – algunos vecinos más antiguos distinguen etapas – y se identifica un pasado lejano caracterizado por un modo de vida rural bastante positivo. La llegada de nuevos residentes es percibida tanto a nivel micro, a nivel del barrio (llegada de nuevos vecinos) como a nivel macro (la llegada de poblaciones en la comuna o la provincia). Los habitantes de comunas rurales perciben esta llegada como social y espacialmente negativa, considerándola como un factor de deterioro del paisaje, de cambio en la matriz productiva (los nuevos condominios se instalan en suelo agrícola), de pérdida de tradiciones culturales, de delincuencia, de anonimato y desconfianza y, por ende, de abandono de los espacios públicos. Estos cambios negativos son percibidos como necesarios, es decir, propios de los cambios a nivel nacional o

mundial y por ende no tienen una solución a escala en la que pueden incidir. Esta percepción es compartida por los habitantes de las comunas urbanas solamente en el plano de las relaciones sociales, acusando un deterioro de los espacios de participación comunitaria (desconfianza y anonimato). En el plano espacial, se perciben a sí mismos "afuerinos", mostrando una baja capacidad de integración más allá del entorno inmediato (barrio, villa).

El segundo, en cambio, fue abrupto (de los últimos 5 o 6 años), aunque logran identificar antecedentes que hoy explican la crisis vial. Tanto en las comunas rurales como en las urbanas, estos desplazamientos están integrados a la línea férrea como un elemento cotidiano, sin complicaciones generales, salvo el uso de vías alternativas por parte de vehículos que han invadido estos espacios que antes eran peatonales (consecuencia del colapso del espacio vial externo). Todos los habitantes de comunas rurales explicitan un empeoramiento drástico de la comunicación intercomunal. Tienen preocupaciones serias sobre la incompatibilidad entre el aumento de vehículos y un sistema de transporte público irregular y deficiente, que incentiva el uso de vehículos individuales, aumentando la carga vehicular tanto a nivel local como intercomunal. Este empeoramiento está relacionado con el imaginario rural perdido, en el cual la identidad territorial es más amplia (interprovincial). Si bien la percepción de caos vial es general, aparecen menciones a buses de acercamiento para empleados de los enclaves productivos, principalmente temporeros, que muestran una mayor eficiencia y regularidad.

4.2.1. POBLAMIENTO RESIDENCIAL

La historia del poblamiento humano del territorio es percibida de manera diferente entre quienes llegaron primero y quienes llegaron después al lugar, y entre quienes provienen de la zona y quienes son afuerinos (provenientes de Santiago u otras regiones del país). Desde el punto de vista de los vecinos antiguos, la llegada de las poblaciones aledañas o de nuevos habitantes en la villa o condominio, no siempre es bien vista, porque hay algo de la historia que se pierde (y por tanto también de la identidad) y cambia el paisaje cotidiano y el modo de relacionamiento.

> *Cuando yo era niño -a la fecha ya son 30 años- teníamos una comuna más rural, mucho más pequeña, la arquitectura era mucho más colonial de lo que la gente cree que es, teníamos una plaza de armas de tierra que ahora es de concreto, y teníamos mucho más campo alrededor del centro mismo de la comuna, ahora ese campo son poblaciones y viviendas sociales.* (Informante N°13)

Destacamos además una percepción de quiebre con la tradición y la identidad:

> *Yo vivo en el Monte desde mi nacimiento, siempre he sido Montina; mis padres también han sido Montinos. Antes era súper tranquilo. La gente era como más respetuosa; la niñez mía fue muy buena. Yo creo que ha cambiado en todo sentido, se perdió el respeto de los hijos hacia los padres y se perdieron las culturas de aquí del Monte, se perdieron las casas antiguas, por ejemplo, antes el mismo cuasimodo que se celebra aquí en el Monte topaba con las mismas fechas de las fiestas Montinas, y era una tradición que San Francisco fuera a darle la bendición a los locatarios de las fondas. Él como que daba inicio a las fondas. Ahora cada fecha es por su lado. […] Los lugares culturales también, porque me recuerdo que ahí en la "Patera" antiguamente, en donde se hacían las fondas, en el solar de los Carrera, antes era hermoso, era algo familiar y ahora se perdió, esta entrecomillas para "guardar los buses" del pueblo. […] Cambió todo ese sentido, la gente, la feria… ya nadie va a compartir, la gente va a ver y chao, nadie comparte como antes, nadie se involucra mucho con lo católico y en lo tradicional del pueblo.* (Informante N°14)

Como señala la cita anterior, estos recuerdos está asociados a un modo de vida cultura que, como aparece en la siguiente, abarcaba un territorio mayor que el de la pura localidad o del pueblo. Estos recuerdos del pasado muestran mayor conexión del valle entre a las localidades puntuales, en las que los residentes más lejanos no eran vistos como afuerinos en tanto identidad superior:

> *En las fiestas de San Francisco llegaban muchos huasos de todas las partes de la provincia de Melipilla y Talagante, entonces se juntaban muchos animales como para ir ejemplificando de lo que era el Monte hace 15 años atrás, una comuna fuertemente rural, con tradiciones muy cristianas, y un cuasimodo que no terminaba casi nunca, y ahora ha estado un poco más consumido por la modernidad…* (Informante Nº13):

En este caso, la persona afirma seguir viviendo en un espacio cohesionado, el condominio cerrado, pero detecta que la presencia de nuevos habitantes fuera de éste, en los nuevos condominios o poblaciones, ha sido un factor de cambio en la vida del pueblo y de la provincia, transformando la matriz productiva, la seguridad y el paisaje. Destacan los recuerdos de la antigua vida rural:

> *Cuando yo llegué esta era una comuna rural – lo sigue siendo esencialmente – pero en esa época era muy acentuado el ruralismo. Era agrícola la principal actividad, la [más] fuerte. Era una comuna donde había mucho latifundio, muchas haciendas, luego empezaron hacer fundos y luego con La Reforma Agraria empezaron los asentamientos y luego las parcelas. La cuestión [social] era muy fuerte respecto a la dependencia del inquilino con el patrón. Eso se reflejaba en el gobierno comunal, en que los patrones eran los alcaldes continuos, hasta que apareció alguien que quebró eso. Había muchos campesinos afuerinos también. Además, la población misma era muy poca. Si aquí cuando yo llegué debe haber habido unos 10000 habitantes, ahora son 37000 habitantes.* (Informante Nº11)

> *Lo que ha cambiado pero que ha sido fome es que hay más casas. Había hartos fundos y parcelas donde se sembraba, entonces el viaje a Melipilla era bonito, porque uno veía para fuera por ambos lados y la gente sembraba y cosechaba. Era bonito el viaje y entretenido. La nueva generación tiene otros estudios y no quiere seguir con el trabajo del campo, porque es muy sacrificado. Ahora el viaje para Santiago ya no se ve nada.* (Informante Nº16)

> *[Es lo que pasa en la provincia], se llenó de poblaciones [en los últimos 20 años], antes eran parcelas, entonces era más bonito, había árboles frutales, estaba la villa Undurraga, ahora no hay nada, puras poblaciones. No hay paisaje. […] Eso campamentos terminaron con todas las estaciones, y la tornamesa. Se robaron los trenes. No dejaron nada. En Melipilla desmantelaron todo, […] han hecho tira todas las cabinas, les han sacado los fierros y todo. Sería bonito que las volvieran a construir.* (Informante Nº8)

> *Este un inicio este sector pertenecía a la comuna Maipú, pero posteriormente pasó a ser parte de la comuna de Cerrillos. Villa Desco es una de las primeras villas que se formaron en el sector, el que en sus inicios era mayoritariamente campo. En los alrededores existían predios donde se desarrollaba la agricultura y parcelas de agrado. Cuando niña nos levantábamos a las 06:00 de la mañana para buscar leche y fruta al otro lado de la línea del tren.* (Informante Nº6)

> *La comuna ha cambiado harto, ha crecido mucho, antes era una comuna rural, habían muchas plantaciones, la ciudad llegaba hasta el Olimpo y de para acá eran plantaciones. Todo era campo. Maipú era chiquitito, era todo alrededor de la plaza. Pajaritos era puro árbol. Ahora se parece al centro de Santiago. […]. Yo cuando chico podía dejar mi bicicleta en la calle y no pasaba nada. Con el crecimiento de Santiago eso ha cambiado, pero no de forma dramática como sucede con ciertas*

> *villas más complicadas, pero eso es como en todo Chile* […] *Ciertas partes han mejorado* (Informante Nº24)

Este entrevistado, detecta claramente las etapas de este poblamiento cada vez más caótico.

> *Hay dos períodos. Cuando éramos jóvenes o niños aquí no había población alguna. El año sesenta la primera que aparece es una población Hermanos Carrera y la segunda es la de acá al lado, la San Francisco. Esas son de la época de Frei Viejo. Pasó mucho tiempo en que no hubo poblaciones […] La siguiente fue la época de la dictadura de Pinochet. Hubo un grupo que se inundó con el desborde del río y ahí se hizo la población El Moisés. […] Después de los 80 empezaron con una política de trasladar las poblaciones callampas desde Las Condes. Y empezaron a traer familias que no tenían nada, y aquí no había trabajo, había sido agrícola, luego fue una ciudad dormitorio, y sigue siéndolo.* (Informante Nº11)

> *Lo que más ha cambiado es la agricultura. Va quedando poco cultivo por acá porque los condominios les han tomado el espacio, y compran caro las tierras agrícolas. […] En los años 60 Talagante era tranquilo. Según la encuesta viven 50 mil personas. En ese tiempo eran 25.000. La gente empezó a llegar desde los 70, cambió Talagante, se notó poco al principio porque no eran grandes cantidades, pero con los años se empezó a haber mucha gente, sobre todo desde el año 2000. […]Acá estuvo Audax Italiano. Hoy va poca gente al estadio, cuando estaba bueno unos años llegaban más de 6000 personas, por el año 70.* (Informante Nº9)

Así, observamos la paradoja de que Talagante se superpobló pero disminuyó su vida social pública. Esto se debe, según varios entrevistados, a la diferencia cultural y socioeconómica de estos habitantes, que no han sabido adaptarse ni aprovechar las oportunidades del lugar, o porque estas oportunidades han desaparecido, justamente con el paso del uso de suelo agrícola a "ciudades dormitorio". Por lo general, esta constatación está acompañada de un sentimiento de pérdida o nostalgia por un antiguo modo de vida que desapareció y que no saben con qué remplazar, así como de invasión de rasgos negativos de la vida moderna (estrés, delincuencia, anonimato).

Este modo de vida más abierto, basado en vínculos de confianza y en el uso de espacios compartidos, y que es fundamental para el reconocimiento recíproco necesario para que exista una identidad comunitaria, se ha deteriorado o está bajo amenaza. Es el caso de los residentes más antiguos de zonas urbanas, para quienes la participación es fundamental para mantener una buena calidad de vida y resolver problemas comunes.

Este menoscabo del vínculo comunitario está relacionado con el deterioro y la inseguridad del espacio público –real o mediático– que a su vez favorece el repliegue de los individuos en la esfera privada.[8] De este modo, los entrevistados constatan un abandono de los asuntos comunitarios, con excepción de los que tengan que ver con mejorar la seguridad privada. Esto se ha instalado en un proceso lento y a veces contradictorio, pues coexisten la solidaridad y el individualismo, en mayor o menor grado según el lugar de residencia:

> *Hay solidaridad, pero también hay gente que le da lo mismo. La vida de los vecinos es que cada uno vive su mundo y vive en su metro cuadrado. Hoy el país está pasando por la delincuencia y la gente anda muy asustada. La inseguridad de las personas los hace tomar la vida de otra forma. El temor inseguriza, es mucho más alto del que podríamos imaginar hace quince años. Hoy yo salgo de mi*

[8] Sobre este tema, ver adelantos del próximo informe del PNUD en la siguiente entrevista a Rodrigo Márquez, coordinador de estudios: http://palabrapublica.uchile.cl/2017/05/08/rodrigo-marquez-sociologo-del-pnud-a-las-comunidades-territoriales-les-falta-pasar-de-la-resistencia-a-los-proyectos/

> *casa y no sé si vuelvo, hay tantas cosas que pueden pasar. […] No hay nadie en las calles, están todos encerrados en sus casas y en su mundo porque hoy la delincuencia y el microtráfico te hace vivir en un mundo inseguro. Una sociedad insegura. Viven enrejados en sí mismos. Los vecinos están tirando proyectos de poder cerrar los pasajes.* (Informante Nº4)
>
> *Hoy la gente anda temerosa de que la asalten, porque la televisión te informa tanta calamidad que la gente piensa que vive en estado de guerra.* (Informante Nº5)
>
> Hasta 5 años atrás [vivíamos] con mucha inseguridad debido a los asaltos que se producían en el sector, pero que, para solucionarlo, debieron enrejar los pasajes y así evitar robos. (Informante Nº6)

Lo cual ha llevado a tomar decisiones que perjudican aún más la vida comunitaria:

> *Aquí los edificios se cerraron y se crearon los condominios sociales, y la gente está peor, ahora no te abren la puerta, ya no conversan. Hubo un programa de condominios sociales. […] Lo hicieron apelando a la seguridad y al ordenamiento para los estacionamientos y con áreas verdes. Una vecina que no les había cambiado la calidad de vida, para que eso suceda tiene que cambiar toda la gente, me dijo ella.* (Informante Nº5)

Esto tiene consecuencias concretas en el uso del espacio público, percibido como caótico o inseguro:

> *Esta villa fue muy bien diseñada para hacer vida de barrio, dejaron los espacios para construcción de dos espacios para las escuelas y esta sede comunitaria y otra de abajo y los locales comerciales sirvieron de escuela. Acá al lado donde está los mormones, era para un supermercado, acá al lado era de un policlínico, allá para equipamientos. El parque la gente casi no lo utiliza. La feria es un punto de encuentro, porque todo el mundo va, pero hay problemas que los ferianos son súper abusivos y nadie le pone el cascabel al gato. A todo el mundo le gusta, pero nadie la quiere frente a la casa.* (Informante Nº5)
>
> *Usamos la plaza de al frente [adentro de la villa]. La plaza del pueblo no es para llevar a los niños, porque hay gente drogadicta y tomando copete. Y en la zona no hay muchos lugares para sacar a los niños. No hay donde andar en bicicleta, o un parque como el que está en Cerrillos, hay lugares botados que no los ocupan, falta más ingreso en ese sentido. […] Incluso Peñaflor los días domingos está muerto, no podía ir a vitrinear ni nada.* (Informante Nº7)

Para los habitantes más recientes, y particularmente para los que vienen de Santiago, el poblamiento del sector no es necesariamente negativo, y la percepción del entorno como un lugar tranquilo sigue primando al preguntarles cómo ha cambiado la localidad:

> *Los recuerdos que tengo es que era menos poblado, era más campo, más rural, no ha perdido ese carácter. A pesar de que ha habido mucha construcción de casas, El Monte guarda ese aspecto colonial. […] No sé si es bueno o malo que se haya poblado con muchas poblaciones El Monte, para algunos es malo porque invade el campo, pero para los que obtienen vivienda es positivo. El Monte ha crecido positivamente, creo yo, sigue siendo un pueblo tranquilo. Antes existían las chancheras acá, y había muchas moscas y malos olores. Pero eso se eliminó*. (Informante Nº15)

Cómo este, los vecinos identifican cambios positivos a lo largo del tiempo, asociados también a la modernización:

> *Ahora tenemos luminaria, tenemos buenas calles, antes era pura tierra, sin veredas. Ha tirado pa arriba. […] Las villas están más limpias, pero... antes era mejor*. (Informante Nº8)

> La población ha cambiado con el paso del tiempo, ya que hasta hace pocos años, las calles eran de tierra. En la década del "2000" postularon a fondos del Programa Quiero Mi Barrio y pudieron cambiar el entorno del lugar (luminarias, multicanchas, veredas, sede social) (Informante Nº2)

En el caso de residentes de zonas urbanas, no existe esta percepción de cambio en el entorno. Este residente llegó al lugar hace 19 años:

> *El paisaje no ha cambiado: camino a Melipilla, la línea del ferrocarril, el canal, casas a los costados, los supermercados. Se ha mejorado un poco en el aspecto del parque del ferrocarril, con pasto y juegos para los niños, el canal fue limpiado, había árboles que se estaban cayendo fueron talados.* (Informante Nº4)

> *Las poblaciones aledañas ya existían, lo de Chilectra que está aquí al lado, la central de Chilectra, y las poblaciones.* (Informante Nº4)

Este testimonio de los pobladores de las zonas urbanas del sur de Santiago muestra la otra cara de esta relación de distancia, entre afuerinos y lugareños, al recibir la desconfianza de los habitantes más antiguos, lo que nos informa sobre la heterogeneidad socioeconómica percibida por los entrevistados, al referirse a sus nuevos vecinos:

> *Cuando llegamos ya habían poblaciones, fuimos los últimos en llegar. Esta parte de acá era un sitio pelado. Esto era un terreno de Falabella. El SERVIU llegó a un acuerdo y le compró el terreno para construir estas viviendas sociales. Los vecinos de al costado se opusieron, ellos querían viviendas de otro tipo, de clase media para arriba. Les causaba ruido de que hubiera una población con gente de todos lados y sin saber qué clase de gente era. Es lo que pasa con el Flor del Valle, van a construir con gente con situación de campamento y los vecinos no quieren. Es como decirle tengo un quiltro y lo voy a cruzar con un perro fina sangre. Ese es el conflicto. Pero nunca tuvimos problemas con ellos, gracias a Dios.* (Informante Nº4)

4.2.2. POBLAMIENTO VIAL

Si bien existe una suerte de resignación a la llegada de nuevos pobladores y de la delincuencia, al afirmar que "sucede acá como en todas partes", no ocurre lo mismo con los cambios más recientes, principalmente relacionados a la vialidad.

Para los primeros, los vecinos han sabido acostumbrarse e inventar soluciones para mantener un modo de vida seguro; para los segundos, la capacidad de acostumbramiento no se muestra con el mismo vigor.

Las posibilidades de desplazamiento de los habitantes han cambiado drásticamente en sus distintos niveles, a saber: (1) dentro de la localidad, (2) hacia las localidades aledañas y (3) hacia Santiago.

Desde el punto de vista histórico, en orden de aparición (y de menor a mayor importancia): (1) la desaparición del tren, (2) la instalación de un servicio privado de transporte público negligente y (3) la compra masiva de vehículos particulares, justamente para paliar los efectos negativos de los dos primeros, pero agravando finalmente el problema de la congestión. A continuación, presentaremos como se organizan los

desplazamientos en los distintos niveles considerando el estado actual, sin evocar los recuerdos del antiguo tren ni las perspectivas que ofrece el proyecto Tren Alameda Melipilla.

4.2.2.1. Vialidad interna

Por lo general, los desplazamientos internos son para hacer trámites u otras obligaciones, y solamente en segundo lugar aparece la vida social o familiar, aunque la presencia de familiares sea bastante fuerte (ver 4.1.1). También el uso peatonal en dirección al lugar de trabajo (ver 4.1.2), es un motivo importante de desplazamientos. Particular mención merecen los accesos a puntos de salud, que son vistos como un asunto prioritario a ser mejorado.

> *Los desplazamientos dentro de Talagante son para ir al centro, todo está en el centro, el banco, el consultorio, para pagar las cuentas, el supermercado. […] Hay harta gente mayor por acá. Tienen que ir al médico, como en todos lados. Y mi mujer tiene que viajar día por medio al consultorio. En Chile se hacen las cosas al revés. A nosotros nos corresponde otro lugar por cercanía, todo se hace a lo gringo.* (Informante Nº9)

> *Yo trabajo en una empresa de buses, ubicada en la calle Antofagasta, entonces yo entro todos los días a las ocho de la mañana y salgo a las dos de la tarde. […] Está súper cerca. Normalmente me voy en auto, voy y vuelvo en auto. Vengo a almorzar aquí a la casa todos los días. Cruzo Manuel Chacón, me devuelvo, paso por debajo del puente y llego a Antofagasta, donde está la bomba. Normalmente me demoro tres minutos.* (Informante Nº4)

> *Yo trabajo en mi casa. Voy a banco a hacer depósitos. Hubo un recorrido que hace con unos seis años se hacía de aquí a El Monte se hacía en 10 minutos se hace en media hora. Y al consultorio hay que salir con una o dos horas de anticipación.* (Informante Nº18)

Muchos de estos desplazamientos cercanos atraviesan la línea férrea (más adelante veremos las preocupaciones al respecto), que se encuentra completamente integrada a la vida cotidiana. Obedecen a motivos diversos, ya sea caminando o en vehículo particular:

> *¿Qué hago yo?, le doy comida a los animales nomás. Y después salir a trabajar en cualquier cosa […] por aquí, en pintura, cerámica, soldadura, gasfitería. Atravieso la línea cuando voy al cementerio solamente. Voy dos veces a la semana a ver a los viejos. Yo no salgo, no tengo amigos, nunca hay amistad. A veces me junto con mi hermano, me trae comida pa los chanchos.* (Informante Nº8)

> *La línea del tren yo la atravieso todos los fines de semanas para ir a ver a mi mama al cementerio. La gente la atraviesa harto porque hay villas.* (Informante Nº16)

> *Para comprar vamos siempre cuando necesitamos algo al almacén, o cruzamos la línea y vamos a otros almacenes, bueno normalmente hay una feria que se pone el día domingo ahí mismo, se pone dónde está el consultorio.* (Informante Nº4)

> *Yo me muevo por la provincia para hacer trámites, en Melipilla tenemos el cementerio, nuestro sitio para ir a reposar con la familia. Si no por el trabajo me traslado mucho dentro de la comuna, tengo que bajar a las zonas marginales del monte, ahí tengo que cruzar muchas veces la línea del tren. Tres veces al día, pero no todos los días. Soy inspector municipal de ornamento y limpieza de las calles. En mi tiempo libre me quedo en la casa. A veces salgo a pasear a la costa, pero no mayormente.* (Informante Nº15)

Aquí se atraviesa mucho la vía, porque como hay un río, y luego viene la calle principal, que es la que unía Santiago con Melipilla, todo lo que se ha ido construyendo pasa al otro lado de la línea del tren, aquí no se nota tanto en el pueblo, pero para abajo no había espacio y se fue construyendo. Vienen más de allá para acá que de acá para allá. Desgraciadamente este pueblo es angosto: está el río, la calle y más allá la línea. Y abajo se abre un poco y se ha ido llenando de poblaciones. (Informante Nº6)

En este sector son cuatro, pasan por todos, tal vez el de Lucas Pacheco de autos y estos dos. Lucas Pacheco evitan el centro, el taco. (Informante Nº9)

Yo atravieso la línea del tren cuando voy a Maipú, acá la gente camina harto. Yo voy a pata y vuelvo en micro, y voy harto. Es por la economía del bolsillo. (Informante Nº5)

Tienen disponibilidad y paraderos que les permiten acceder al transporte público. Las personas que habitan en Oscar Bonilla deben cruzar el paso Manuel Chacón para acercarse a los paraderos del transporte público. Las personas que habitan en la población Santiago y Los Nogales lo deben usar para dirigirse a colegios y liceos de Pedro Aguirre Cerda y Cerrillos (Informante Nº2)

Es importante confrontar estos testimonios con los resultados del Estudio de Mediciones Peatonales (ver Apéndice 1 Mediciones Peatonales), el cual refleja que el principal motivo para cruzar la faja vía es por motivos laborales. Los pasos peatonales donde más se destaca esta situación son: Manuel Chacón (Estación Central), El Álamo y Tres Poniente (Maipú), José Luis Caro (Padre Hurtado) y Pasarela Alcalde (Melipilla). Esta última conecta el centro urbano de Melipilla con los sectores residenciales. El segundo motivo por el que más se atraviesa la línea del tren es por motivos educacionales que se expresa en los siguientes pasos: Lo Errázuriz (Cerrillos), José Luis Caro (Padre Hurtado), Miraflores (Peñaflor) y Lucas Pacheco (Talagante). Por último, los desplazamientos realizados por trámites y diligencias se llevan a cabo en San Francisco de Borja (Padre Hurtado), Miraflores (Peñaflor), Lucas Pacheco (Talagante), Domingo Santa María (El Monte) y Alcalde (Melipilla).

Hay que notar que los desplazamientos por motivos laborales y educacionales son diarios, mientras que los realizados por trámites son esporádicos, así como el hecho los desplazamientos laborales de Maipú y Cerrillos son indirectos, es decir, atraviesan a pie para tomar el transporte público que los llevará a sus lugares de trabajo.

Lo que aparece poco en el estudio son los viajes por motivos de salud, que abundan en los relatos de nuestros entrevistados, lo que habla de la alta importancia de los mismos para el grupo social, detalle que solo puede ser detectado por herramientas cualitativas. Esta importancia se explica también por las proyecciones que los habitantes hacen a futuro. Dicho esto, podemos afirmar que, si bien los entrevistados han naturalizado la línea del tren en sus desplazamientos cotidianos, también tienen expectativas sobre su intervención futura (ver 4.3.4)

4.2.2.2. Vialidad externa

Los desplazamientos entre las distintas comunas son principalmente por motivos laborales, pero también de salud, de consumo, de estudios, de recreación o de vida social:

La gente tiene que trasladarse afuera de acá. Algunos van a Maipú, Melipilla, Talagante y Santiago. Esto es prácticamente un pueblo dormitorio. (Informante Nº15)

Hay gente que trabaja en fundos todavía. Luego empieza el trabajo de temporero. Salen un cuarto para las seis a tomar la autopista. Todos están acá. (Informante N°17)

La gente se está como trasladando para acá, pero vienen solamente a dormir, porque siempre hay gente que le salió casa de Pomaire acá, pero siempre están yéndose a Pomaire a trabajar… (Informante N°21)

Afuera del sector vamos normalmente al supermercado Líder que está en Alameda. Es el supermercado que a todos nos queda más cerca, más a mano, por la locomoción que uno sale a la Alameda y toma la I-16, y te deja aquí atrás. La 385 también pasa por ahí y nos deja aquí al frente. Pero nosotros vamos en auto. Normalmente la gente que no tiene vehículo van en micro, nosotros antes íbamos en micro. (Informante Nº4)

Yo por problemas de salud estoy constantemente viajando a Melipilla a Talagante a San Juan de Dios. Y de repente colapso. Uno quiere llegar lo más rápido posible y no hay caso. Por eso a muchas personas le pasa, tener una hora a las 10h30 en el centro médico hay que salir a las 8h30. (Informante N°17)

Normalmente cuando hay alguna emergencia vamos al consultorio que está en la Población Santiago, que está aquí adentro. Los niños de este sector van a colegios, van al Amor de Dios que está aquí atrás, aquí en Cerrillos, está el San Alberto Hurtado, que está aquí en la población Los Nogales, y está el otro que se llama María Goreti, que también está ahí. Ahí van los niños al colegio. (Informante Nº4)

Desde un punto de vista histórico, los habitantes más antiguos de las provincias de Talagante y Melipilla constatan que la conexión en el territorio ha empeorado con el tiempo, y vislumbramos algunos elementos que se repiten en el mal diagnóstico que hacen de las posibilidades de desplazamiento, como el traslado de los estudiantes escolares y universitarios, el mal servicio de la locomoción colectiva, los atochamientos y desvíos que generan desorden vial, etc. Varios entrevistados indican que esto desemboca en una anomalía en la vida cotidiana de la gente, que debe realizar enormes esfuerzos para adaptar su horario a los tiempos de transporte, lo cual afecta el estado de ánimo general de la gente:

Antes [1980] por el camino a Melipilla nos demorábamos 1 hora, y ahora 1 hora 20 por autopista. Porque fueron aumentando los vehículos. Ahora salir de El Paico al puente del monte al segundo semáforo, son hasta 45 minutos.* (Informante N°17)

[La conectividad] era muy buena, pero ahora con la congestión que cuesta llegar a Talagante. Hay problemas para estacionar. […] Nuestros hijos cuando iban a la universidad, era relativamente cómodo. Ellos vivieron el día a día de viajar, pero con los choferes que acá son súper pesados, echándole a perder el día desde temprano, muchas veces nosotros dándole plata para el pasaje completo…. Ya tenían problema porque el metro no tenía varias líneas. Ellos vivieron esa época de viajar y quedaron chatos, en los 90. Los jóvenes de ahora están más chatos y molestos por cómo llegar a Santiago. Menos mal que han ido surgiendo locomoción para ir al metro en Maipú, y se han ido creando esas otras alternativas con el metro. (Informante Nº6)

Yo trabajé toda mi vida en Melipilla como funcionario judicial. Pero ha cambiado enormemente la conectividad. Yo me demoraba 20 minutos, máximo 30 en ir a mi trabajo. Con los problemas de locomoción que ha habido siempre. Había menos gente que se desplazara a Melipilla. Yo estoy pensionado hace 5 años. Ya no pude viajar más en la locomoción colectiva. Es imposible. El último año que trabajé viaje en auto y cuando llegaba a Melipilla tenía que desviarme y hacer un bypass por una población para evitar un taco que había. Hoy en día ese escenario es peor todavía porque ese taco que se producía a las 7h30/8 empieza en Pomaire, hasta ahí llega la cola. (Informante Nº11)

Hace siete años que ya estoy radicado acá en Melipilla. Y hace 15 años que aquí trabajo. En estos 15 años hay un colapso en los buses porque hay sólo dos líneas. Viajé durante ocho años [a Santiago], en bus, conozco bien el tema: la ida, la venida, los regresos. En la noche el último bus sale a las 11:10 de Santiago para acá. […] En las horas peak se hace bastante complejo tomar un bus. (Informante Nº22)

Hace un tiempo atrás era fijo que uno en bus se demoraba una hora, ahora ya no, sobrepasa muchas veces más de la hora. Por eso yo te digo, mi hija viaja todos los días y de repente ya saliendo el bus y se ha demorado dos horas en llegar acá, entonces es bastante el tiempo que uno se demora en llegar acá… (Informante Nº23)

Acá en Talagante tenemos un problema, que hay una sola línea de taxi-buses y tienen el monopolio, cobran lo que quieren y tratan a la gente como quieren. Eso significa que mucha gente ocupe sus vehículos, y por ende aparece el tema de contaminación, por un lado, y por otro las autopistas no son expeditas, es demasiado. De aquí uno va a Santiago y lo normal eran 30 a 35 minutos, ahora no sabes si tú vas a llegar, porque siempre hay un accidente por tanto auto, entonces para nosotros la gente de esta provincia es una buena posibilidad el Metrotren. (Informante Nº16)

Ahora la autopista del sol es un show si no saliste antes de las 6 de la mañana. La gran mayoría trabaja en Santiago. Trabajan en Las Condes, Vitacura… Mi hermana decidió irse a Santiago a vivir, porque era mucha la distancia. […] Miraflores no tiene locomoción colectiva, pasa una micro cada 20 minutos que va a estación central y un colectivo que pasa cada una hora. Los que vivimos del lado de acá tenemos que caminar hacia el norte, hacia la plaza de Malloco, porque hay más diversidad de locomoción. Pajaritos no tiene locomoción, ellos tienen que caminar o en auto. Para salir al transporte público tienen que atravesar la línea del tren. (Informante Nº7)

De repente la locomoción es bastante mala, hay horarios punta que le llaman, que esos horarios paran todos al mismo tiempo, y es difícil salir de la localidad de Pomaire a Melipilla a hacer diligencias tipo 3 de la tarde. Se supone que ahí todos ellos están almorzando, pero es que ahí debiera haber que unos almuercen primero, después otros… y en la mañana es terrible la locomoción. (Informante N°21)

Y no te imaginas como este pueblo a las 6 de la tarde tiene tacos, impresionante, no tiene semáforos y de repente todo el mundo tuvo acceso al auto y se generan tacos; y eso que somos una comuna de 36 mil habitantes. […] Una parte importante que está cansada de lidiar con la flota Talagante y con los otros buses en realidad, que es un sistema cansador de transporte y eso también evitaría que mucha gente se fuera en auto a Santiago. Porque hay otro resto de la población que vive en los campos, en los condominios nuevos, vienen en auto, lo dejan en el centro y toman la micro… yo creo que ahora lo dejarán al lado de la estación. (Informante Nº13)

> *Vamos una o dos veces a Santiago a la semana, por el negocio de las flores. Las compramos en el terminal y nos vamos en taxi, en bus no se puede llegar con 20 paquetes a la Estación Central. La carretera cuando anda rápida te puedes demora 40 minutos, pero son 2 horas cuando hay taco. […] Ya no hayan donde meter autos. Los tacos empiezan a las 6 de la mañana. […] Si hasta los hijos tienen auto. Antes en los años 60 o 70 la gente que tenía auto tenía uno por familia.* (Informante Nº9)

Como observa la siguiente entrevistada, la causa del problema se encuentra en una incongruencia de una infraestructura vial y un sistema de coordinación de vehículos creados para un panorama de locomoción muy distinto al actual, además de un sistema de transporte privado irregular (lo cual, como veremos, genera una expectativa positiva para un transporte más ordenado en cuando a su frecuencia):

> *Esto empezó cuando pusieron los semáforos. La congestión acá es todo el día, 20 minutos. Antes pasábamos de largo nomás, ahora uno queda como a 10 minutos antes de pasar el primer semáforo. Bueno y también que creció el parque automotriz. […] Para Melipilla hay un solo recorrido. La otra es la rompe hueso, la Serviexpress. Yo también viajo a Santiago, por el trabajo, por diversión y a ver a familiares, y ahí voy a la autopista a tomar los buses. Si es que no me llevan.* (Informante Nº18)

Excepcionalmente, en medios rurales, casos de transporte motorizado a nivel local, al parecer bastante eficientes, como los servicios de acercamiento para trabajadores de los grandes espacios productivos ubicados en las cercanías, como temporeros u operarios:

> *Los adultos son temporeros, otros trabajan en pollos Aristía, está Carozzi, Nestlé. Todos esos tienen locomoción de la empresa*. (Informante Nº18)

> *Yo trabajo de temporera en Talagante, camino a Isla de Maipo. Tengo un bus de acercamiento, me vienen a dejar también. Para ir donde mi papá camino siete cuadras para allá. Por lo general uso micro para ir a Talagante, a pagar cuentas y esos casos. Evito ir a Santiago. A Melipilla a veces a hacer alguna compra o a ver a mi hermana, pero muy de vez en cuando.* (Informante Nº16)

Para los vecinos de las comunas urbanas, la principal conexión vial es con la zona central de Santiago, a la que están conectados por un sistema público de transporte cuya complejidad contrasta fuertemente con la locomoción colectiva de las provincias de Talagante y Melipilla, percibida como insuficiente. En estos casos, esta se muestra menos problemático, aunque con deficiencias más o menos específicas:

> *No hay conectividad con el interior de la villa.* (Informante Nº4)

> *Yo no voy nunca al centro hasta el momento. A veces tomo el metro, estamos a 10 minutos sin taco. Media hora con tacto, y si hay accidentes, una hora, hasta el metro Plaza de Maipú, pero hace tiempo que ya no tomo metro ni micro ni nada.* (Informante Nº3)

> *Las poblaciones de este sector se encuentran conectadas con el centro de la ciudad. Una micro se demora 15 minutos en llegar a la Estación Central.* (Informante Nº2)

> *Está la I-16 y la I-185, la 385. La I-16 llega hasta Estación Central, se demora porque hacen un círculo, unas van por aquí y otras por allá. Unas entran por Vicente Irarrázaval, Alameda, Borja, y vuelve por aquí atrás, por Chacón. La otra va por aquí, vuelve por Irarrázaval, y de ahí se va, esa es la I-16. La 385 viene desde Lo Errázuriz, de Simón Bolívar, y llega hasta Callejón Lo Ovalle, por ahí llega, ese es el recorrido. Sale de aquí, Alameda, San Francisco, Santa Rosa, y llega por allá a Callejón Lo Ovalle. […] Para ir al hospital es la misma cosa, mucho salen para allá, toman la 385 que*

te deja en el Hospital San Borja, y por acá tienen también la I-01 o la I-18, no sé cuál es, los deja. (Informante Nº4)

Mi hija está en la universidad ya, terminando. Ella hizo toda su básica aquí en Estación Central. Pero cuando llegó aquí ya estaba yendo a la universidad. (Informante N°4)

La mayoría de la gente acá trabaja afuera. Tengo una amiga que vive acá al frente, que trabaja en un colegio en Cinco de Abril. Tengo una sobrina que vive acá también, ella trabaja allá arriba en Quilín, en un jardín. Un amigo de abajo trabaja en Camino a Melipilla. Cruzan la línea del tren para tomar la micro, es lo que hace la mayoría de la gente, salen por una puerta chica que hay por acá, y toman la micro en el paradero en Camino a Melipilla. (Informante Nº4)

Y todavía se observan desplazamientos en el sentido contrario, de Santiago a la provincia, con fines recreativos:

Talagante tenemos cerca isla de Maipo, donde hay ríos, hay balnearios… acá llega mucha gente de Santiago a los balnearios que tenemos por acá, o sea no es seco, es verde, es tranquilo… (Informante Nº16)

Lo que sucede con las comunas de la provincia de Santiago es bastante similar, aunque con menor intensidad según los testimonios recogidos, a lo que ocurre entre las comunas de Talagante y Melipilla, con la gran diferencia de que desde allí los desplazamientos son hacia el centro de Santiago, y son ejecutados por el sistema de transporte público (Metro, Transantiago) y las carreteras privadas de la ciudad. Comparten con las provincias de Talagante y de Melipilla la congestión vehicular ocasionada por particulares, y un empeoramiento de las posibilidades de transporte en general:

Antes del Transantiago el sector tenía escaso acceso a transporte público y quienes usaban debían caminar hasta Av. Lo Errázuriz o Av. Camino a Melipilla para conseguir una micro. En la actualidad hay líneas locales de Transantiago, que tienen poca frecuencia. También cuentan con el Metro Los Cerrillos de la Línea 6, el cual es el medio de transporte que más utilizan. (Informante Nº6)

La descongestión y el acceso a un transporte público eficiente ya han sido una demanda de las organizaciones anteriormente:

Antiguamente la única salida que había era Pajaritos con Camino a Melipilla, era para salir de Maipú, de Los Héroes, los Bosquinos, la Pehuén. Había que darse toda la vuelta por allá y se generaban unos tacos impresionantes. Después se decidió hacer un acceso por Tres Poniente. Eso existe desde cuando yo llegué acá [Maipú], hace unos treinta años. Y ojo que recién lo cerraron, pusieron unas barreras, cuando estaba como alcalde Alberto Undurraga. Ahí se dio una lucha ciudadana para que volvieran a abrir, porque es una de las salidas más importante para poder descongestionar el centro de la comuna. (Informante Nº4)

Se solicita la responsabilidad de los servicios públicos en la planificación y regulación de la relación transporte/densidad demográfica, lo que anticipa el problema de los atochamientos, que desarrollaremos en breve (ver 4.3.4.):

Quisiéramos tener un acceso más directo a una movilización más expedita, pero creemos que nos va a costar mucho llegar a eso. Porque crece el parque automotriz y la población. Imagínese están haciendo una villa pasado el Paiquito que tiene 193 casas. Y no sabemos de dónde viene,

generalmente viene gente de Santiago, entonces ha crecido bastante El Monte y nunca se han propuesto ver el futuro. […] Aquí arreglaron hace mucho tiempo y nunca pensaron que podía venir más locomoción. El monte tiene un solo camino. Esas son cosas que no piensa el municipio. No diría el alcalde, porque cambian cada cuatro años. Igual que los concejales. Pero piensan en el minuto nomás. Van a trabajar por 4 años y listo, o van a arreglar las embarradas que dejó el alcalde anterior, cosas así. Se planificó un Cesfam y está parada la construcción y lo planificaron para 30 mil personas y el monte ya tiene más de 30 mil personas. Y está parado porque la empresa constructora se dio a la quiebra. (Informante N°17)

No hacen bien los trabajos, vinieron a presentar el proyecto del puente y después quedó todo mal hecho. Hicieron hasta una parada frente al consultorio con una reja, y el funcionario del municipio los recibe conforme. Yo no sé cómo gente con estudios, arquitectos, ingenieros, pueden hacer las cosas así. (Informante Nº18)

4.3. EL TREN: IMAGINARIO CULTURAL, PROBLEMAS Y SOLUCIONES

A continuación, se abordará el imaginario colectivo sobre el tren, considerando los recuerdos del antiguo servicio de pasajeros, la presencia actual de la línea, y las perspectivas futuras del proyecto Tren Alameda Melipilla, considerando tanto la circulación interna y la conexión externa de las localidades. Mostraremos que existe una continuidad histórica con el antiguo ferrocarril, vivida en su experiencia cotidiana, desde la cual se percibe al tren no como una invasión sino como una necesidad del paisaje y una posibilidad de devolverle una vida armónica al territorio.

Ante el disfuncional panorama del transporte de largas distancias, y considerando la perspectiva histórica de la configuración de las identidades territoriales –desde el vecindario hasta el espacio intercomunal–, la idea del tren aparece en los discursos de los entrevistados como una oportunidad de cambio cercana, viable y anclada tanto en su experiencia cotidiana como su memoria. Esta cercanía y visión favorable que tienen del proyecto se debe a varias razones:

(1) existe un vivo recuerdo del tren en la época en que transportaba pasajeros, incluso en los lugareños que todavía no habían nacido, para quienes los vestigios y fotografías rememoran un pasado que consideran propio. La memoria del tren de los habitantes de comunas rurales tiene recuerdos más vivos y ricos que en los de comunas urbanas. Todos los recuerdos son positivos, están relacionados con elementos estéticos y funcionales (regularidad) y la mayor integración entre las provincias desde Santiago a Cartagena (territorio histórico).

(2) A diferencia de las transformaciones inmobiliarias y automotrices, el cierre del antiguo tren de pasajeros no es un proceso, sino una interrupción lejana que ha dejado vestigios (perspectivas patrimoniales) el tren de carga y el tren del recuerdo siguen funcionando, por lo que existe una presencia física del tren, asociada al paisaje visual y sonoro y al espacio de movimiento interno de la provincia, intercomunal. Además, la faja vía y los vestigios (antiguas estaciones o tornamesas) también están presentes en el paisaje cotidiano, como ruinas de un pasado que podría revivir, pero también como espacios de 'inseguridad' (en un doble sentido: delincuencia y accidentes).

(3) El proyecto existe desde 1997 (todavía se habla del Melitren), lo cual ha generado expectativas de mejoramiento de calidad de vida, así como una gran circulación de información sobre el proyecto, lo cual ha generado algunos malentendidos, ansiedades, pero también cierta consciencia de la

envergadura del proyecto, mostrándose dispuestos tolerar ciertas molestas y a contribuir para su pronta realización. Se detectan buenas instancias informativas brindadas por la empresa.

(4) La reciente explosión de la congestión vehicular percibida por los entrevistados ha hecho que dejen de ver al tren simplemente como un proyecto posible, más bien, se manifiesta como una necesidad para el bien de la colectividad, y hasta como una urgencia. En ese sentido, podemos decir con seguridad que el proyecto no es percibido de la misma manera que hace una década, y ha pasado de ser una idea vaga a una oportunidad inminente de mejora en la calidad de vida, y por lo mismo la disposición favorable está acompañada de una voluntad de aportar ideas para su realización. Éstas son siempre puntuales, asociadas a la experiencia de vida cotidiana de la persona en el territorio. Prima un tono más de sugerencia que de reclamo:

- El confinamiento de la faja es visto de manera positiva, y se espera que traiga un mayor control de las zonas grises, asociadas a la delincuencia y deterioro del paisaje.
- Las pasarelas son vistas de manera positiva. Se espera que sean seguras, condición que justificaría el esfuerzo de caminar más.
- Se espera una buena señalización, para que el ciudadano circule de manera responsable y se eviten accidentes.
- Se espera particular atención sobre los flujos peatonales con motivos laborales, pues se concentran muchos desplazamientos en momentos puntuales de la jornada.
- Existe una preocupación sobre la frecuencia del paso del tren y se espera una coordinación con los tiempos de vida cotidianos de los habitantes.
- En cuanto a la circulación externa, las principales expectativas son en relación al tiempo y al dinero y nacen de los problemas de atochamiento e ineficiencia de la locomoción colectiva (en zonas rurales).
- Los vecinos que no se verían directamente beneficiados por el tren, ven en él las oportunidades indirectas, como mejoras en espacios deteriorados o en la vialidad.

4.3.1. MEMORIA DEL TREN

El tren es recordado fundamentalmente por dos de sus atributos: (1) su uso, valorado como positivo, muy funcional, cómodo, (2) integración armónica con el paisaje y el entorno. De estas dos imágenes que aparecen en las memorias de los individuos, se intercala una tercera, íntimamente relacionada: el tren como un dinamizador de la vida social, principalmente en las zonas rurales, muy ligado a la época en que las actividades principales eran agrícolas (ver 4.2.1.).

Llama la atención la cantidad de recuerdos directos de los antiguos usuarios del tren, siempre positivos, asociados a la familia, a la confianza entre las personas, lo recreativo, los viajes excepcionales, la posibilidad de ver el paisaje en movimiento, etc.:

> *Nosotros ocupábamos el tren, para ir a Santiago y a la playa, eran preciosos esos paseos, lo ocupó mucho… Lo bueno es que tenía horarios fijos, no como las micros.* (Informante Nº6)

> *El tren era tan importante, amábamos el tren, yo iba a jugar cuando chica a la estación. La población estaba concentrada a lo largo de la calle. Los trenes le daban vida a este pueblo increíble, en verano especialmente, teníamos un río para que se bañara la gente, venían los turistas, se hacía un comercio de personas, luego íbamos nosotros a turistear a ver a los pasajeros de los trenes que iban*

para la playa, cuando venían los trenes de carga. Esa estación era el centro del pueblo, las micros no tenían la menor importancia. Eran tiempos preciosos. (Informante Nº6)

Yo también viajaba a Cartagena, a Valparaíso, a San Antonio, a veces a Rancagua. Íbamos frente a frente y las señoras iban con las gallinas, los huevos duros, se veía la naturaleza por las ventanas. Los árboles, los bosques, los ríos. Ese es mi recuerdo. Muy bonito. (Informante Nº19)

Yo una vez de Santiago a San Antonio. Bonitos recuerdos de cuando chica. Una va viendo los paisajes, se reúne la familia por los asientos y conversábamos. Era un tiempo de vacación en el que estamos todos juntos. (Informante Nº18)

Yo me acuerdo de haber viajado una pura vez cuando niña, mi mamá nos trajo desde Estación Central hasta la Fisa, era un tren antiguo, los asientos eran verdes y de palo, eran duros. Era bonito, fue una experiencia preciosa. Era el tren que iba a Cartagena. (Informante Nº5)

Tomábamos con mi familia el tren para ir a la playa, era bonito ese viaje. Lo tomábamos acá el tren, a las 6 de la mañana y llegábamos a las 6 de la tarde a Cartagena, cuando era Cartagena, ahora Cartagena no existe. Era bonito antes. (Informante Nº8)

Bueno en ese tiempo yo vivía en el mismo pueblo de Talagante, que nosotros le decimos pueblo todavía. Qué recuerdos tengo de chica… que íbamos a la playa, nos íbamos a la estación de Talagante, ahí paraba, y nos íbamos hasta San Antonio en el tren, y ahí tomábamos una micro de allá y nos íbamos a distintas playas. Pero ese es un recuerdo muy fuerte para mí, el ir a la estación y ver como los trenes se paseaban es emocionante para mí. De hecho hace un año con mi esposo hicimos el paseo del tren del recuerdo, porque es como lindo, además es muy bonito recordar y el "chik,chiki,chik" es bonito. […] Además la estación era bonita, ahora está un desastre, está llena de fierros, es como bodega, es gigante. Lo que era estación misma, la casa que era de adobe en esos tiempos parece que la echaron abajo. Ahí había casas que eran de los mismos trabajadores de ferrocarriles, que estaban al cuidado de todo eso, y a mí me encantaba todo eso, el ver los trenes de acá para allá. (Informante Nº16)

Cuando yo era niño yo fui a Cartagena, lo tomábamos aquí en Pajaritos con Camino a Melipilla. Nunca nos imaginamos que íbamos a vivir cerca del tren. Son cosas que uno no se imagina que las va a tener y las tiene. (Informante Nº4)

Estos recuerdos positivos se extienden al ramal poniente de la línea del tren, en dirección a San Antonio y Cartagena:

Yo antes vivía en San Antonio, Llolleo específicamente, mi papa era funcionario de ferrocarriles, conocía muy bien el ramal entre Santiago y Cartagena. Tenía pases libres, viajé bastante. […] Desde San Antonio, en mi tiempo, y hasta el año 87 por ahí, yo vivía radicado allá [Llolleo] y hasta ese tiempo nosotros viajábamos normalmente en tren. Rara vez viajábamos en bus porque para nosotros el tren era mucho más cómodo. Demoraba una hora y cuarenta y cinco, desde la Estación [Llolleo] a Santiago dependiendo de la época… […] En el Ramal antiguo, el entorno era mucho más despejado. Existían las casas de los trabajadores de ferrocarriles, que estaban cerca de la línea férrea. Hoy aquello, en algunos sectores se cambió por villas. Una que está cercana a la Estación otra que está por ahí camino a Pomaire, en la salida al camino a Pomaire que se llama La Inca, que están a la orilla de la línea. (Informante Nº22)

Y, en lo que concierne al paisaje, contrastan con la imagen de abandono que perciben de las antiguas instalaciones:

> *Nosotros viajábamos harto para Cartagena en tren, era bonito, ahora es horrible. La estación era bonita, era tranquilo… era una casona larga, y tenía como una galería entreabierta, tenía asientos de fierro con madera, pintado verde, había una bodega al frente donde llegaban y descargaban trigo, guardaban cosas y después venían y cargaban, e incluso había varios días para que el tren descansara y el otro pasaba, algo así…* (Informante Nº20)

> *Hoy no hay nada [de la estación Melipilla]. Absolutamente nada. Lamentablemente eliminaron también la estación de San Antonio y ni hablar la de Cartagena, pero el resto está vigente. Ojalá se reponga*. (Informante Nº22)

Así como en un ex funcionario de EFE, también encontramos recuerdos positivos del trabajo en la empresa, aunque acusando los problemas de seguridad de las antiguas tecnologías, lo que se critica en algunas ocasiones al actual tren de carga (ver 4.3.2.):

> *Trabajé 25 años en Ferrocarriles. […] Buenos recuerdos, buena chicha, buenos copetes, buenas mujeres. Pero se moría mucha gente en la parte eléctrica. No había tanta seguridad como ahora. Antes con lluvia o sin lluvia el tren tenía que pasar. Si había robo de cable, había que aperrar con los compadres a ir a cambiarlo. […] Harta gente murió electrocutada. Pero uno se acostumbraba a los electrocutazos.* (Informante Nº8)

Por otra parte, y volviendo al punto de vista de los usuarios, también aparecen recuerdos más "funcionales" del tren, en el sentido de que fue lo más moderno y eficaz que alcanzaron a tener en alternativas de transporte, y que cumplía un importante rol en la economía del país.

> *Fue muy valioso ese tren en la época de las huelgas de camioneros y no había transporte. Cumplía una función social muy importante.* (Informante Nº11)

> *Sí usábamos el tren. Acá funcionó hasta el Golpe. Yo viajaba en tren meses antes del Golpe cuando fue el paro de los camioneros. Antes de más joven no lo utilizaba, me quedaba más cómodo el transporte de Melipilla.* (Informante Nº9)

Y con una amplia capacidad de carga humana:

> *Yo iba a la universidad en ese tren e iba lleno.* (Informante Nº6)

> *Porque hay que pensar que en verano era cuatro o seis trenes diarios [hace 50 años]…Era mucha la gente que se movilizaba, la gente que llegaba a Llolleo, a la playa, y ni hablar de cuando llegaba a Cartagena. Era un tren con bastantes carros en esa época y se viajaba bastante.* […] *Siempre ha habido mucho movimiento entre de San Antonio a Melipilla o de Llolleo y sus alrededores, de Cartagena, El Quisco, etc. De hecho, hay gente que trabaja acá y es de allá.* (Informante Nº22)

> *Los habitantes de Villa Desco alcanzaron a utilizar el tren de pasajeros que iba de Estación Central a Cartagena hasta el año 70. En las cercanías contaban con una estación de pasajeros. […] Los adultos mayores de este lugar valoran el tren porque en su época representó uno de los medios de transporte más modernos del país.* (Informante Nº6)

Por estas razones, el cierre del servicio de pasajeros es visto como un hecho negativo, porque se perdió algo que hoy se considera un buen sistema de transporte en comparación con el actual:

> *Fue una política perniciosa. Otros países tienen otra visión sobre ese tema*. (Informante Nº11)

> *Yo no me explico por qué se terminó. Si estuviera no tendríamos la congestión que hay ahora. Había una empresa [de micros] que se extinguió y apareció otra, por suerte, la otra se había dedicado a la autopista y dejó botado un tramo.* (Informante Nº6)

Pero no fue un quiebre dramático, fue paulatino y ningún entrevistado recuerda con exactitud el cierre del servicio:

> *Poca gente viajaba en esa época, así no causó problemas su cierre.* (Informante Nº9)

> *No fue brusco el cierre, pasaba la locomotora y después no pasó más, fue por el año 80. El 1985 todavía había trenes de pasajeros. En locomotoras antiguas. Esta todo cerrado hoy, antes había una tornamesa y estaban los talleres*. (Informante Nº8)

En los testimonios de los habitantes más jóvenes, como el último citado, aparecen "recuerdos indirectos" del tren, ya sea a través de lo que han oído de sus mayores, de lo que han visto por fotos y sobre todo por los vestigios, los cuales tienen múltiples percepciones asociadas, que oscilan entre el abandono y el paisaje.

> *Yo tenía un abuelo que trabajaba en los trenes, y él siempre hablaba de cómo se vivía el trabajo en los trenes. Él vendía cosas, era de estas personas que llevaba su canastito con cosas para vender dentro del tren. Viajaba hasta el sur, pero yo le estoy hablando hace cuánto, más de 50 años atrás.* (Informante N°21)

> *La gente recuerda que era bonito, era amplio, que había mucha gente, que servía en el entorno que ahora es un peladero, y le daba vida al Monte, a ese lugar, pero se veía muy bonito. Yo no recuerdo, pero fotos he visto.* (Informante Nº14)

> *No recuerdo el tren de pasajeros, me recuerdo de la estación que quedo parada… Cuando era más chica me acuerdo que estaba más bonito, ahí donde antiguamente paraba el tren. Pero después también, como quedo eso botado la gente de la cabrería lo empezó hacer tira y ahora es un peladero no más, como que la gente recuerda que ahí era la estación del tren antiguamente.* (Informante Nº14)

> *Antes en el tren viajaba bastante gente, gente que iba a vender cosas a Santiago, la estación del tren y la estación que daba en el medio le servía a harta gente, no les quedaba lejos. La gente viajaba y yo veía cuando llegaba a la estación. Cuando la gente esperaba el tren estaban con canastos, la gente venía alegre, tranquila, contenta.* (Informante Nº16)

> *El tren es importante para los vecinos de Villa Desco, ya que este era el único medio de transporte que los conectaba directamente con el centro de Santiago. […]. Hasta el día de hoy existen vecinos que esperan que pase el tren del recuerdo y lo saludan con pañuelos blancos. Cuando se reactivó el proyecto del tren, los vecinos más antiguos se entusiasmaron y asistieron a todas las instancias de Participación Ciudadana.* (Informante Nº6)

Esta capacidad de imaginarse el futuro Proyecto Tren Alameda Melipilla también está relacionada con la experiencia de haber utilizado este transporte en otras circunstancias y lugares:

> *Yo sí he viajado a Linares en Metrotren, y es bonita la experiencia porque uno va mirando los paisajes y se desconecta, en cambio en el bus no, una frenada y uno tiene que estar mirando qué paso, un accidente más allá y se forma el taco...* (Informante N°21)

Sin embargo, se observa que:

> *Para las nuevas generaciones el tren no es importante porque no tuvieron un vínculo como el que tuvieron las personas mayores que hicieron uso de este medio de transporte. Actualmente se está realizando un libro que dé cuenta de la historia del lugar para que las nuevas generaciones puedan apreciar el lugar donde viven.* (Informante Nº6)

Estos vestigios y recuerdos compartidos, principalmente la estación, son valoradas por la gente, que ve en ellos una continuidad con el proyecto del futuro Tren Alameda Melipilla y una oportunidad de recuperar la conexión interna perdida, así como rasgos históricos de la cultura local. Asimismo, como anticipamos, varios de los encuestados afirman poder aportar esa experiencia para la realización del proyecto.

> *Si la misma gente decía que la estación del Monte era muy linda, muy acogedora, lo ideal sería que fuera como antes. Yo creo que estructuralmente como sea yo creo que va a ser hermosa, porque generalmente lo hacen pensando en Monte y la historia, entonces yo creo que sería como para no seguir perdiendo la historia. Porque acá la gente tanto que lucha para que salga, podrían dar hartas ideas en ese sentido, para darle más realce al proyecto en sí.* (Informante N°20)

> *La relación del Monte con el tren es impresionantemente cercana, de hecho, el Monte se configura por el camino principal, camino a Melipilla, y por el otro lado la línea férrea, corta en dos al Monte y ese cortar en dos significaba que en una época todo giraba en torno al ferrocarril. ¡Había tres estaciones en la comuna!, una comuna bastante chica, de las cuales solo quedan restos de dos, una desapareció completamente de la faz de la tierra y de la memoria de muchos. [Así que] se le puede sacar historia al tren […] La historia de campo, de la tradición campesina del Monte, sería importante abordarlas en las estaciones… las tradiciones campesinas y obreras, el Monte tuvo esta mina que mucha gente del norte es descendiente de estos mineros, pero quedó en el pasado, y esa mina estuvo fuertemente ligada al tren, y el campo también.* (Informante Nº13)

Algo similar sucede con el Tren del Recuerdo, cuya presencia tiene un cierto carácter de vestigio decorativo en el paisaje, un monumento ambulante que produce un interesante efecto evocativo en quienes lo ven pasar:

> *De repente me he topado cuando vengo por la carretera con ese "tren del recuerdo" y yo encuentro que ha sido una de las cosas más bonitas que hay, porque muestran todo lo que hay a su alrededor, que no es solo campo y el mar, sino que vayan viendo localidades que quizás ni pensaron que existían…* (Informante N°21)

> *Lamentamos mucho, los de esa época, que se haya terminado este ramal. Igual nos alegra cuando vemos "El tren del recuerdo" que hay en estos momentos. Ahí se ve de lleno inclusive que [el tren] viaja, actualmente, vemos que por qué no se podría hoy reponerse este ramal que era tan importante, y no sólo en la parte productiva solamente o comercial. Hoy tenemos todo los que es el ácido sulfúrico, es decir, el ramal está vigente.* (Informante Nº22)

4.3.2. PRESENCIA DEL TREN

4.3.2.1. El tren de carga

Esta visión positiva del tren no deja de ser una percepción lejana en el tiempo y el espacio. La presencia del tren también ha significado molestias para los habitantes más reciente y más cercanos a la línea, que llegaron después del cierre del tren de pasajeros, principalmente por el ruido del tren de carga. Los ruidos que genera son el "traqueteo" (que identifican como una tecnología antigua) y sobre todo los "pitos" y "bocinazos" nocturnos antes de las curvas o en circunstancias en que hay personas sobre la vía (ver 4.3.4).

> *El tren siempre fue un tema desde que nos vinimos para acá. Fue un 'pero' para decidirnos a comprar la casa [2010]. Al principio era negativo, pero uno se acostumbra al ruido. Pero hay días que los conductores tocan mucho el pito, cuando los lolos se ponen ahí a tomar copete, el conductor viene desde padre hurtado tocando la bocina. En la semana pasa a la 1 y a las 5 de la mañana. El fin de semana pasa con cargas y el tren del recuerdo.* (Informante Nº7)

> *Yo viví en la Estación de Llolleo durante doce años [hasta 1987] y uno se conoce los tiempos, los horarios de los trenes, las paradas… Lo que más molestaba es el cobrero en la noche a 23:10hrs Yo viviendo a la orilla de la línea se me movía todo […] pero uno luego se acostumbraba.* (Informante Nº22)

> *Aquí al tren nosotros estamos acostumbrados, a la bulla de la línea del tren, y no creo que sean estas maquinarias tan bulliciosas como las antiguas, estamos hablando de maquinarias más moderna, me imagino.* (Informante Nº16)

> *Los vecinos terminaron acostumbrándose y todavía tienen molestias porque el tren de carga toca el pito antes de la curva.* (Informante Nº5)

> *Al principio nos afectaba mucho el tema del ruido. Cuando pasada un tren cada 2 o 3 horas tocando la sirena., era muy incómodo. [Pero] te vas acostumbrando, lo que no quiere decir que lo aceptas, que estás de acuerdo, pero te tocó vivir acá, aceptaste cuando te dijeron este es su hogar. Es como cuando te casas con tu señora, la aceptas como viene. Si hay problemas, la aceptaste, no hay nada que reclamar.* […] *A la mayoría de los vecinos les costó acostumbrarse más que nada los que están cerca de la avenida del Ferrocarril, están a 30 metros, por afuera de la ventana.* (Informante Nº4)

> *La verdad es que no le tome el peso de venirse a vivir a una línea del tren por la necesidad de tener un hogar, uno no se preocupa de esos detalles mayores digamos, que quizás puede ser molesto, que nos va a incomodar, no le tomé el peso a eso. Lo que es incómodo para nosotros es cuando pasa a las dos o tres de la mañana, y por los cruces viene tocando la bocina, ahí hemos tenido una relación no muy buena, nos es incómodo el ruido. Porque el ruido de que el tren pase ya nosotros nos acostumbramos a eso, si el tema es cuando viene aquí encima y toca la bocina, ahí nos despierta. Desde que estamos acá siempre han mantenido la misma frecuencia, pasa pocas veces en el día y más en la noche.* (Informante Nº4)

> *La gente de los deslindes está acostumbrada al tren y entiendo que esto va a ser mitigado por vías extendidas y unidas, no tiene cortes para el traqueteo. Y al parecer es eléctrico.* (Informante Nº11)

> Salvo excepciones, los vecinos se han acostumbrado el paso del tren, ya que duermen tranquilos y no lo sienten cuando circula por el sector. En las noches es posible escuchar el bocinazo que advierte su paso. […] Hay muchos vecinos que todavía salen a mirarlo en su paso por Estación Central. (Informante Nº2)

> *No va molestar el tren de pasajeros, si ya está el tren de carga, y ese sí que suena.* (Informante Nº8)

Llama la atención, como puede verse en las citas anteriores, la capacidad de acostumbramiento a esta presencia, la cual, eso sí, varía según la cercanía de la residencia con la línea:

> *No nos tomó tiempo acostumbrarnos a vivir cerca de la línea del tren. A veces toca el pito y mete harta bulla, pero estamos acostumbrados. Es como en todas partes. Nosotros no nos preocupamos de esto, mi hijo se preocupa más en Peñaflor porque vive [más] cerca de la línea.* (Informante Nº9)

Pero que puede llevar a los residentes a integrar al ruido como un elemento constitutivo del paisaje sonoro y de la identidad de las personas del lugar:

> *Al principio era una atracción. Para los niños, salían a verlo. Ahora ya es común, hay una relación más familiar. Ya todos sabemos que viene el tren* (Informante Nº4)

> *Para los niños era algo impresionante, pero hoy en día es como ver pasar el agua del río. […] Era bien traumático, costaba quedarse dormido, ya llevamos 19 años, ya lo tenemos plasmado en el oído. Cuando no pasa el tren lo echamos de menos. El tren es parte de nosotros. Me cuesta imaginarme vivir acá, en mi casa, sin el tren. Se perdería eso de esperar que pase el tren o escucharlo. Ya es parte de nosotros, lo echaríamos de menos si lo sacaran.* (Informante Nº4)

> *Yo vivo de Vicuña Mackenna al fondo y de repente es rico cuando uno está en la noche todo en silencio y pasa el tren tipo 3 de la mañana, es rico… Yo creo que meten mucha más bulla las motos, los autos, los buses que el mismo tren.* (Informante N°21)

> No me imagino mi barrio sin la presencia del tren, ya que forma parte de nosotros y se han acostumbrado a vivir con él. (Informante Nº6)

4.3.2.2. La faja vía

Así, el tren se muestra como una presencia ininterrumpida, tanto para los residentes recientes como para los antiguos. Para éstos últimos el tren no ha desaparecido, solamente ha cambiado de forma. Pero es una presencia confusa, no es cercano ni regular. Más que cualquier otra cosa, lo que molesta a los vecinos son los ruidos repentinos u otros eventos asociados al tren, como los accidentes, que son ocasionales, pero quedan registrados en la memoria de la faja vía. Esto constituye un segundo elemento negativo en las representaciones que los entrevistados tienen del tren:

> *Ya hemos tenido varios casos de gente caminando que choca con el tren andando, porque van con audífonos o con celulares, entonces no ven ni escuchan el tren, por lo menos ninguno ha salido tan muerto, pero el tren los tira para afuera al impactar con él.* (Informante N°13)

> *Hay compadres que se quedan dormidos cerca de la línea con la mano puesta en un riel. Pasó el tren y le cortó el brazo, en la mañana y pasé por ahí, estaba todo lleno de sangre.* (Informante Nº9)

Ha habido hartos accidentes, se atraviesan vehículos y personas, han muerto varios. (Informante Nº5)

Hay poco accidente. Yo he visto dos, normalmente es con autos, en el cruce más que nada por irresponsabilidad de los conductores. El tren aquí tiene una muy buena visión, es detenerse y mirar y ya. Entonces el que atropella el tren es solamente de imprudencia. (Informante Nº4)

Esta representación de abandono o de zona prohibida tiene resonancias con la historia de los habitantes de la Población Santiago:

[*Mis] hermanos, que tienen entre 45 y 55 años, recuerdan que en la línea del tren se encontraron muertos en el periodo de la dictadura. Era un lugar al que no podían acercarse por estos sucesos. [Las] personas de la generación del 70 tienen una carga emocional con la faja vía*. (Informante Nº2)

El tercer aspecto negativo de la faja vía, es que aparece como un lugar inseguro por la delincuencia, justamente en los tramos que están más abandonados. Esta asociación entre delincuencia y la línea del tren varía fuertemente y el problema no suele ser planteado con urgencia, ya sea por la costumbre, ya sea porque es visto como un problema "nacional", que ocurre 'como en todas partes' (ver 4.2.1.):

La gente se acerca a la línea del tren se ponen a tomar y a volarse, la gente ya no camina por ahí. Han asaltado a gente. Pero sí van a la placita que está al otro lado de acá. Se llena. […] Es la inseguridad que tenemos a nivel de país, y la misma televisión todos los días te está mostrando muertes y asalto. La tele en vez de ayudarte te perjudica más. (Informante Nº4)

Pero también aparecen entrevistados que no asocian a la línea con ningún tipo de inseguridad, sino como algo más positivo, ya sea por ser un elemento integrado al paisaje:

Para mí no es un peligro inminente que tengamos como delincuencia, pero hay épocas en que se juntan chiquillos a tomar, como en todos los sectores, pero son algunos, no son todos. Tampoco podemos condenar la línea férrea por ser una cuna de delincuencia. Hay épocas en que la gente transita para otras cosas, como ir a buscar leña. Entonces no es algo negativo […] la gente transita a sus trabajos, entonces se ocupa la línea. (Informante N°19)

Perceptivamente, me parece que dentro del paisaje la línea es un elemento integrado, no lo veo como algo de ciudad, tiene algo medio romántico. Pero la veo como un medio de transporte, no la asocio a delincuencia. La hay, pero como debe ser en todos lados. (Informante Nº15)

Yo nunca he andado en tren, pero me gusta el tren. Uno escucha sentir el tren y es como nostálgico y romántico y uno siempre le dice a los niños que viene el tren. De aquí de la ventana se ve el tren y me gusta. (Informante Nº16)

4.3.3. Expectativas del Proyecto Tren Alameda Melipilla

La idea de una futura conexión ferroviaria para pasajeros entre Santiago y Melipilla no solamente se muestra como una idea cercana por el recuerdo y la presencia del tren, sino también porque el proyecto empezó a ser difundido desde hace 21 años. Desde entonces, los vecinos han tenido la oportunidad de recibir informaciones y opinar del proyecto en numerosas ocasiones, y también de especular entre ellos sobre las ventajas y desventajas que podría implicar su realización. Podríamos decir que no solamente están "acostumbrados" al tren sino además al proyecto del tren, como otra presencia vaga, que con el tiempo ha

pasado de ser un factor de inseguridad a una oportunidad de solución para problemas múltiples de vialidad. Lo anterior ha generado expectativas respecto a una intervención que podría mejorar la vida del territorio.

Vemos que, en los discursos de los habitantes sobre el proyecto, los espacios de consulta dieron cierta tranquilidad, pues – como hemos visto y seguiremos viendo – los vecinos conocen muy bien sus territorios y así como tienen una asombrosa capacidad para detectar y enunciar los problemas actuales, también la tienen para imaginar la ejecución del proyecto y anticipar los problemas. Sin embargo, en estos espacios de consulta han aparecido un sin número de preocupaciones para las cuales es difícil dar una respuesta inmediata, lo cual ha generado cierta frustración al no ver que se tomen decisiones.

> *Dijeron que iban a hacer una tercera pista [de la Ruta 78]….* (Informante Nº9)
>
> *Se ha hablado bastante, que sale, que no sale…* (Informante Nº23)
>
> *Y eso con el tren, es como que se dio por perdido y es un sueño lejano, es que más que la solución, es la alternativa, la alternativa al sistema de autobuses para parte importante de la comuna*. (Informante Nº13)
>
> *El Metrotren como servicio es un anhelo que tienen las provincias de Talagante y Melipilla. Han peleado por el Metrotren, pero [no hay] avances aparte de reunirnos y decir lo que queremos, el problema del financiamiento ha sido el tope principal de esto. Hay un descreimiento, ya no se cree.* (Informante Nº11)
>
> *Los proyectos no son inmediatos, se van haciendo a largo plazo. Con el Melitren han pasado no sé cuántos años y no hemos llegado a puerto.* (Informante Nº4)
>
> *Tendrían que haberlo hecho el año 95, con hormigón. Porque ya se robaron hace tiempo los durmientes. Más encima la autopista la hicieron pa la pura pasá*. (Informante Nº8)
>
> *Entonces surge esto para el pueblo y nos alegramos. Como yo veo las noticias en Santiago de que van a hacer otra línea, ¡se alegra la gente! En el inconsciente uno sabe que va a mejorar la calidad de vida en la familia. Por eso el Estado debería preocuparse más.* (Informante Nº6)
>
> *Yo creo que la gente quiere que venga el metrotren. Yo tenía muy pocas expectativas. Antes decían que nadie iba a tomar el metro ahí, pero hasta yo voy ahora para ir al cementerio hago conexión con la línea dos y llegó en rápido.* (Informante Nº5)
>
> *Yo creo que las expectativas de la gente e incluso por estos lados es que pase y se haga el Metrotren. Sería harto beneficio […] porque hay harta gente que trabaja en Santiago, en Melipilla, y yo creo que la expectativa de la gente es alta. […] Igual me gustaría, pero no sé si es esencial, pero en sí es algo que todos estamos esperando, a ver si realmente funciona, ver para creer. Pero yo creo que en sí sería bien bueno para la gente, que está esperando el gran suceso.* (Informante Nº20)

La solución a esto, se conseguirá con presencia de la empresa y un canal de comunicación fluido para transmitir informaciones técnicas y plazos (lo cual se materializará con personal dedicado a estas materias y con el plan de comunicaciones y relacionamiento comunitario del proyecto), sobre las cuales se creará un vínculo de confianza y se encontrarán soluciones a los problemas particulares:

Se solicitó a EFE que viniera y ahí la gente pudo quedar más tranquila. […] Así como presentaron el proyecto me pareció bueno. Porque acá la salida de Tres Poniente iban a liberar ese atochamiento de vehículos que se genera en la mañana haciéndolo pasar por debajo del tren. […] A veces te presentan un proyecto y no lo conoces te asusta, te imaginas que van a haber expropiaciones, y eso en esta villa causó mucho ruido. Había un desconocimiento de la gente del proyecto y sobre todo de qué iban a expropiar. Pero al conocer el proyecto nos dimos cuenta de que no era así. Hay expropiaciones, pero de espacios fiscales o que son de EFE. (Informante Nº4)

Se organizaron una serie de encuentros ciudadanos, no solamente con la empresa sino con él SEA. Además, EFE tuvo encuentros locales con los vecinos de acá, hubo proposiciones y oposiciones, todo eso fue zanjado en una conversación con los afectados. Ya no hay conflicto. (Informante Nº11)

Conversamos harto todo este asunto del tren por las encuestas. Como por el 2005. Ya somos amigos. (Informante Nº9)

De este modo, los vecinos pueden "imaginarse" el proyecto de manera adecuada, esto es, viendo no solamente problemas sino también soluciones:

Vimos imágenes de cómo iba a ser el proyecto. Me parece que el cruce de ahí, de Chacón, me parece que hay un túnel e iba a ser desnivelado, y aquí iban a construir una pasarela. Esos son los detalles como más claros que tengo. […] Por las imágenes que pude ver, lo encontré buena. Porque, si hay una pasarela donde se puede cruzar como corresponde, y podamos cruzar con seguridad, no hay problema, yo lo encuentro bien. Y si es en pos de avances como sociedad, es bueno. [Pero] desconozco el detalle del proyecto. Bueno, y en este sector de acá ya no va a estar la sede social, el jardín, que eso se lo informaron a ustedes, pero no conozco el detalle de las conexiones locales. Me imagino que debe haber una hacia este sector […]. Creo que hay una hacia este sector. Nosotros salíamos, este es el túnel, cruzábamos para acá, y llegamos aquí, y aquí hay una vuelta para allá. Por un pasaje que hay por acá atrás. Eso es lo que a nosotros nos mostraron. […] Me imagino yo que ese tendrá proyectado la vuelta por el pasaje, ancharlo, porque por el pasaje cabe un sólo vehículo. Me imagino yo que ahora habrá una expropiación o alguna cosa, para ancharlo. Abrir una salida como corresponde. (Informante Nº4)

Yo vi un plano en donde era como un ocho aquí, se veía con flores y se veía bonito. Me mostraron ese plano y supuestamente a nosotros no nos iban a sacar, que el tren iba pasar por el lado de allá... Pero se veía una rotonda por el lado de Manuel Rodríguez, donde saldrían los autos por allá, el hecho es que esta calle quedaría tapada. (Informante Nº20)

Muchas veces los costos de esta incertidumbre lo pagan las organizaciones vecinales, que en esta muestra de informantes se presentan como los principales aliados para establecer un vínculo entre el proyecto y la comunidad y que como vimos, tienen un fuerte arraigo en la historia local, así como una experiencia de cercanía con los vecinos inmediatos, pero que como ellos mismo afirman (ver 4.1.1.):

Cuando hay proyectos y no se comunican bien se generan estos ruidos de temor por desconocimiento. Pasa con el proyecto del gasoducto, tiene que pasar por debajo de las casas y la gente cree que van a explotar. […] La duda, los rumores, el cahuín, uno queda loco, como dirigente yo quedé… Mi puerta estaba todo el día sonando en la época del proyecto. Y uno necesita claridad para transmitirle a la comunidad. Es importante dejar a los vecinos tranquilos de que su calidad de vida no va a ser vulnerada. (Informante Nº4)

En relación a lo anterior, el titular incorpora en la Adenda N° 1 un Plan de Comunicación y Relacionamiento Comunitario, Anexo 6-PCOM-1_2, el cual tiene el objetivo de informar, a la comunidad local y actores relevantes involucrados en el Proyecto, sobre las actividades que se ejecutarán y gestionar sus consultas, sugerencias o reclamos asociados al Proyecto. Lo anterior se realizará a través de diferentes canales de comunicación, tales como: entrega de folletos y boletines informativos, pizarras de información y reuniones informativas con los COSOC.

4.3.4. PROBLEMAS Y SOLUCIONES

Es posible identificar una serie de problemas compartidos por los residentes y potenciales usuarios del servicio.

4.3.4.1. Circulación interna de la localidad

Destaca la preocupación por las pasarelas, cuyos principales beneficios radicarían en la seguridad (accidentes vehiculares o peatonales y sobre todo prevención de la delincuencia). El confinamiento de la faja vía y las pasarelas son vistas como un mayor control de estos espacios abandonados, o en el peor de los casos un perjuicio menor.

> *Tendría que haber pasos y pasarelas, eso es lo mínimo. La gente caminaría un poco más, pero con seguridad, con una pasarela*. (Informante Nº9)

> *Yo creo que sería bastante beneficioso, más que nada por la tranquilidad de vivir bien y de repente el cruzar tranquilo para allá. Porque igual, cruzar la línea tampoco es cómodo*. (Informante Nº4)

> *A la orilla del tren hay "casuchas" (rucos) que no permiten la visibilidad al cruzar. Se vuelve peligroso atravesar la línea del tren en este sector.* (Informante Nº2)

> *Me gustaría que no fueran rejas enjauladas, pero yo creo que un principio por temas de seguridad, por temas de cultura en general por el uso de los espacios de transporte va a tener que ser con rejas y barandas.* (Informante Nº13)
> *En la actualidad cruzamos la línea del tren para ir a la feria los días jueves y domingo, y para ir a la ferretería. Para acceder al resto de los servicios no deben cruzar la línea del tren. No existen otros motivos para que los vecinos crucen la línea del tren ya que es inseguro.* (Informante Nº6)

> *Delincuencia no hemos tenido. [Pero] a mí me gustaría que se cerrara todo el contorno para que la gente que vive al otro lado de la línea, porque ellos sí es gente complicada. Porque es gente que trabajan de vendedores ambulantes. Se supone que venden droga y cosas así. Ahí hay una familia que se vino arrancando porque al hijo le ofrecieron represalias porque había matado a alguien en Melipilla. Entonces esa gente nos complica, aunque nunca hemos tenido un problema así en todo caso. Pero uno nunca sabe qué puede pasar más adelante*. (Informante N°17)

> *Sabe que es bien bueno que vayan a cercar la línea. Si esta todo señalizado como corresponde, ahí ya es mala costumbre de la gente el no hacer caso de las señaléticas*. (Informante N°21)

> *Lo que pasa es que [para atravesar la línea] está esa pasada y está la de El Bosque, ahí hay muchos muchos accidentes. Con el último accidente murió una familia entera. Se supone que la alcaldesa con EFE está en proceso de hacer un paso formal.* (Informante Nº3)

> *Y que sea bueno para que no pasen las personas, que sea un cierre bueno, porque aquí todo lo que cierran la gente lo destroza*. (Informante Nº20)

> *Y para el barrio sería más tranquilo, por lo mismo del perimetraje cerrado, entonces la gente viviría en ese lado más tranquila, porque ahí es el flujo donde la gente pasa*. (Informante Nº20)

> *Lo que a mí me alegró cuando vino esta señora es que van a poner rejas, entonces esas rejas a nosotros nos conviene un montón para evitar los ladrones (…) cuando dijeron que iban a poner rejas yo dije que eso igual nos beneficia, porque eso va a cerrar la pasada por acá, porque esto es fácil de entrar. Hay muchos caminos en los que pasan, salen a cazar, nos vienen a robar nueces, entran a las casas…* (Informante Nº16)

> *Yo estaría más a favor que en contra [del tren], porque por ejemplo, habría más flujo de movimiento por la línea y a lo mejor hasta la delincuencia se iría un poco por ese lado, porque eso sufrimos harto nosotros por ese lado, por el lado de la línea. […] Como estaría cerrado la gente dormiría más tranquila, porque el problema de aquí es ese; donde está todo abierto a veces arrancan por abajo o por arriba de la línea, y mientras no haya ese proyecto no se puede cerrar.* (Informante Nº20)

En cuanto al nivel vehicular, los entrevistados estiman que al cruzar de un costado al otro de la faja vía se pueden generar problemas, y hasta un cierto nivel de atochamiento, más o menos tolerable según el entrevistado. Cabe destacar que para solucionar esta problemática, el titular contempla pasos vehiculares en todas las comunas del área de influencia del Proyecto.

> *[Así que] yo creo que estando la locomoción que pasa por ahí, no tenemos ningún problema de estar bien allá. Lo que me preocupa, como decía, está proyectado hacer un desnivel para cruzar, y eso significaba que habría que llegar al fondo de Chacón, entonces eso es como más complicado para entrar y salir.* (Informante Nº4)

> *Hay dos cruces hoy en día: El Abrazo y principalmente Tres Poniente. De Tres Poniente hacia afuera es una de las salidas más importantes que tiene la comuna, sale y entra mucha gente, es una vía de escape para no ir a meterse al centro.* (Informante Nº4)

> Toda la gente que vive en Maipú centro tiene que cruzar la línea del tren para llegar acá. Y es un taco enorme. La pasada de Pajaritos no interrumpe, pero la de Tres Poniente se arma un taco enorme. (Informante Nº24)

El uso indiscriminado de vehículos de carga por vías alternativas o secundarias ha traído el apresurado deterioro de las mismas:

> Hace bastante tiempo que están pasando por Hurtado, está bastante malo, y el deterioro de la calle igual dificulta a la gente tomar por ahí. […] Lo que pasa es que si por Chávez, que es la calle por donde transitan normalmente los buses y está en reparación, se han tenido que trasladar dos cuadras más hacia a la costa. (Informante Nº23)

También notamos que existe una tendencia natural a imaginar las estaciones en los puntos donde ya funcionaron en otras épocas

Yo me la he imaginado la estación siempre donde estuvo, yo creo que es lo ideal, a lo mejor hasta se van a dar posibilidades de los mismos colectivos de alcance, pero acá la gente de Talagante está muy acostumbrada a caminar, no sé, si voy a comprar o voy al líder se camina, porque son tramos que uno tiene de siempre, son cuadritas, no es como decir que son cuadrazas, es ir, llegar en la mañana caminar a la estación esperar el Metrotren y partir a Santiago. (Informante Nº16)

Lo cual no es incompatible con la idea de un sistema de transporte moderno y de alta tecnología, con comodidades superiores a las de antaño:

*[Cuando me imagino la estación, me la] imagino aquí, porque otros decían que la iban hacer en Aníbal pinto y me la imagino como las de Santiago, algo más moderno, cosas con harto verde, como aquí es como más campo… igual puede ser locales bonitos para comerciantes, como un café… (*Informante Nº20)

Yo me imagino, y que muchos nos imaginamos que estos trenes van a ser más rápidos, no estamos hablando de un tren del recuerdo, me imagino que van a ser otro tipo de maquinarias, eso pensamos los talagantinos. (Informante Nº16)

Ojalá fuera de los más modernos que hubiese, para que vean la comodidad de que cuando haga calor tener un buen aire acondicionado, cuando haga frío tengan algo para no ir entumidos de frío. (Informante N°21)

Pienso que va a ser un estilo como el Metro, tal vez, quizás no con tanto comercio pero que sea bastante accesible, porque por ejemplo el metro no es accesible para todos, hay muchas que ni siquiera tienen escalas mecánicas y la gente que tiene menor movilidad tiene que trasladarse por las escalas o tiene que tomar un taxi. Eso yo lo he visto cuando hemos llevado a mi mamá a Santiago, mi mamá es no vidente, entonces aparte de todas sus complicaciones de salud para ella es más fácil llegar a la estación central y tomar un taxi, aunque te salga más caro (…) y que sea seguro, obviamente. (Informante Nº23)

Descontando la preocupación por la locomoción vehicular, no pareciera haber mayor preocupación por parte de los entrevistados respecto a la segregación social, es decir, que vaya a cortar vínculos o que vaya a incomunicar un lado y otro del territorio. Sí se observa que va a tener efectos, pero, no algo nuevo respecto a la historia:

El paso nivel porque va a generar esa segregación entre los de allá y los de acá. [Pero] no vamos a ser ni la primera ni la última ciudad que esté atravesada por líneas férreas a nivel suelo. Es una complejidad, pero es una complejidad aceptable. […] Al principio quizás vayan a ver algunos problemas. Técnicamente no lo veo mal, la comuna vivió casi 80 años con una frecuencia de trenes importantes, de los años 60, 70 más o menos de que el tren desapareció, no costaría nada volver a ese ritmo de convivir con el tren. (Informante Nº13)

El tren fue un punto de referencia para el sector y que divide a las poblaciones. De todas formas, la diferencia es más bien geográfica, puesto que los vecinos de las 3 poblaciones comparten constantemente. (Informante Nº2)

No veo que el tren de pasajeros pueda cortar el contacto con las amistades. Al contrario. Hay una feria costumbrista acá donde se muestran las artesanías que se hacen acá, se muestran animales, y esta la CATAM, el alcalde hizo andar el tren antiguo en la estación, hizo que 500 personas se

bajaran y recorrieran la feria. Hizo que se recordara, fue bonito. La gente del monte, como todos se conocen, todos se interrelacionaron ahí mismo. Y a la gente que llegó se la recibió como si hubiera sido gente de acá. Se agrandaría el tema de la amistad con el tren. (Informante Nº15)

4.3.4.2. Comunicación intercomunal

De todos los atributos positivos del tren, los más prioritarios para los entrevistados son la rapidez y el dinero, además de la oportunidad para descongestionar el espacio público, lo cual beneficiaría al conjunto de los habitantes, ya sea de la gran masa que se desplaza a Santiago y a Melipilla, que padece largos momentos de espera y de viaje, ya sea de los vecinos en general, que muchas veces tienen vínculos familiares u otros con los viajantes. Nótese la actitud solidaria de las citas al poner en primer plano las necesidades colectivas:

Yo no converso mucho con los vecinos, pero los dos o tres vecinos con los que converso les parece que sería beneficioso para la comuna, porque es otra posibilidad de desplazarse a Melipilla o a Santiago. (Informante Nº16)

A uno le conviene que haya esto, pero vamos a ver si se concreta o no. Me imagino que el transporte va a ser más barato y más rápido. Tendría que ser más económico, porque si no, no sería una solución. (Informante Nº9)

Yo me imagino que el tren beneficiaría mucho a la gente que vive hasta acá y veo que el camino a Melipilla hacia allá colapsa. Viene gente del abrazo hacia Padre Hurtado, la Ciudad Satélite, Peñaflor, viene mucha gente de allá, y les complica mucho llegar al centro de Santiago, a Estación Central. (Informante Nº24)

Con el tren mucha gente iría al centro. Y el paso, mientras sea seguro… Serviría mucho. (Informante Nº24)

Lo bueno sería el viaje, por los tacos. Acá podís llegar a las 3pm y ya tienes el choclón, imagínate el que llega a la 6pm, hay un tapón hacia la isla, hacia Talagante, hacia El Monte. Y ahí de la bajada de Malloco, vienen de Calera, del camino antiguo. Quedan todos atrapados, podís estar pegao más de una hora. Por eso sería bueno el metrotren. Ojalá que llegue en buena. Se ocuparía harto. Yo también lo ocuparía, porque es más seguro y es más bonito, y es rápido. (Informante Nº8)

Y lo otro si tú trabajas en Santiago, acá la mayoría de la gente viaja en sus propios vehículos, y si hay otra alternativa terminaría eso, es descongestionar un poco el tema automotriz. (Informante Nº16)

Aquí la gente gasta 4 horas de viaje, 4 horas promedio la gente que trabaja en Santiago, y más que el tiempo de viaje son las alternativas o la comodidad de ese viaje, que es lo que molesta y cansa al final. No sé si están incluidos los 45 minutos de espera para subir a la micro. […] Entonces quizás tener una frecuencia que uno sepa que va a pasar a cierta hora o un rango promedio –que el tren generalmente se mantiene en su rango de horario- mejora un poco la calidad de vida, (Informante Nº13)

El tren significa que uno puede dormir un poquito más. (Informante Nº7)

Yo creo que son más beneficios que dificultades. Acá hay una apoderada que viene de Melipilla, se toma la micro a las 5h30 para llegar a las 8h30. Hay muchos que viven en Padre Hurtado y en Isla de Maipo. Hay problemas graves de congestión en la mañana. Así que el tren sería bueno para ellos. Acá son como 3500 con alumnos incluidos. (Informante Nº3)

Sería ideal que el metro tren llegará acá… yo creo que hasta descongestionaría el ambiente, porque de repente es una locura salir tipo 3 de la tarde aquí. Acá los mismos buses se topan unos con otros, al fin y al cabo uno no haya la hora de llegar a su destino, ellos mismos se van acelerando y se producen accidentes. […] Melipilla esta caótico en unos horarios… Los mismos jóvenes que viajan a Santiago, habría más posibilidad que ellos viajaran más tranquilo y que vean otros panoramas, ver cosas más bonitas. […] Ahí yo creo que tendrían que entrar a hacer algo más bonito, más presentable, para que a la gente le den ganas de venir a Melipilla, y de aquí tomar locomoción a Pomaire. Porque cerca de Pomaire no hay estación, y les sería más factible llegar acá y a la vez también conocer Melipilla, porque mucha gente que viene de Santiago pasa por las carreteras y no sabe que Melipilla existe, entonces también serviría para el turismo y que dieran más auge. (Informante N°21)

Yo veo que [el nuevo proyecto] es muy factible. Un tremendo plus para la gente, tener una alternativa más que supongo que sería más barata que los buses que yo creo que son muy caros para el servicio que entregan, y son sólo 67 kilómetros de aquí a Santiago. Mil ochocientos pesos, dos mil pesos (ida y vuelta), es bastante oneroso para la distancia. Yo conozco muy bien el Metro-Tren Santiago-Rancagua. Lo uso bastante. Entonces podríamos emular aquí o ser una situación similar. (Informante Nº22)

Mis vecinos trabajan acá en Melipilla, al menos en mi calle, u otros en María pinto, es que igual el desgaste de viajar a Santiago. Mi hija estudia en Santiago y tiene que viajar todos los días (…) Pierden gran parte del tiempo en la locomoción, y peor si hay un accidente en la carretera. (Informante Nº23)

Los mismos estudiantes nuestros que se van a estudiar a Santiago. No tenemos una oferta educativa amplia aquí en Melipilla como para los estudios. Aquí nosotros tenemos 700 alumnos. Sacamos al año alrededor de 150 a 160 estudiantes de cuarto medio de los cuales un 60 a 70 por ciento continua estudios superiores. No da la oferta educativa aquí para que todos queden aquí en Melipilla, sino que tienen que ir hasta Santiago. Y es ahí donde viene la problemática de las horas peak principalmente. Es cosa de ver acá al frente en el Liceo: la gente corriendo, la fila, los buses llenos, no paran… No dan abasto las dos líneas oficiales hoy día que es la ruta 68 y la Melipilla-Santiago. (Informante Nº22)

En cuanto a las condiciones de comodidad que ofrecería el servicio de transporte de pasajeros, merece una particular mención de la preocupación general que existe por los desplazamientos de los adultos mayores:

Podría ser mejor para las personas de la tercera edad, que tienen que viajar a Santiago al médico. Sería mucho mejor el Metrotren en tanto a comodidad, porque en los mismos buses a ellos les cuesta el subirse, el bajarse, en cambio en Metrotren no po, está como más planito y habrían lugares donde ellos puedan pasar con su discapacidad. (Informante N°21)

A la gente más adulta creo que le cuesta un poco, porque, por ejemplo, no están muy cerca a los traslados a Santiago. Por darte un ejemplo por acá fuera pasan los buses, pero si tu vienes a tomar un bus a las ocho pasan todos llenos, no hay, entonces tienes que trasladarte a otro lado o ir al

terminal (…) para una persona mayor si lo toma más acá los primeros asientos que están destinados para ellos ya vienen ocupados y ya entra a ser un poco más problemático. (Informante Nº23)

Otro punto que se repite en los testimonios es el de las flotas de transporte intercomunal, que perderían el monopolio con el servicio del tren de pasajeros

Estoy clara que los tiempos han cambiado y que los trenes son distintos, pero para mí y creo representar a hartas personas sobre todo a mis vecinos, el tren significa uno el tema de tener otra opción de viajar a Santiago, además creo que el tren contamina menos –quizás estoy errada, pero eso es otro tema-, y en el fondo es la alternativa de tener una posibilidad de viajar a Santiago sin necesariamente ocupar la locomoción colectiva de la Flota libre de Talagante. Porque yo en los grupos sociales de Facebook siempre se están quejando. (Informante Nº16)

Yo creo que el proyecto no es malo, es una buena alternativa [¿o una necesidad?], porque ahí va a haber gente que va a poder bajar los tiempos de traslado desde un lugar a otro. Mucha gente va a dejar sus vehículos en la casa para poder llegar al centro pasando por Estación Central y meterse en el movimiento de Santiago. […] Tenemos una carretera obstruida y tacos infernales. Sería una gran ayuda para el vecino que quiere llegar a su casa para estar con la familia. Aparte que se va a pagar con tarjeta Bip, lo que permite conectarte con otro sistema de transporte, micro, metro, etc. (Informante Nº4)

Yo ya no uso transporte público, yo viajé a Santiago hace muchos años en estas liebres y puedo decir que es súper incomodo, aparte son unas liebres chiquititas que le ponen hartos asientos para ocupar más gente y cobran lo que quieren…En síntesis estamos todos esperanzados con el Metrotren. (Informante Nº16)

La rapidez, la comodidad y lo económico, esas son las tres principales ventajas que tendría. Y lo otro es que rompen con el monopolio que hay acá, porque suben los precios cuando quieren. No hay preocupación de que impacte el medio ambiente. (Informante Nº15)

Sí, generalmente [me desplazo] harto, por micro. Sale 1300, y 1200 [pesos] la ruta de Talagante. Cuando uno va con niños es más caro todavía, porque yo tengo 3, entonces de repente –uno tiene 7 y el otro 12- tengo que cancelarles a ellos. Tampoco me toman mucho el pase [escolar] de básica y tengo que pagarles el pasaje completo; y por médicos casi siempre nos mandan al Félix Bulnes o al Juan de Dios, entonces es caro. […] [Y] cuesta porque hay que irse a una hora precisa, porque están pasando con más dificultad, no sé si no hay muchas micros o qué pasa. Uno a veces espera 40 minutos, 30 minutos, entonces igual tienes que irte más o menos en la hora que pasan. […] Yo creo que para el futuro si estuviera el Metrotren uno se demoraría menos en llegar a Santiago. (Informante Nº20)

Creo que va a ser un gran aporte porque lamentablemente acá en Melipilla ha sido un monopolio el traslado a Santiago de ciertas empresas, y cada vez que han habido otras empresas que quieren introducir su recorrido de buses las frenan un poco. Y si comparamos con otras empresas el pasaje de las empresas acá melipillanas es bastante más elevado (…) y también yo creo que se va a reducir el tiempo de viaje. (Informante Nº23)

> *Lo que mejoraría con el tren es que desaparecería el maltrato de los choferes que son bien desagradables. Y creo que los pasajes bajarían un poco. De aquí a Santiago vale 1300 pesos. 2600 pesos diarios es harta plata en pasajes*. (Informante Nº16)

Además de estas soluciones a problemas ya existentes, los entrevistados ven, como señalamos anteriormente, buenas condiciones actuales para su pronta ejecución, enfatizando en el antecedente histórico de la línea del tren:

> *El tren generalmente la gente se mueve de Poniente a Oriente entonces va a cambiar la forma de moverse al interior de la comuna, y eso me parece muy interesante, no le veo tanto drama, sino que va a generar otros nichos económicos, quizás los negocios que se pongan a la salida, al frente, los colectivos que van a cambiar sus rutas para pasar al frente de la estación, las viviendas que van a cambiar su evaluación fiscal por estar cerca del transporte, porque donde va a estar la estación ahora es una zona muy tranquila, no pasa nada, y es una zona que ya estuvo con el tren antes. […] Imagino que el tren cambiará mucho lo que es acercarse no tanto a Santiago, acercarse a otras comunas que están también antes de Santiago, Padre Hurtado, Malloco, Maipú, Cerrillos, que son lugares importantes donde mucha gente también se traslada*. (Informante Nº13)

> Creo que no hay impedimentos. Porque no ha cambiado mucho, salvo estas dos situaciones [las villas cercanas a la línea férrea], de hecho, hoy no están ni los canales [de aguas] que habían antiguamente, estos eran de regadío. […] Yo creo que está todo más expedito [mejor dispuesto] que antes. Más en el caso nuestro hemos respetado la normativa. La distancia que debe haber entre la línea y el deslinde. No han cambiado mucho los lugares adyacentes a la línea (Informante Nº22)

Así como también posibilidades de desarrollo y oportunidades personales

> *Yo vendo diarios y tengo esas maquinitas que en la tarde las instalo ahí… sería bueno que hicieran el Metrotren porque a lo mejor me podría poner con algo por aquí.* (Informante Nº20)

> *Melipilla podría ser un dormitorio de Santiago. Y poder descomprimir un poco Santiago. Estamos en una zona rural que ya no es tan rural tampoco. Hay buenos accesos, hay salida para el sur, tenemos salida para el norte, para todos lados, por lo tanto, sería una buena alternativa, para tener un flujo de personas que utilice ferrocarriles. [Además que] todavía viaja mucha gente a Santiago a los distintos mall's. Hablemos del Plaza Oeste, hablemos el de Maipú y ni hablar de los que están más lejos y la gente va. […] En época del calor, arrancar del calor, y entrar a un mall es una alternativa, aunque sea a vitrinear o al cine o a cualquier cosa, a las compras. El proyecto Metrotren Estación Central-Melipilla] es una alternativa por todo lo que ofrece Santiago, que no tenemos en Melipilla o lo tenemos en menor proporción*. (Informante Nº22)

Como puede observarse, esta nueva conectividad podría re dinamizar la vida de las localidades y reconectar internamente la provincia, lo que es compatible con la historia del lugar.

4.3.4.3. Efectos secundarios

Hay una capa interesante agregada por algunos entrevistados que nos informa sobre dos efectos sociales que tendría indirectamente la implementación del Tren Alameda Melipilla. Uno, muy favorable, tiene qué ver con la liberación de tiempo libre para cultivar los vínculos sociales, principalmente en la familia, y disminuir el estrés generado en los últimos años. Estas mejoras en la calidad de vida de los individuos, es planteado como un asunto de interés público, como un problema de la sociedad toda.

> *[El tren] incide en la familia y en la sociedad, porque te evita toda la congestión. La gente anda malhumorada. Yo tengo dos hijos que tienen que viajar y llegan malhumorados y cansados por los tacos. […] Ya van varios años de que decimos que estamos con este estrés y que eso incide en la formación de los niños. Yo como profesora que me dediqué a apoyar a los niños, eran otros los problemas de esos tiempos, ahora los niños están muy desconectados de sus padres porque llegan más tarde y hay malas relaciones. Afecta a la sociedad.* (Informante Nº6)

> *La última micro para acá sale de Santiago a las 11:30, entonces pasa que mucha gente queda botada en Santiago y las filas que se arman en la Estación Central para venir acá son terribles en la tarde, a veces igual me ha tocado y con un día que me toque ya me siento mil veces más cansado, no me imagino como es si te toca todos los días….* (Informante Nº13)

> *Ojalá el tren sea pronto y creo que voy a andar en tren. La gente estaría feliz. La gente anda tan acelerada y todo anda lento, te demoraste dos horas en ir a un lugar. La gente quiere calidad de vida. Nadie trabaja aquí cerca y la gente llega choreada, con puras ganas de estar en su casa.* (Informante Nº5)

Y en segundo lugar, el tema del valor de las propiedades. Con todo, es posible afirmar que también hay especulación en relación a las ventas y expropiaciones, pero tocado muy indirectamente, siempre como un problema de los "otros", aunque genere una cierta incertidumbre respecto a un posible crecimiento inmobiliario que, como vimos tiende a ser visto como negativo (ver 4.2.1.).

> *Ves que ahí está el Easy, el Horst Paulmann vino a la inauguración y dijo de la construcción del Jumbo, yo creo que cuando construyan el tren va a tener pegadito el jumbo. […] Hay vecinos que están cerca y que están pensando en vender. A ellos les conviene que los expropien porque les van a sacar más que en venderlo. […]Yo no sé cuándo los avalúos las propiedades se dispararon, las propiedades están súper caras […] Pero no sé en realidad si a ellos les expropian.* (Informante Nº5)

> *Qué hay de cierto de que si logran ejecutar el proyecto. Esta línea que está va a quedar, y van a hacer una línea que está al otro lado, ¿qué pasa con la gente que vive ahí? La gente quiere saber cuánto le van a pagar, ¿lo que vale el metro a tasación fiscal?* (Informante N°17)

> *Lo nuevo es la expropiación, y justo es una villa que es de puro adulto mayor.* (Informante Nº7)

> *[Con] la plusvalía va a haber más gente, se va a poblar más. Van a ser más tacos, porque ya hay taco...* (Informante Nº7)

Por último, así como el confinamiento de la faja vía y las pasarelas pueden tener efectos tanto negativos como positivos, el tren puede solucionar o causar problemas que podríamos llamar de "seguridad sanitaria", lo cual también aparece asociado al abandono de estos espacios públicos secundarios:

> *Ojalá que lo hagan porque así se terminaría toda esa mugre de al frente… Antes era peligroso, antes venía a tomar gente, había muchas cañas y ahora limpiaron un poco, está más limpio, pero nosotros plagado de ratones, yo vivo echando veneno… todo esto está más limpió, y de hecho la gente no ha venido a botar basura, pero botaron un colchón afuera porque no tienen donde botar ahí. La gente es cochina.* (Informante Nº20)

Acá a la gente le beneficiaría, porque por ejemplo, la gente estaba viendo que si hacían ese proyecto aquí corre una acequia, entonces la cambiarían para al frente, entonces beneficiaría mucho aquí a la Villa. (Informante Nº20)

Así, podemos ver que el tren podría traer beneficios no solamente para sus potenciales usuarios, sino también para el resto de los vecinos, principalmente por la solución de problemas de vialidad y cuidado de los espacios públicos.

5. CONCLUSIONES

Tomando los hallazgos del levantamiento de información primaria, se pueden establecer las siguientes conclusiones:

- Respecto a las diferencias entre los habitantes de Santiago y los de las provincias de Talagante y Melipilla: cabe señalar que ha habido un cambio de percepción respecto del proyecto, ya que han pasado de la inseguridad a la expectativa positiva, aunque poniendo atención a los eventuales problemas que pudieran surgir, los cuales son más bien de orden público (el plano personal aparece solo como ejemplo) y siempre en una actitud de aportar soluciones, de anticipar.

- Los problemas que podría traer el nuevo proyecto, como el desplazamiento a través de pasarelas pueden ser compensados ampliamente por los beneficios que traerá el tren a sus usuarios y a la comunidad. Esto está relacionado con la capacidad de acostumbramiento que aparece en prácticamente todas las entrevistas. Los entrevistados saben muy bien a qué se pueden acostumbrar y a qué no. Saben jerarquizar sus problemas cotidianos y ponerlos en segundo plano cuando se trata de un beneficio "para todos", y en ese sentido, aunque esté deteriorado, existe un sentimiento comunitario. La clave está en comunicar bien los problemas y los beneficios del proyecto.

- Como ha sido señalado varias veces, el reciente problema de la vialidad muestra una mayor gravedad, ya que es inevitable para la gran mayoría de los habitantes que se desplazan, principalmente hacia Santiago, y genera efectos secundarios muy negativos en la calidad de vida de las personas, incluso de aquellas que no viajan. Es un problema que requiere de una solución urgente, y la ven como posible, a diferencia de otros problemas que no tienen solución visible –al menos no explicitada por los entrevistados– como la delincuencia, lo cual los predispone positivamente al proyecto.

- Dicho esto, podemos afirmar que existe una paradoja histórica referida a que, si bien ha aumentado la densidad demográfica de estas provincias, ha empeorado la capacidad de las comunidades para hacer frente a los problemas comunes, así como la conectividad. El Proyecto Tren Alameda Melipilla aparece como una solución a este problema sobre el cual el rol del Estado es clave, pues sus consecuencias afectan a las relaciones sociales en todo sentido, debido a la pérdida de tiempo libre para entretener las relaciones sociales inmediatas (familiares o vecinales).

- Aunque la línea del tren y los pasos a través de ésta estén bastante integrados al paisaje y modo de vida cotidiano (para los peatones), ésta aparece en ocasiones asociada a aspectos negativos, principalmente asociados a la "inseguridad", en al menos dos sentidos de la palabra: el riesgo de delito y el riesgo de accidente. El Proyecto es percibido por los informantes como una oportunidad para mejorar estos aspectos.

- Las visiones negativas sobre el Proyecto son secundarias, y la más importante es el temor de que no haya un acceso adecuado al futuro tren, y que este genere un mayor atochamiento por el traslado de los usuarios por medio de vehículos particulares.

- No se observan en las entrevistas preocupaciones reales sobre segregación, aunque se advierta que hay puntos en que el tránsito por motivos laborales y educativos es más intenso, y que eso debe ser considerado. Existe, eso sí, la consciencia de que el futuro tren implicará un tránsito menos libre de un lado a otro de la faja vía, pero también de que esos tránsitos serán más seguros, con menos riesgos de accidentes y de delitos. Al respecto, el Estudio de Mediciones peatonales, muestra además que "los tiempos de desplazamientos de los peatones aumentarán con la operación del proyecto, sin embargo y de acuerdo a los resultados obtenidos de la aplicación del parámetro GEH, […], se puede concluir que las diferencias de tiempo de desplazamiento de estos peatones, entre la situación actual y la situación con proyecto no son significativas."

- Existe una fuerte consciencia de que en el pasado el tren determinó la organización del espacio de los pueblos y la ciudad, por lo cual no se observan riesgos profundos de segregación. Incluso, desde el punto de vista urbanístico, el poblamiento y desarrollo de los pueblos y ciudades del área de influencia del proyecto se desarrollaron durante décadas no a pesar de la línea del tren sino en función de la misma. Esta misma consciencia histórica alimenta la expectativa de recuperar el espacio que antes estaba unido por las estaciones.

6. BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

Sobre el poblamiento de Santiago y la Región Metropolitana y las políticas de vivienda:

Luis Bravo y Carlos Martínez, *Chile: 50 años de vivienda social 1943-1993* (1993), Ed. Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso

Mario Garcés, *Tomando su sitio: el movimiento de pobladores de Santiago, 1957-1970* (2002), Ed. LOM, Santiago

Rodrigo Hidalgo, *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX* (2005) Ed. Instituto de Geografía, PUC/Centro de Investigaciones Diego Barrios Arana, Santiago

Armando de Ramón, "Estudio de una periferia urbana. Santiago de Chile, 1850-1900", en *Revista Historia* N° 20, (1985). p. 199-289 / PUC, Instituto de Historia, Santiago.

http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-74406.html

Armando de Ramón, "La población informal. Poblamiento de la periferia de Santiago de Chile. 1920-1970", en *Revista de Estudios Urbano Regionales* nº 16 (1990), (p. 50), Santiago.

http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1049

Armando de Ramón, *Santiago de Chile, historia de una sociedad urbana* (2015), Ed. Catalonia, Santiago.

Alberto Romero, *¿Qué hacer con los pobres? Elite y sectores populares en Santiago de Chile 1840-1895* (1997), Ed. Sudamericana, Buenos Aires

Alexander Galetovic, *Chile Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos* (2006), Ed CEP, Santiago.

https://www.cepchile.cl/santiago-donde-estamos-y-hacia-donde-vamos/cep/2016-03-04/094228.html

Alfredo Rodríguez y Ana Sugranyes (editores), *Los Con Techo: un desafío para la política de vivienda social* (2005) Ed SUR, Santiago

http://www.sitiosur.cl/publicacionescatalogodetalle.php?PID=3498

Sobre historia rural de Chile y de la Zona del Estudio:

José Bengoa, Haciendas y campesinos: la Historia Social de la Agricultura Chilena, Tomo II (1990), Ed SUR, Santiago.

http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-8438.html

Jean Borde y Mario Gongora, *Evolución de la propiedad rural en el Valle del Puangue* (1956), Ed. Universitaria, Santiago.

Manuel Canales, "La nueva ruralidad en Chile: apuntes sobre subjetividad y territorios vividos", en *Temas de Desarrollo Humano Sustentable Nº12*, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2006).

PNUD, *Desarrollo Humano en Chile Rural: Seis millones por nuevos caminos* (2008) Ed PNUD, Santiago.

http://www.cl.undp.org/content/chile/es/home/library/human_development/idh-seis-millones-por-nuevos-caminos.html

ADENDA COMPLEMENTARIA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
PROYECTO TREN ALAMEDA MELIPILLA

APÉNDICE 1 MEDICIONES PEATONALES

ANEXO 6-EFP-1_2 ESTUDIO ETNO-HISTORIOGRÁFICO

GRUPO EFE

Santiago, 2018

Sustentable S.A.
Asesoría y Gestión Ambiental
Av. Providencia 2640. Of. 15 - A
Teléfono: (56-2) 23659306 Fax: (56-2) 23659307
www.sustentable.cl

APÉNDICE 1 MEDICIONES PEATONALES
ANEXO 6-EFP-1_2 ESTUDIO ETNO-HISTORIOGRÁFICO

ADENDA COMPLEMENTARIA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
PROYECTO TREN ALAMEDA MELIPILLA

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1 INTRODUCCIÓN 1

2 TAREAS DESARROLLADAS 1

2.1 Mediciones Continuas de Peatones 1

2.2 Mediciones Periódicas 2

2.3 Encuesta Origen - Destino 3

3 RESULTADOS 4

3.1 Mediciones Continuas 4
3.1.1 Punto de Medición Errázuriz-Salvador Allende 4
3.1.2 Puntos de Medición Tres Poniente – Camino a Melipilla 6
3.1.3 Punto de Medición Jose Luis Caro-Calle Nueva 8
3.1.4 Punto de Medición Miraflores 10
3.1.5 Punto de Medición Alcalde – Padre Demetrio Bravo 12

3.2 Mediciones periódicas 15

3.3 Encuesta Origen – Destino 19
3.3.1 Pasarela Manuel Chacón 21
3.3.2 Paso vehicular desnivelado Lo Errázuriz 22
3.3.3 Pasarela El Álamo 23
3.3.4 Pasarela Tres Poniente 24
3.3.5 Pasarela Etiopía 25
3.3.6 Estación Ciudad Satélite 26
3.3.7 Pasarela José Luis Caro 27
3.3.8 Pasarela San Francisco de Borja 28
3.3.9 Pasarela Miraflores 29
3.3.10 Pasarela Lucas Pacheco 30
3.3.11 Pasarela Domingo Santa María 31
3.3.12 Pasarela Padre Demetrio Bravo 32
3.3.13 Pasarela Alcalde 33

3.4 Análisis estadístico de los resultados de la encuesta origen destino 34

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Puntos de Mediciones Continuas 1
Tabla 2 Puntos de Mediciones Periódicas 2
Tabla 3 Puntos Aplicación de Encuesta Origen-Destino 3
Tabla 4 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Errázuriz – Salvador Allende 4
Tabla 5 Periodos de Mediciones Continuas, Punto Errázuriz – Salvador Allende 5
Tabla 6 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Tres Poniente – Camino a Melipilla 6
Tabla 7 Periodos de Mediciones Continuas, Punto Tres Poniente – Camino a Melipilla 7
Tabla 8 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto José Luis Caro – Calle Nueva 8
Tabla 9 Periodos de Mediciones Continuas, Punto José Luis Caro – Calle Nueva 9
Tabla 10 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Miraflores 10
Tabla 11 Periodos de Mediciones Continuas, Punto Miraflores 11
Tabla 12 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Alcalde – Padre Demetrio Bravo 12
Tabla 13 Periodos de Mediciones Continuas, Punto Alcalde – Padre Demetrio Bravo 13
Tabla 14 Resumen de Horarios Mediciones Periódicas 14
Tabla 15 Definición de Horarios de Mediciones Periódicas 14
Tabla 16 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15 min).Parte 1 de 7 15
Tabla 17Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15 min). Parte 2 de 7 15
Tabla 18 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 3 de 7 16
Tabla 19 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 4 de 7 16
Tabla 20 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 5 de 7 17
Tabla 21 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 6 de 7 17
Tabla 22 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 7 de 7 18
Tabla 23 Puntos para Encuesta Origen – Destino. Parte 1 de 2. 18
Tabla 24 Puntos para Encuesta Origen – Destino. Parte 2 de 2. 19
Tabla 25 Formulario Encuesta 20
Tabla 26 Tiempos Promedio de Viajes Puntos Encuestas Origen – Destino 34
Tabla 27 Resumen de Tiempos de Desplazamiento 35

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Errázuriz – Salvador Allende 5
Figura 2 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Tres Poniente – Camino a Melipilla 7
Figura 3 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto José Luis Caro – Calle Nueva 9
Figura 4 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Miraflores 11
Figura 5 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Alcalde – Padre Demetrio Bravo 13

1 INTRODUCCIÓN

Con el fin de dar adecuada respuesta a las consultas referidas al estudio Etno-historiográfico entregado en la Adenda Nº 1 del EIA del Proyecto Tren Alameda- Melipilla, se realizó un estudio para caracterizar cuantitativamente los flujos peatonales, mediante una serie de mediciones en distintos puntos representativos del trazado del proyecto.

Dichas mediciones de flujos peatonales permiten determinar el efecto que la operación del proyecto tiene sobre los tiempos de desplazamiento de los habitantes cercanos a la faja vía y que cruzan actualmente el trazado por sus distintos puntos.

2 TAREAS DESARROLLADAS

Para cumplir con los objetivos planteados se realizaron las siguientes mediciones:

a. Mediciones continuas de peatones : permiten determinar los períodos representativos de los flujos peatonales.
b. Mediciones periódicas de peatones: En los períodos representativos definidos con las mediciones continuas, se realizaron mediciones periódicas en los sectores de las futuras pasarelas del proyecto y en algunas estaciones.
c. Encuesta Origen Destino: Con los datos recopilados de las mediciones periódicas, se determinaron puntos (13) donde se realizó una encuesta origen destino con el fin de determinar los tiempos de desplazamiento.

2.1 MEDICIONES CONTINUAS DE PEATONES

Con el objetivo de identificar los períodos de un día normal más representativos del flujo peatonal y a objeto de realizar posteriormente las mediciones periódicas, se efectuaron mediciones peatonales continuas durante 14 horas en un día laboral de una semana normal o representativa del año.

Se definieron 5 puntos de medición: 2 en el área urbana, 1 en el área periurbana y 2 en el área rural. Estas mediciones fueron realizadas el día 20 de marzo de 2018.

Los puntos donde se realizaron estas mediciones son los siguientes:

Tabla 1 Puntos de Mediciones Continuas

Pk.	Obra	Tipo	Nombre	Comuna
6+565	Paso Vehicular Desnivelado	Superior	Lo Errázuriz	Cerrillos
13+465	Paso Peatonal	Pasarela	Tres Poniente	Maipú
19+089	Paso Peatonal	Pasarela	José Luis Caro	Padre Hurtado
24+221	Paso Peatonal	Pasarela	Miraflores	Peñaflor
60+657	Paso Peatonal	Pasarela	Alcalde	Melipilla

Fuente: Elaboración propia.

2.2 MEDICIONES PERIÓDICAS

Con los resultados obtenidos de las mediciones continuas (definición de períodos representativos), se realizaron mediciones periódicas en 3 períodos en un día laboral, de una semana normal o representativa del año en los siguientes puntos y días:

Tabla 2 Puntos de Mediciones Periódicas

Pk.	Obra	Tipo	Nombre	Comuna	Día de Medición
2+486	Paso Peatonal	Pasarela	Obispo Manuel Umaña S.	Estación Central	martes 3 de abril
2+776	Paso Peatonal	Pasarela	Padre Alberto Hurtado	Estación Central	
2+918	Paso Peatonal	Pasarela	Agustín Riesco	Estación Central	
3+235	Paso Peatonal	Pasarela	Manuel Chacón	Estación Central	
3+843	Paso Peatonal	Pasarela	Zanjón de La Aguada	Estación Central	
6+373	Paso Peatonal	Pasarela	Salvador Allende	Cerrillos	
7+461	Paso Peatonal	Inferior	Capitán Prat	Cerrillos-Maipú	
8+040	Paso Peatonal	Pasarela	Plutón	Cerrillos-Maipú	
8+696	Paso Peatonal	Pasarela	Américo Vespucio	Cerrillos-Maipú	
9+045	Paso Peatonal	Pasarela	Los Aztecas	Cerrillos-Maipú	
9+319	Paso Peatonal	Pasarela	5 de Abril (SERVIU)	Cerrillos-Maipú	
9+491	Paso Peatonal	Pasarela	5 de Abril (Cencosud)	Maipú	
10+220	Paso Peatonal	Pasarela	El Álamo	Maipú	
12+261	Paso Peatonal	Pasarela	Leopoldo Infante	Maipú	miércoles 4 de abril
12+832	Paso Peatonal	Pasarela	Eliseo	Maipú	
13+465	Paso Peatonal	Pasarela	Tres Poniente	Maipú	
14+070	Paso Peatonal	Pasarela	Jacques Cousteau	Maipú	
14+469	Paso Peatonal	Pasarela	Etiopia	Maipú	
14+963	Paso Peatonal	Pasarela	Pastor José Torres Grosa	Maipú	
15+713	Paso Peatonal	Pasarela	El Bosque	Maipú	
16+275	Paso Peatonal	Pasarela	Santa Maricel	Maipú	
19+089	Paso Peatonal	Pasarela	José Luis Caro	Padre Hurtado	
19+801	Paso Peatonal	Pasarela	San Francisco de Borja	Padre Hurtado	
21+299	Paso Peatonal	Pasarela	El Sotillo	Padre Hurtado	
22+288	Paso Peatonal	Pasarela	Santa Marta	Peñaflor	
23+249	Paso Peatonal	Pasarela	Los Pajaritos	Peñaflor	
24+221	Paso Peatonal	Pasarela	Miraflores	Peñaflor	jueves 5 de abril
33+458	Paso Peatonal	Pasarela	Lucas Pacheco	Talagante	
39+700	Paso Peatonal	Pasarela	Aníbal Pinto	El Monte	
39+875	Paso Peatonal	Pasarela	Los Carrera	El Monte	
40+375	Paso Peatonal	Pasarela	Domingo Santa María	El Monte	
50+620	Paso Peatonal	Pasarela	El Montino	El Monte	
56+242	Paso Peatonal	Pasarela	Camino El Marco	Melipilla	
59+776	Paso Peatonal	Pasarela	Gral. San Martín	Melipilla	

Pk.	Obra	Tipo	Nombre	Comuna	Día de Medición
60+300	Paso Peatonal	Pasarela	Padre Demetrio Bravo	Melipilla	
60+657	Paso Peatonal	Pasarela	Alcalde	Melipilla	
8+275	Estación	Soterrada	Américo Vespucio	Cerrillos-Maipú	martes 3 de abril
16+520	Estación	Soterrada	Ciudad Satélite	Maipú	miércoles 4 de abril
24+812	Estación	Soterrada	Malloco	Peñaflor	jueves 5 de abril
33+652	Estación	Soterrada	Talagante	Talagante	

Fuente: Elaboración propia.

2.3 ENCUESTA ORIGEN - DESTINO

De acuerdo a los resultados obtenidos de las encuestas periódicas, se establecieron aquellos puntos que presentaban mayores flujos peatonales (sobre 200 peatones durante el día); los cuales corresponden a 13 puntos de los 41 puntos con mediciones periódicas.

Estas encuestas se realizaron en 3 períodos en un día laboral, de una semana normal o representativa del año, de acuerdo a la periodización obtenida de las mediciones continuas.

El objetivo es identificar los orígenes y destinos más importantes, y el tiempo promedio de estos viajes.

Tabla 3 Puntos Aplicación de Encuesta Origen-Destino

Pk.	Obra	Tipo	Nombre	Comuna	Día de Medición
3+235	Paso Peatonal	Pasarela	Manuel Chacón	Estación Central	17 de Abril
6+565	Paso Vehicular Desnivelado	Superior	Lo Errázuriz	Cerrillos	
10+220	Paso Peatonal	Pasarela	El Álamo	Maipú	
13+465	Paso Peatonal	Pasarela	Tres Poniente	Maipú	
14+469	Paso Peatonal	Pasarela	Etiopia	Maipú	18 de Abril
16+520	Estación	Soterrada	Ciudad Satélite	Maipú	
19+089	Paso Peatonal	Pasarela	José Luis Caro	Padre Hurtado	
19+801	Paso Peatonal	Pasarela	San Francisco de Borja	Padre Hurtado	
24+221	Paso Peatonal	Pasarela	Miraflores	Peñaflor	19 de Abril
33+458	Paso Peatonal	Pasarela	Lucas Pacheco	Talagante	
40+375	Paso Peatonal	Pasarela	Domingo Santa María	El Monte	
60+300	Paso Peatonal	Pasarela	Padre Demetrio Bravo	Melipilla	
60+657	Paso Peatonal	Pasarela	Alcalde	Melipilla	

Fuente: Elaboración propia.

3 RESULTADOS

3.1 MEDICIONES CONTINUAS

A continuación, se entregan los resultados de las mediciones continuas y la periodización de cada uno de ellos

3.1.1 PUNTO DE MEDICIÓN ERRÁZURIZ-SALVADOR ALLENDE

Tabla 4 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Errázuriz – Salvador Allende

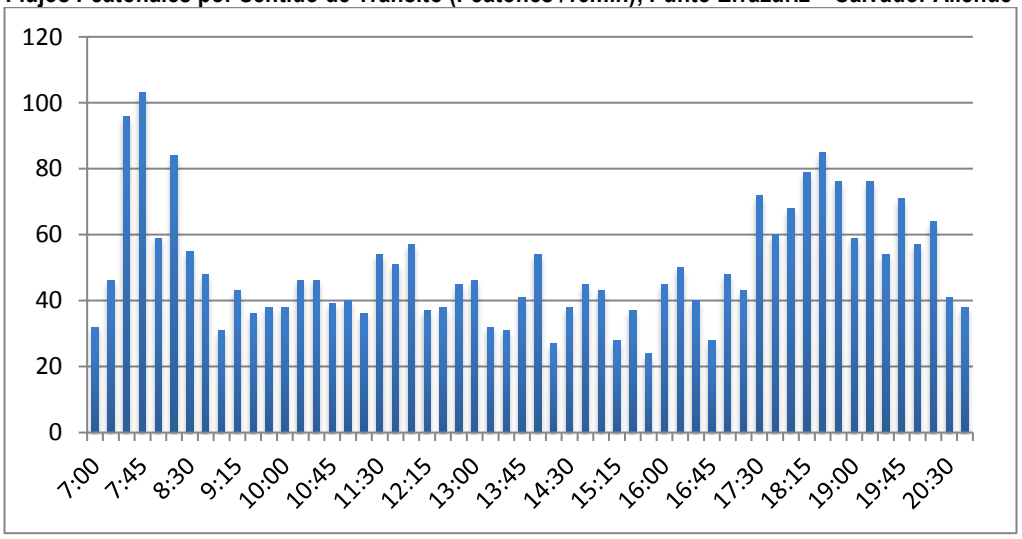
Hora	Oriente	Poniente	Total
7:00	26	6	32
7:15	29	17	46
7:30	88	8	96
7:45	89	14	103
8:00	46	13	59
8:15	58	26	84
8:30	45	10	55
8:45	29	19	48
9:00	18	13	31
9:15	24	19	43
9:30	23	13	36
9:45	23	15	38
10:00	25	13	38
10:15	21	25	46
10:30	27	19	46
10:45	19	20	39
11:00	17	23	40
11:15	18	18	36
11:30	34	20	54
11:45	26	25	51
12:00	28	29	57
12:15	18	19	37
12:30	18	20	38
12:45	23	22	45
13:00	20	26	46
13:15	14	18	32
13:30	18	13	31
13:45	13	28	41
14:00	16	38	54
14:15	11	16	27
14:30	14	24	38
14:45	16	29	45
15:00	14	29	43
15:15	12	16	28
15:30	14	23	37
15:45	11	13	24
16:00	13	32	45
16:15	8	42	50
16:30	13	27	40
16:45	12	16	28
17:00	13	35	48
17:15	20	23	43

Hora	Oriente	Poniente	Total
17:30	27	45	72
17:45	27	33	60
18:00	34	34	68
18:15	30	49	79
18:30	37	48	85
18:45	33	43	76
19:00	21	38	59
19:15	30	46	76
19:30	19	35	54
19:45	31	40	71
20:00	17	40	57
20:15	20	44	64
20:30	19	22	41
20:45	15	23	38

Fuente: Elaboración propia.

Con la información resultante se construyó el gráfico de distribución horaria (peatones por cuarto de hora) para todo el período comprendido entre las 7:00 y las 21:00 hrs.

Figura 1 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Errázuriz – Salvador Allende



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados obtenidos, los períodos de medición para las mediciones continuas son los siguientes:

Tabla 5 Periodos de Mediciones Continuas, Punto Errázuriz – Salvador Allende

Horarios de Medición	
Punta mañana	7:30-8:30 hrs
Fuera de punta	12:30-13:30 hrs
Punta tarde	18:30-19:30hrs

Fuente: Elaboración propia.

3.1.2 PUNTOS DE MEDICIÓN TRES PONIENTE – CAMINO A MELIPILLA

Tabla 6 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Tres Poniente – Camino a Melipilla

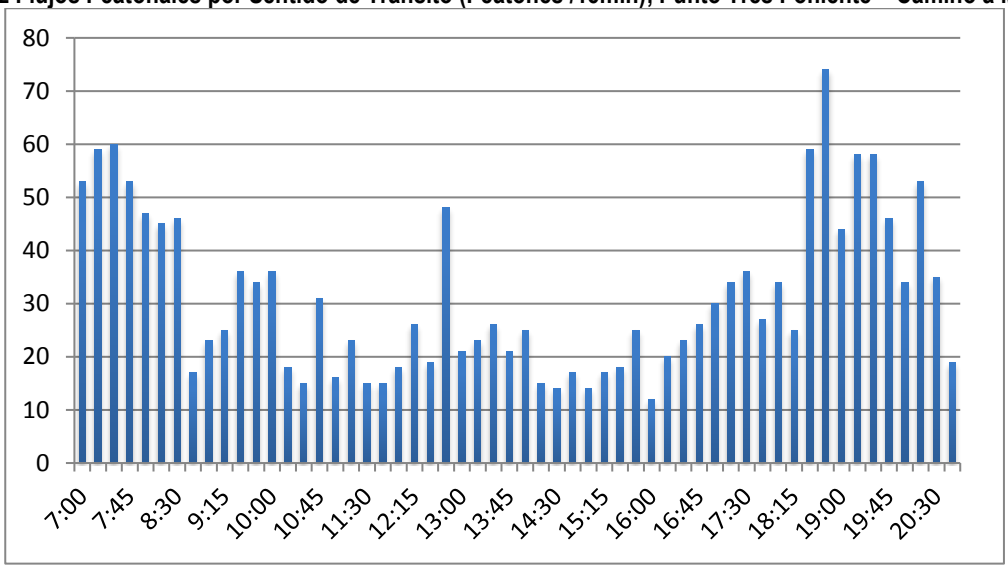
Hora	Oriente	Poniente	Total
7:00	43	10	53
7:15	34	25	59
7:30	38	22	60
7:45	39	14	53
8:00	34	13	47
8:15	33	12	45
8:30	28	18	46
8:45	14	3	17
9:00	18	5	23
9:15	18	7	25
9:30	30	6	36
9:45	19	15	34
10:00	23	13	36
10:15	15	3	18
10:30	15	0	15
10:45	22	9	31
11:00	8	8	16
11:15	14	9	23
11:30	11	4	15
11:45	10	5	15
12:00	10	8	18
12:15	12	14	26
12:30	6	13	19
12:45	28	20	48
13:00	9	12	21
13:15	11	12	23
13:30	14	12	26
13:45	12	9	21
14:00	16	9	25
14:15	7	8	15
14:30	3	11	14
14:45	13	4	17
15:00	12	2	14
15:15	10	7	17
15:30	4	14	18
15:45	13	12	25
16:00	4	8	12
16:15	12	8	20
16:30	12	11	23
16:45	5	21	26
17:00	14	16	30
17:15	17	17	34
17:30	15	21	36
17:45	16	11	27
18:00	18	16	34
18:15	14	11	25
18:30	16	43	59
18:45	19	55	74
19:00	9	35	44

Hora	Oriente	Poniente	Total
19:15	20	38	58
19:30	6	52	58
19:45	15	31	46
20:00	13	21	34
20:15	10	43	53
20:30	6	29	35
20:45	4	15	19

Fuente: Elaboración propia.

Con la información resultante se construyó el gráfico de distribución horaria (peatones por cuarto de hora) para todo el período comprendido entre las 7:00 y las 21:00 hrs.

Figura 2 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Tres Poniente – Camino a Melipilla



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados obtenidos, los períodos de medición para las mediciones continuas fueron los siguientes:

Tabla 7 Periodos de Mediciones Continuas, Punto Tres Poniente – Camino a Melipilla

Horarios de medición	
Punta Mañana	7:30-8:30
Fuera de Punta	12:30-13:30
Punta Tarde	18:30-19:30

Fuente: Elaboración propia.

3.1.3 PUNTO DE MEDICIÓN JOSE LUIS CARO-CALLE NUEVA

Tabla 8 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto José Luis Caro – Calle Nueva

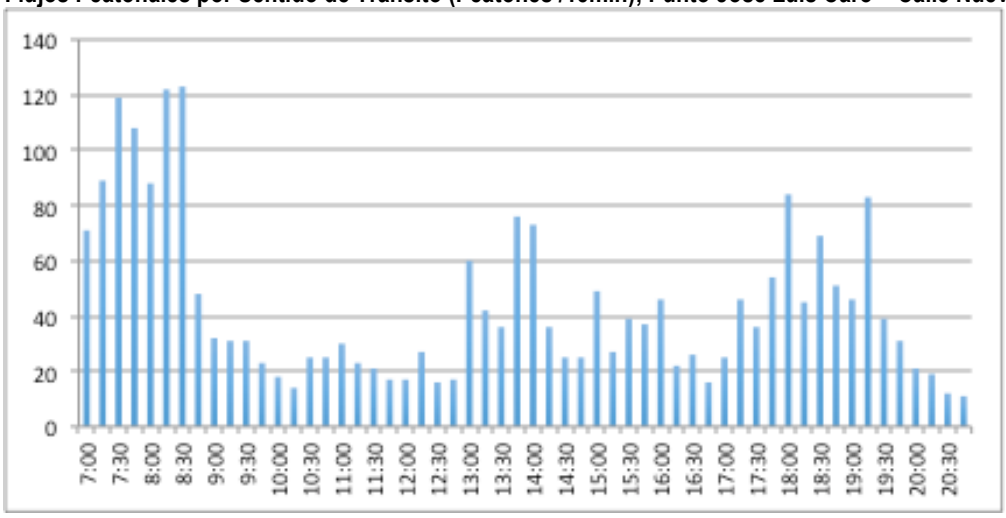
Hora	Oriente	Poniente	Total
7:00	28	43	71
7:15	36	53	89
7:30	43	76	119
7:45	42	66	108
8:00	39	49	88
8:15	38	84	122
8:30	59	64	123
8:45	22	26	48
9:00	15	17	32
9:15	14	17	31
9:30	16	15	31
9:45	14	9	23
10:00	8	10	18
10:15	7	7	14
10:30	15	10	25
10:45	10	15	25
11:00	17	13	30
11:15	8	15	23
11:30	15	6	21
11:45	8	9	17
12:00	6	11	17
12:15	11	16	27
12:30	10	6	16
12:45	9	8	17
13:00	30	30	60
13:15	28	14	42
13:30	12	24	36
13:45	61	15	76
14:00	51	22	73
14:15	14	22	36
14:30	7	18	25
14:45	10	15	25
15:00	20	29	49
15:15	21	6	27
15:30	22	17	39
15:45	16	21	37
16:00	20	26	46
16:15	8	14	22
16:30	11	15	26
16:45	4	12	16
17:00	14	11	25
17:15	23	23	46
17:30	24	12	36
17:45	41	13	54
18:00	54	30	84
18:15	27	18	45
18:30	35	34	69
18:45	24	27	51
19:00	20	26	46

Hora	Oriente	Poniente	Total
19:15	50	33	83
19:30	18	21	39
19:45	16	15	31
20:00	12	9	21
20:15	9	10	19
20:30	6	6	12
20:45	4	7	11

Fuente: Elaboración propia.

Con la información resultante se construyó el gráfico de distribución horaria (peatones por cuarto de hora) para todo el período comprendido entre las 7:00 y las 21:00 hrs.

Figura 3 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto José Luis Caro – Calle Nueva



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados obtenidos, los períodos de medición para las mediciones continuas fueron los siguientes:

Tabla 9 Periodos de Mediciones Continuas, Punto José Luis Caro – Calle Nueva

Horarios de medición	
Punta Mañana	7:30-8:30 hrs
Fuera de Punta	13:00-14:00 hrs
Punta Tarde	18:30-19:30 hrs

Fuente: Elaboración propia.

3.1.4 PUNTO DE MEDICIÓN MIRAFLORES

Tabla 10 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Miraflores

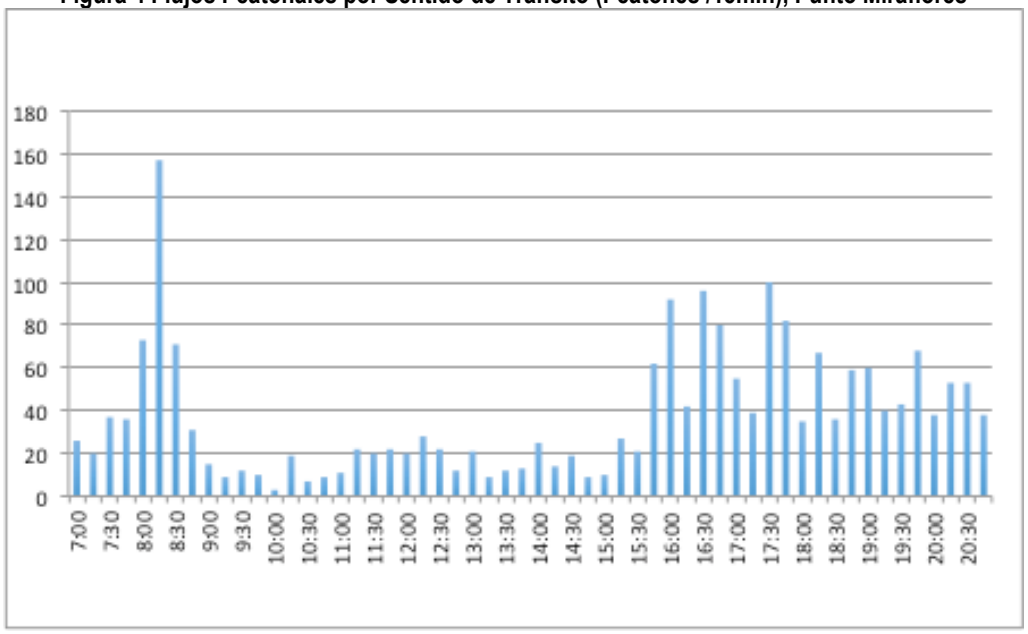
Hora	Oriente	Poniente	Total
7:00	17	9	26
7:15	11	9	20
7:30	17	20	37
7:45	19	17	36
8:00	38	35	73
8:15	125	32	157
8:30	31	40	71
8:45	11	20	31
9:00	7	8	15
9:15	6	3	9
9:30	7	5	12
9:45	4	6	10
10:00	2	1	3
10:15	13	6	19
10:30	4	3	7
10:45	3	6	9
11:00	7	4	11
11:15	13	9	22
11:30	6	14	20
11:45	14	8	22
12:00	9	11	20
12:15	18	10	28
12:30	13	9	22
12:45	5	7	12
13:00	10	11	21
13:15	4	5	9
13:30	7	5	12
13:45	10	3	13
14:00	11	14	25
14:15	3	11	14
14:30	4	15	19
14:45	4	5	9
15:00	3	7	10
15:15	15	12	27
15:30	11	10	21
15:45	25	37	62
16:00	21	71	92
16:15	14	28	42
16:30	19	77	96
16:45	44	36	80
17:00	26	29	55
17:15	12	27	39
17:30	76	24	100
17:45	49	33	82
18:00	6	29	35
18:15	39	28	67
18:30	14	22	36
18:45	15	44	59
19:00	13	47	60

Hora	Oriente	Poniente	Total
19:15	8	32	40
19:30	19	24	43
19:45	44	24	68
20:00	14	24	38
20:15	31	22	53
20:30	37	16	53
20:45	28	10	38

Fuente: Elaboración propia.

Con la información resultante se construyó el gráfico de distribución horaria (peatones por cuarto de hora) para todo el período comprendido entre las 7:00 y las 21:00 hrs.

Figura 4 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Miraflores



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados obtenidos, los periodos de medición para las mediciones continuas fueron los siguientes:

Tabla 11 Periodos de Mediciones Continuas, Punto Miraflores

Horarios de medición	
Punta Mañana	7:30-8:30 hrs
Fuera de Punta	16:30-17:30 hrs
Punta Tarde	19:00-20:00 hrs

Fuente: Elaboración propia.

3.1.5 PUNTO DE MEDICIÓN ALCALDE – PADRE DEMETRIO BRAVO

Tabla 12 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Alcalde – Padre Demetrio Bravo

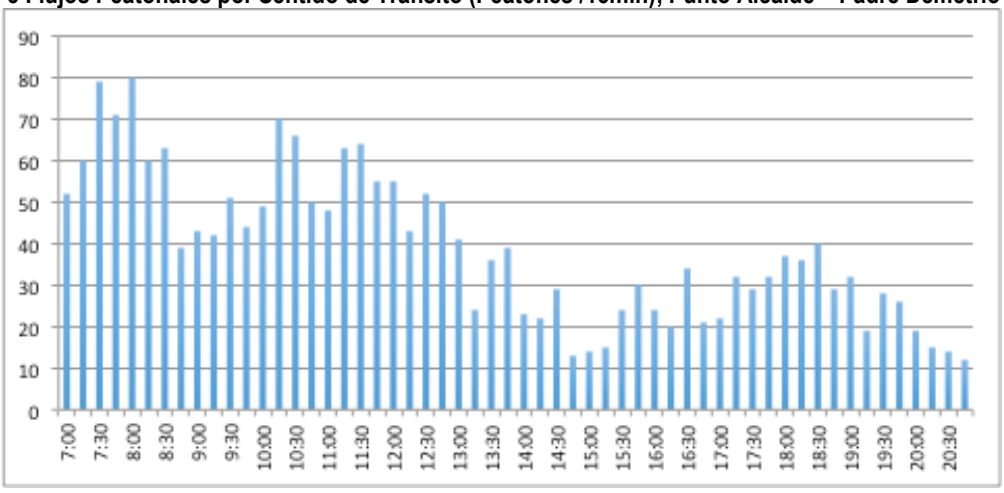
Hora	Norte	Sur	Total
7:00	24	28	52
7:15	26	34	60
7:30	32	47	79
7:45	38	33	71
8:00	42	38	80
8:15	27	33	60
8:30	27	36	63
8:45	15	24	39
9:00	16	27	43
9:15	16	26	42
9:30	16	35	51
9:45	24	20	44
10:00	22	27	49
10:15	34	36	70
10:30	19	47	66
10:45	15	35	50
11:00	26	22	48
11:15	32	31	63
11:30	34	30	64
11:45	30	25	55
12:00	38	17	55
12:15	32	11	43
12:30	33	19	52
12:45	38	12	50
13:00	25	16	41
13:15	14	10	24
13:30	24	12	36
13:45	27	12	39
14:00	14	9	23
14:15	10	12	22
14:30	12	17	29
14:45	8	5	13
15:00	5	9	14
15:15	8	7	15
15:30	16	8	24
15:45	22	8	30
16:00	19	5	24
16:15	14	6	20
16:30	24	10	34
16:45	12	9	21
17:00	11	11	22
17:15	19	13	32
17:30	18	11	29
17:45	16	16	32
18:00	26	11	37
18:15	23	13	36
18:30	25	15	40
18:45	20	9	29
19:00	12	20	32

Hora	Norte	Sur	Total
19:15	12	7	19
19:30	15	13	28
19:45	15	11	26
20:00	13	6	19
20:15	10	5	15
20:30	6	8	14
20:45	7	5	12

Fuente: Elaboración propia.

Con la información resultante se construyó el gráfico de distribución horaria (peatones por cuarto de hora) para todo el período comprendido entre las 7:00 y las 21:00 hrs.

Figura 5 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15min), Punto Alcalde – Padre Demetrio Bravo



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados obtenidos, los períodos de medición para las mediciones continuas fueron los siguientes:

Tabla 13 Periodos de Mediciones Continuas, Punto Alcalde – Padre Demetrio Bravo

Horarios de medición	
Punta Mañana	7:30-8:30 hrs
Fuera de Punta	11:00-12:00 hrs
Punta Tarde	18:00-19:00 hrs

Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se detallan a modo de resumen los horarios de medición definidos:

Tabla 14 Resumen de Horarios Mediciones Periódicas

Punto de Medición	Comuna	Horario de medición		
		Punta Mañana	Fuera de Punta	Fuera de Punta
Errázuriz-Salvador Allende	Cerrillos	7:30-8:30	12:30-13:30	18:30-19:30
Tres Poniente-Camino a Melipilla	Maipú	7:30-8:30	12:30-13:30	18:30-19:30
José Luis Caro-Calle Nueva	Padre Hurtado	7:30-8:30	13:00-14:00	18:30-19:30
Miraflores	Peñaflor	7:30-8:30	16:30-17:30	19:00-20:00
Alcalde – Padre Demetrio Bravo	Melipilla	7:30-8:30	11:00-12:00	18:00-19:00

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados obtenidos, se determinó que las mediciones periódicas se realizarían en los siguientes horarios por comuna:

Tabla 15 Definición de Horarios de Mediciones Periódicas

Zona	Comunas	Horario de medición		
		Punta Mañana	Fuera de Punta	Punta Tarde
Urbana	Estación Central	7:30-8:30	12:30-13:30	18:30-19:30
	Cerrillos			
	Maipú			
Periurbano	Padre Hurtado	7:30-8:30	13:00-14:00	18:30-19:30
	Melipilla	7:30-8:30	11:00-12:00	18:00-19:00
Rural	Peñaflor	7:30-8:30	16:30-17:30	19:00-20:00
	Talagante			
	El Monte	7:30-8:30	16:30-17:30	19:00-20:00

Fuente: Elaboración propia.

3.2 MEDICIONES PERIÓDICAS

Con el fin de dimensionar el flujo peatonal en el área de influencia del proyecto, se efectuaron mediciones periódicas de peatones en los puntos definidos anteriormente. Estas mediciones periódicas fueron realizadas en los horarios definidos y cuyos resultados que se entregan a continuación:

Tabla 16 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15 min).Parte 1 de 7

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m), Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones /Hr.
				1		2				
				Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	
Estación Central	Obispo Manuel Umaña	343471 6295034	7:30-8:30	43	19	24	22	67	41	108
			12:30-13:30	19	6	21	6	40	12	52
			18:30-19:30	26	16	20	9	46	25	71
Estación Central	Padre Alberto Hurtado	343229 6294896	7:30-8:30	13	11	47	3	60	14	74
			12:30-13:30	17	9	26	8	43	17	60
			18:30-19:30	25	3	23	6	48	9	57
Estación Central	Agustin Riesco	343106 6294826	7:30-8:30	19	2	42	4	61	6	67
			12:30-13:30	17	2	24	1	41	3	44
			18:30-19:30	29	5	18	6	47	11	58
Estación Central	Manuel Chacón	342833 6294665	7:30-8:30	70	17	67	15	137	32	169
			12:30-13:30	49	26	73	29	122	55	177
			18:30-19:30	38	36	84	42	122	78	200
Estación Central	Zanjón De La Aguada	342232 6294324	7:30-8:30	51	1	32	0	83	1	84
			12:30-13:30	28	0	14	0	42	0	42
			18:30-19:30	19	5	25	2	44	7	51
Cerrillos	Salvador Allende	340115 6293108	7:30-8:30	15	3	4	1	19	4	23
			12:30-13:30	3	1	2	0	5	1	6
			18:30-19:30	2	0	9	3	11	3	14

Fuente: Elaboración propia

Tabla 17Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones /15 min). Parte 2 de 7

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m) Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones/Hr
				Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	
Cerrillos	Errázuriz-Salvador Allende	339961 6292994	7:30-8:30	270	11	55	6	325	17	342
			12:30-13:30	56	19	72	14	128	33	161
			18:30-19:30	86	35	153	22	239	57	296
Cerrillos - Maipú	Capitán Prat	339185 6292543	7:30-8:30	51	1	9	0	60	1	61
			12:30-13:30	13	0	6	0	19	0	19
			18:30-19:30	19	1	38	3	57	4	61
Cerrillos - Maipú	Plutón	338859 6292074	7:30-8:30	61	6	22	3	83	9	92
			12:30-13:30	21	2	15	4	36	6	42
			18:30-19:30	23	3	17	5	40	8	48
Cerrillos - Maipú	Estación Américo Vespucio	338787 6291857	7:30-8:30	14	6	15	2	29	8	37
			12:30-13:30	11	1	18	3	29	4	33
			18:30-19:30	15	3	25	4	40	7	47
Cerrillos - Maipú	Américo Vespucio	338637 6291460	7:30-8:30	14	6	15	2	29	8	37
			12:30-13:30	17	1	16	1	33	2	35
			18:30-19:30	14	3	14	1	28	4	32
Cerrillos - Maipú	Los Aztecas	338523 6291131	7:30-8:30	18	0	3	0	21	0	21
			12:30-13:20	4	0	9	0	13	0	13
			18:30-19:30	15	0	19	0	34	0	34

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 3 de 7

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m) Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones/Hr
				Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	
Cerrillos - Maipú	5 De Abril - (Serviu)Acceso Norte	338426 6290869	7:30-8:30	72	7	53	4	125	11	136
			12:30-13:30	28	7	20	6	48	13	61
			18:30-19:30	41	3	75	13	116	16	132
Maipú	5 De Abril - (Cencosud) Acceso Sur	338365 6290708	7:30-8:30	76	12	16	5	92	17	109
			12:30-13:30	20	3	26	6	46	9	55
			18:30-19:30	10	8	22	11	32	19	51
Maipú	El Álamo	337985 6290095	7:30-8:30	43	48	47	21	90	69	159
			12:30-13:30	20	8	34	6	54	14	68
			18:30-19:30	25	9	68	24	93	33	126
Maipú	Leopoldo Infante	334860 6287235	7:30-8:30	48	52	33	34	81	86	167
			12:30-13:30	3	2	2	7	5	9	14
			18:30-19:30	19	12	66	27	85	39	124
Maipú	Eliseo	336111 6288289	7:30-8:30	131	23	22	9	153	32	185
			12:30-13:30	5	2	33	12	38	14	52
			18:30-19:30	11	4	14	6	25	10	35

Fuente: Elaboración propia

Tabla 19 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 4 de 7

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m) Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones/Hr
				Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	
Maipú	Tres Poniente	335651 6287894	7:30-8:30	113	31	49	12	162	43	205
			12:30-13:30	42	12	48	9	90	21	111
			18:30-19:30	51	13	139	32	190	45	235
Maipú	Jacques Cousteau	335172 6287482	7:30-8:30	132	39	77	26	209	65	274
			12:30-13:30	45	13	22	8	67	21	88
			18:30-19:30	60	18	121	23	181	41	222
Maipú	Etiopia	334860 6287235	7:30-8:30	248	36	162	20	410	24	434
			12:30-13:30	122	11	87	4	209	15	224
			18:30-19:30	134	13	277	22	411	35	446
Maipú	Pastor Jose Torres Grosa	334866 6286900	7:30-8:30	75	3	46	4	121	7	128
			12:30-13:30	41	1	32	0	73	1	74
			18:30-19:30	47	1	55	0	102	1	103
Maipú	El Bosque	333922 6286417	7:30-8:30	29	0	23	3	52	3	55
			12:30-13:30	27	1	27	2	54	3	57
			18:30-19:30	21	2	20	1	41	3	44
Maipú	Santa Maricel	333489 6286052	7:30-8:30	2	0	0	0	2	0	2
			12:30-13:30	6	0	3	0	9	0	9
			18:30-19:30	2	0	1	0	3	0	3

Fuente: Elaboración propia

Tabla 20 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 5 de 7

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m) Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones/Hr
				Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	
Maipú	Estación Ciudad Satélite	333304 6285894	7:30-8:30	223	12	106	27	329	39	368
			12:30-13:30	83	13	62	6	145	19	164
			18:30-19:30	78	8	141	9	219	17	236
Padre Hurtado	Jose Luis Caro	331381 6284205	7:30-8:30	144	18	234	41	378	59	437
			13:00-14:00	93	38	61	22	154	60	214
			18:30-19:30	100	29	98	22	198	51	249
Padre Hurtado	San Francisco De Borja	330872 6283748	7:30-8:30	129	12	71	56	200	68	268
			13:00-14:00	51	14	86	25	137	39	176
			18:30-19:00	65	16	85	8	150	24	174
Padre Hurtado	El Sotillo	329847 6282639	7:30-8:30	6	0	7	7	13	7	20
			13:00-14:00	1	0	2	2	3	2	5
			18:30-19:30	8	4	17	6	25	10	35
Peñaflor	Santa Marta	329187 6281882	7:30-8:30	7	0	4	1	11	1	12
			16:30-17:30	0	0	4	0	4	0	4
			19:00-20:00	0	0	9	1	9	1	10
Peñaflor	Los Pajaritos	328532 6281141	7:30-8:30	6	1	7	1	13	2	15
			16:30-17:30	0	1	3	1	3	2	5
			19:00-20:00	5	0	14	3	19	3	22

Fuente: Elaboración propia

Tabla 21 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 6 de 7

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m) Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones/Hr
				Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	
Peñaflor	Miraflores	328003 6280378	7:30-8:30	165	34	77	27	242	61	303
			16:30-17:30	78	23	128	41	206	64	270
			19:00-20:00	55	29	102	25	157	54	211
Peñaflor	Estación Malloco	327650 6279865	7:30-8:30	146	22	17	2	163	24	187
			16:30-17:30	16	14	88	15	104	29	133
			19:00-20:00	36	14	74	19	110	33	143
Talagante	Lucas Pacheco	321596 6274094	7:30-8:30	112	1	79	3	191	4	195
			16:30-17:30	86	6	92	6	178	12	190
			19:00-20:00	67	9	96	2	120	10	130
Talagante	Estación Talagante	321448 6274028	7:30-8:30	94	1	22	1	116	2	118
			16:30-17:30	45	7	52	1	97	8	105
			19:00-20:00	29	0	30	1	59	1	60
El Monte	Aníbal Pinto	315933 6271829	7:30-8:30	56	15	22	6	78	21	99
			16:30-17:30	48	25	67	31	115	56	171
			19:00-20:00	26	5	35	10	61	15	76
El Monte	Los Carrera	315797 6271752	7:30-8:30	123	39	12	5	135	44	179
			16:30-17:30	30	9	29	38	59	47	106
			19:00-20:00	49	39	48	59	97	98	195

Fuente: Elaboración propia

Tabla 22 Flujos Peatonales por Sentido de Tránsito (Peatones/15 min). Parte 7 de 7

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m) Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones/Hr
				Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones Con Carro, Coche, etc.	
El Monte	Domingo Santa Maria	315302 6271492	7:30-8:30	72	36	39	27	111	63	174
			16:30-17:30	34	31	66	25	100	56	156
			19:00-20:00	76	38	95	60	171	98	269
El Monte	El Montino	397921 6272109	7:30-8:30	12	2	20	0	32	2	34
			16:30-17:00	16	1	12	0	28	1	29
			19:00-20:00	5	0	23	1	28	1	29
Melipilla	Camino El Marco	392407 6271370	7:30-8:30	13	1	7	0	20	1	21
			11:00-12:00	0	1	2	1	2	2	4
			18:00-19:00	2	0	26	0	28	0	28
Melipilla	General San Martin	388935 6272799	7:30-8:30	30	1	12	1	42	2	44
			11:00-12:00	7	0	2	1	9	1	10
			18:00-19:00	8	1	22	1	30	2	32
Melipilla	Padre Demetrio Bravo	388413 6272704	7:30-8:30	340	25	43	17	383	42	425
			11:00-12:00	65	12	44	13	109	25	134
			18:00-19:00	139	19	173	34	312	53	365
Melipilla	Alcalde	388058 6272678	7:30-8:30	116	23	123	28	239	51	290
			11:00-12:00	99	23	91	17	190	40	230
			18:00-19:00	81	13	33	15	114	28	142

Fuente: Elaboración propia

Para la definición de los puntos donde desarrollar la encuesta origen destino, se consideraron los puntos que tuvieran en algún período del día más de 200 peatones/hr, valor que corresponde aproximadamente al promedio de las mediciones realizadas.

De acuerdo a los resultados obtenidos se definieron los siguientes puntos para la encuesta Origen-Destino.

Tabla 23 Puntos para Encuesta Origen – Destino. Parte 1 de 2.

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m) Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones/hr
				Peatones	Peatones con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones con Carro, Coche, etc.	
Estación Central	Manuel Chacón	342833 6294665	7:30-8:30	70	17	67	15	137	32	169
			12:30-13:30	49	26	73	29	122	55	177
			18:30-19:30	38	36	84	42	122	78	200
Cerrillos	Errázuriz-Salvador Allende	339961 6292994	7:30-8:30	270	11	55	6	325	17	342
			12:30-13:30	56	19	72	14	128	33	161
			18:30-19:30	86	35	153	22	239	57	296
Maipú	El Álamo	337985 6290095	7:30-8:30	43	48	47	21	90	69	159
			12:30-13:30	20	8	34	6	54	14	68
			18:30-19:30	25	9	68	24	93	33	126
Maipú	Tres Poniente	335651 6287894	7:30-8:30	113	31	49	12	162	43	205
			12:30-13:30	42	12	48	9	90	21	111
			18:30-19:30	51	13	139	32	190	45	235
Maipú	Etiopia	334860 6287235	7:30-8:30	248	36	162	20	410	24	434
			12:30-13:30	122	11	87	4	209	15	224
			18:30-19:30	134	13	277	22	411	35	446
Maipú	Estación Ciudad Satélite	333304 6285894	7:30-8:30	223	12	106	27	329	39	368
			12:30-13:30	83	13	62	6	145	19	164
			18:30-19:30	78	8	141	9	219	17	236
Padre Hurtado	Jose Luis Caro	331381 6284205	7:30-8:30	144	18	234	41	378	59	437
			13:00-14:00	93	38	61	22	154	60	214
			18:30-19:30	100	29	98	22	198	51	249

Fuente: Elaboración propia

Tabla 24 Puntos para Encuesta Origen – Destino. Parte 2 de 2.

Comuna	Intersección	Coordenadas UTM (m) Huso 19	Horario	Sentido				Total		Total Peatones/hr
				Peatones	Peatones con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones con Carro, Coche, etc.	Peatones	Peatones con Carro, Coche, etc.	
Padre Hurtado	San Francisco De Borja	330872 6283748	7:30-8:30	129	12	71	56	200	68	268
			13:00-14:00	51	14	86	25	137	39	176
			18:30-19:00	65	16	85	8	150	24	174
Peñaflor	Miraflores	328003 6280378	7:30-8:30	165	34	77	27	242	61	303
			16:30-17:30	78	23	128	41	206	64	270
			19:00-20:00	55	29	102	25	157	54	211
Talagante	Lucas Pacheco	321596 6274094	7:30-8:30	112	1	79	3	191	4	195
			16:30-17:30	86	6	92	6	178	12	190
			19:00-20:00	67	9	96	2	120	10	130
El Monte	Domingo Santa Maria	315302 6271492	7:30-8:30	72	36	39	27	111	63	174
			16:30-17:30	34	31	66	25	100	56	156
			19:00-20:00	76	38	95	60	171	98	269
Melipilla	Padre Demetrio Bravo	388413 6272704	7:30-8:30	340	25	43	17	383	42	425
			11:00-12:00	65	12	44	13	109	25	134
			18:00-19:00	139	19	173	34	312	53	365
Melipilla	Alcalde	388058 6272678	7:30-8:30	116	23	123	28	239	51	290
			11:00-12:00	99	23	91	17	190	40	230
			18:00-19:00	81	13	33	15	114	28	142

Fuente: Elaboración propia

3.3 ENCUESTA ORIGEN – DESTINO

Con los puntos definidos anteriormente se realizó una encuesta Origen – Destino con el objetivo de dimensionar los tiempos de desplazamiento de los habitantes que viven en las cercanías del proyecto, una vez que esté en operación.

Esta encuesta fue realizada en los puntos definidos anteriormente y en las inmediaciones de cada cruce. En la encuesta se recopiló información tal como origen del viaje, destino del viaje, frecuencia, y el tiempo que actualmente demoran los usuarios entre su origen y destino (Tiempo Actual).

Con la información del origen y destino, se identificaron en el plano estas direcciones y se calculó la distancia a recorrida (Distancia Actual). Luego se calculó la distancia que recorrerán una vez que el proyecto esté en operación (Distancia con Proyecto) y el tiempo que demorarán (Tiempo con proyecto).

La encuesta realizada se entrega en la tabla siguiente y posteriormente los resultados por cada punto:

Tabla 25 Formulario Encuesta

ENCUESTA ORIGEN - DESTINO PEATONAL

TREN ALAMEDA-MELIPILLA

Día	Mes	Año
	4	2018

N° de Punto de Control: | **Ubicación:**

¿Podría usted contestar las siguientes preguntas?

Nº	Movimiento encuestado	Hora Encuesta (Hora: Min)	Genero	Edad	Es del barrio?	¿Desde dónde viene en este momento?	¿Hacia dónde va?	Propósito del Viaje	Frec. del Viaje	Cuanto Demora (min)	OBS. (Personas con movilidad reducida, con coche, carro, bicicleta, etc)
						Lugar, Dirección	Lugar, Dirección				
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

Propósito del Viaje
1.- Trabajo
2.- Turismo, Recreación
3.- Visita familiares/amigos
4.- Salud
5.- Compras
6.- Educación
7.-Trámites, Diligencias
8.- Otros

Frecuencia del Viaje
1.- Diariamente (Nº de veces)
2.- Semanalmente
3.- Mensualmente
4.- Esporadico

Movimientos del flujo

Fuente: Elaboración propia

3.3.1 PASARELA MANUEL CHACÓN

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilida	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	%
MANUEL CHACON	7	33	PASAJE 31	GANDARILLA	FERIA LO VALLEDOR		1	1	1	20		**1250**	**0,33**	**1482**	**0,40**	**0,06**	**19%**
MANUEL CHACON	7	45	DIAGONAL	USPALLATA	PEDRO AGUIRRE CERDA	MANUEL CHACON	1	1	1	10		**680**	**0,17**	**787**	**0,19**	**0,03**	**16%**
MANUEL CHACON	7	44	PASAJE 29	FERROCARRIL	PEDRO AGUIRRE CERDA	MANUEL CHACON	1	1	2	10		**300**	**0,17**	**697**	**0,39**	**0,22**	**132%**
MANUEL CHACON	8	14	AGUSTIN RIESCO	MANUEL CHACON	COLEGIO REPUBLICA DE AUSTRIA		6	1	1	10		**460**	**0,17**	**662**	**0,24**	**0,07**	**44%**
MANUEL CHACON	8	25	MANUEL CHACON	PEDRO AGUIRRE CERDA	COLEGIO REPUBLICA DE AUSTRIA		6	1	1	10		**635**	**0,17**	**732**	**0,19**	**0,03**	**15%**
MANUEL CHACON	12	32	PEDRO AGUIRRE CERDA	MANUEL CHACON	CONSULTORIO MANUEL RODRIGUEZ	PADRE VICENTE IRARRAZABAL	1	1	1	10		**575**	**0,17**	**1002**	**0,29**	**0,12**	**74%**
MANUEL CHACON	12	48	AGUSTIN RIESCO	4000	HERMANOS CARRERA	PADRE VICENTE IRARRAZABAL	5	1	1	15		**660**	**0,25**	**1015**	**0,38**	**0,13**	**54%**
MANUEL CHACON	12	49	MANUEL CHACON	JARDIN INFANTIL	FERROCARRIL	PASAJE 28	7			4		**175**	**0,07**	**613**	**0,23**	**0,17**	**250%**
MANUEL CHACON	13	10	PADRE VICENTE IRARRAZABAL	HERMANOS CARRERA	PEDRO AGUIRRE CERDA	MANUEL CHACON	5	2	1	15		**550**	**0,25**	**782**	**0,36**	**0,11**	**42%**
MANUEL CHACON	13	25	PADRE VICENTE IRARRAZABAL	HERMANOS CARRERA	PEDRO AGUIRRE CERDA	GENERAL VELASQUEZ	5	2	1	15		**860**	**0,25**	**1062**	**0,31**	**0,06**	**23%**
MANUEL CHACON	18	35	PEDRO AGUIRRE CERDA	MANUEL CHACON	FERROCARRIL	PADRE VICENTE IRARRAZABAL	5	1	1	5		**285**	**0,08**	**514**	**0,15**	**0,07**	**80%**
MANUEL CHACON	18	50	FERROCARRIL	PASAJE 33	FERIA LO VALLEDOR		5	1	1	15		**1185**	**0,25**	**1378**	**0,29**	**0,04**	**16%**
MANUEL CHACON	19	4	PASAJE 40	PASAJE 34	MANUEL CHACON	PEDRO AGUIRRE CERDA	1	4		15		**495**	**0,25**	**597**	**0,30**	**0,05**	**21%**
MANUEL CHACON	19	18	PEDRO AGUIRRE CERDA	MANUEL CHACON	FERROCARRIL	PADRE VICENTE IRARRAZABAL	1	4		10		**300**	**0,17**	**518**	**0,29**	**0,12**	**73%**
MANUEL CHACON	19	25	MANUEL CHACON	PEDRO AGUIRRE CERDA	PASAJE 40	PASAJE 34	1	1	1	15		**480**	**0,25**	**582**	**0,30**	**0,05**	**21%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.2 PASO VEHICULAR DESNIVELADO LO ERRÁZURIZ

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO													
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	**%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	7	35	CERRILLOS	SALOMON SACK	ESPAÑA	NICARAGUA	1	1	1	30		**1300**	**0,50**	**1300**	**0,50**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	7	48	AMERICA INDIGENA	FOLKCLORE RELIGIOSO	CERRILLOS	LO ERRAZURIZ	1	1	1	15		**890**	**0,25**	**890**	**0,25**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	8	4	AMERICA INDIGENA	FERROCARRIL	CERRILLOS	LO ERRAZURIZ	1	1	1	6		**330**	**0,10**	**330**	**0,10**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	8	20	COSTANERA SUR	12 DE OCTUBRE	CONSULTORIO CERRILLOS		4	4		25		**1550**	**0,42**	**1550**	**0,42**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	8	27	ROSA ESTER RODRIGUEZ	FOLKCLORE CHILENO	CERRILLOS	LO ERRAZURIZ	1	1	1	10		**310**	**0,17**	**310**	**0,17**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	12	31	CONSULTORIO CERRILLOS	SALOMON SACK	SUPERMERCADO ACUENTA		5	3		10		**850**	**0,17**	**850**	**0,17**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	12	43	FERROCARRIL	CERRILLOS	SUPERMERCADO ACUENTA	CERRILLOS	5	2		7		**430**	**0,12**	**430**	**0,12**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	12	51	AMERICA INDIGENA	FERROCARRIL	CONSULTORIO CERRILLOS	SALOMON SACK	4	2		10		**1040**	**0,17**	**1040**	**0,17**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	12	56	CONSULTORIO CERRILLOS	SALOMON SACK	LOS PRESIDENTES	ESPAÑA	4	2		20		**1590**	**0,33**	**1590**	**0,33**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	13	22	HONDURAS	COSTA RICA	CERRILLOS	LO ERRAZURIZ	1	1	1	10		**700**	**0,17**	**700**	**0,17**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	18	32	CERRILLOS	LO ERRAZURIZ	FOLCKLORE CHILENO	ROSA ESTER	5	1	2	20		**440**	**0,33**	**440**	**0,33**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	18	38	CERRILLOS	LO ERRAZURIZ	FOLCKLORE CHILENO	AMERICA INDIGENA	1	1	2	18		**625**	**0,33**	**625**	**0,33**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	18	59	CONSULTORIO CERRILLOS	SALOMON SACK	FOLCKLORE CHILENO	AMERICA INDIGENA	4	4		25		**1220**	**0,42**	**1220**	**0,42**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	19	10	SUPERMERCADO ACUENTA		LO ERRAZURIZ	MIGUEL ANGEL	5	3		15	CARRO	**380**	**0,25**	**380**	**0,25**	**0,00**	**0%**
LO ERRAZURIZ / SALVADOR ALLENDE	19	10	SUPERMERCADO ACUENTA		SALVADOR ALLENDE	PETRARCA	5	3		10		**220**	**0,17**	**220**	**0,17**	**0,00**	**0%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.3 PASARELA EL ÁLAMO

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	%
EL ALAMO	7	46	EL ALAMO 342		FERROCARRIL	EL ALAMO	1	1	1	2		**85**	**0,03**	**435**	**0,17**	**0,14**	**412%**
EL ALAMO	7	52	EXEQUIEL	FERROCARRIL	CAMINO MELIPILLA	EMPRESA PIZARREÑO -EL ALAMO	1	1	1	20		**910**	**0,33**	**1280**	**0,47**	**0,14**	**41%**
EL ALAMO	7	14	4 ALAMOS	SEGUNDA TRANSVERSAL	CAMINO LONQUEN	LO ESPEJO	1	1	1	20		**2290**	**0,33**	**2640**	**0,38**	**0,05**	**15%**
EL ALAMO	7	30	FERROCARRIL	4 ALAMOS	CAMINO LONQUEN	LO ESPEJO	1	1	1	30		**1975**	**0,50**	**2320**	**0,59**	**0,09**	**17%**
EL ALAMO	7	56	PRIMERA TRANSVERSAL	CENTRAL	CAMINO MELIPILLA	LO ESPEJO	1	1	1	25		**1150**	**0,42**	**1470**	**0,53**	**0,12**	**28%**
EL ALAMO	12	36	EL ALAMO 350		FERROCARRIL	4 ALAMOS	7	1	1	3		**80**	**0,05**	**420**	**0,26**	**0,21**	**425%**
EL ALAMO	12	44	FERROCARRIL	SANTA ELENA	EL ESTANQUE 50965		5	2		30		**600**	**0,50**	**860**	**0,72**	**0,22**	**43%**
EL ALAMO	13	0	CAMINO MELIPILLA	EL ALAMO	SEGUNDA TRANSVERSAL	FERROCARRIL	3	2		10		**790**	**0,17**	**1140**	**0,24**	**0,07**	**44%**
EL ALAMO	13	22	POZO AL MONTE	CUMBRE BLANCA	CAMINO MELIPILLA	EL ALAMO	7	1	1	10	COCHE	**870**	**0,17**	**1205**	**0,23**	**0,06**	**39%**
EL ALAMO	12	50	4 ALAMOS	FERROCARRIL	EL SAUCE	EL ALAMO	8	1	1	3		**220**	**0,05**	**570**	**0,13**	**0,08**	**159%**
EL ALAMO	18	43	EL ESTANQUE	EL ALAMO	4 ALAMOS	FERROCARRIL	5	1	1	5		**130**	**0,08**	**470**	**0,30**	**0,22**	**262%**
EL ALAMO	18	44	EASY	PEDRO AGUIRRE CERDA	SEGUNDA TRANSVERSAL	4 ALAMOS	5	1	1	15		**1270**	**0,25**	**1560**	**0,31**	**0,06**	**23%**
EL ALAMO	18	48	CAMINO MELIPILLA	EMPRESA FRUNA	4 ALAMOS	POZO AL MONTE	1	1	1	20		**885**	**0,33**	**1200**	**0,45**	**0,12**	**36%**
EL ALAMO	19	20	CAMINO MELIPILLA	EMPRESA CAFFARENA	4 ALAMOS	FERROCARRIL	1	1	1	15		**570**	**0,25**	**910**	**0,40**	**0,15**	**60%**
EL ALAMO	19	30	EL SAUCE	PEDRO AGUIRRE CERDA	PASAJE ARISTOTELES	4 ALAMOS	6	1	2	10		**400**	**0,17**	**730**	**0,30**	**0,14**	**83%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.4 PASARELA TRES PONIENTE

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	**%**
TRES PONIENTE	7	35	CAMINO MELIPILLA	TRES PONIENTE	FERROCARRIL	TRES PONIENTE	1	1	1	3		**90**	**0,05**	**356**	**0,20**	**0,15**	**296%**
TRES PONIENTE	7	53	CAMINO MELIPILLA	TRES PONIENTE	FERROCARRIL	EUROPA	6	1	1	6		**310**	**0,10**	**646**	**0,21**	**0,11**	**108%**
TRES PONIENTE	7	36	MIGUEL RUBIO	TRES PONIENTE	TRES PONEINTE	CAMINO MELIPILLA	1	1	2	10		**510**	**0,17**	**1006**	**0,33**	**0,16**	**97%**
TRES PONIENTE	7	52	CAMINO MELIPILLA	TRES PONIENTE	NUEVA SAN MARTIN	RIO EUFRATES	1	1	2	25		**1650**	**0,42**	**1896**	**0,48**	**0,06**	**15%**
TRES PONIENTE	8	10	ABISINIA	CAMINO MELIPILLA	FERROCARRIL	TRES PONIENTE	6	1	2	8		**760**	**0,13**	**1126**	**0,20**	**0,06**	**48%**
TRES PONIENTE	8	15	ANTONIO ROMERO	JULIO ARRIAGADA	CAMINO MELIPILLA	TRES PONIENTE	1	1	1	8		**270**	**0,13**	**536**	**0,26**	**0,13**	**99%**
TRES PONIENTE	12	53	PEDRO AGUIRRE CERDA	TRES PONIENTE	ANDRES AMENABAR	TRES PONIENTE	1	1	2	6		**295**	**0,10**	**556**	**0,19**	**0,09**	**88%**
TRES PONIENTE	13	1	FRANCISCO ALDUNATE	TRES PONIENTE	PEDRO AGUIRRE CERDA	TRES PONIENTE	4	1	2	10		**526**	**0,17**	**846**	**0,27**	**0,10**	**61%**
TRES PONIENTE	13	20	PEDRO AGUIRRE CERDA	TRES PONIENTE	SILVA CARVALLO	TRES PONIENTE	1	2		5		**690**	**0,08**	**991**	**0,12**	**0,04**	**44%**
TRES PONIENTE	13	30	TRES PONIENTE	HECTOR FUENZALIDA	PEDRO AGUIRRE CERDA	TRES PONIENTE	6	1	1	5		**390**	**0,08**	**666**	**0,14**	**0,06**	**71%**
TRES PONIENTE	13	32	RENZO	MIGUEL RUBIO	PEDRO AGUIRRE CERDA	TRES PONIENTE	1	1	1	10		**650**	**0,17**	**936**	**0,24**	**0,07**	**44%**
TRES PONIENTE	18	36	PEDRO AGUIRRE CERDA	TRES PONIENTE	EUROPA	NOGALES	1	1	2	5		**550**	**0,08**	**826**	**0,13**	**0,04**	**50%**
TRES PONIENTE	18	54	PEDRO AGUIRRE CERDA	TRES PONIENTE	RENZO PECCHENINO	RAUL PRADO	1	1	2	5		**322**	**0,08**	**631**	**0,16**	**0,08**	**96%**
TRES PONIENTE	19	0	CAMINO MELIPILLA	TRES PONIENTE	HECTOR FUENZALIDA	RECTOR LUIS GARCIA	1	1	1	10		**575**	**0,17**	**858**	**0,25**	**0,08**	**49%**
TRES PONIENTE	19	5	CAMINO MELIPILLA	TRES PONIENTE	NUEVA SAN MARTIN	OLIMPO	1	1	1	15		**1950**	**0,25**	**2206**	**0,28**	**0,03**	**13%**
TRES PONIENTE	19	10	CAMINO MELIPILLA	TRES PONIENTE	HECTOR FUENZALIDA	TRES PONIENTE	1	1	1	15		**370**	**0,25**	**646**	**0,44**	**0,19**	**75%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.5 PASARELA ETIOPÍA

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	**%**
ETIOPIA	7	32	PASAJE LOS VILOS	RENE OLIVARES	ETIOPIA	CAMINO A MELIPILLA	1	1	1	30		**550**	**0,50**	**819**	**0,74**	**0,24**	**49%**
ETIOPIA	7	40	DIGUA	FERROCARRIL	ETIOPIA	CAMINO A MELIPILLA	1	1	1	2		**60**	**0,03**	**329**	**0,18**	**0,15**	**448%**
ETIOPIA	7	40	GRUMETE MIRANDA	FAUSTINO SARMIENTO	ETIOPIA	CAMINO A MELIPILLA	1	1	1	5		**420**	**0,08**	**685**	**0,14**	**0,05**	**63%**
ETIOPIA	7	42	GLORIAS NAVALES	ESCUADRA NACIONAL	ESCUELA MARCOS APOSTOL		6	1	1	25		**870**	**0,42**	**1264**	**0,61**	**0,19**	**45%**
ETIOPIA	7	59	4 PONIENTE	MARCOS ANTONIO	SILVA CARVALLO	4 PONIENTE	7	4		30		**1610**	**0,50**	**2169**	**0,67**	**0,17**	**35%**
ETIOPIA	12	36	GRUMETE PEREZ	ESCUADRA NACIONAL	ETIOPIA	CAMINO A MELIPILLA	4	1	1	20		**205**	**0,33**	**469**	**0,76**	**0,43**	**129%**
ETIOPIA	12	41	LONCOMILLA	FAUSTINO SARMIENTO	EGIPTO	CAMINO A MELIPILLA	7	2	1	5		**490**	**0,08**	**769**	**0,13**	**0,05**	**57%**
ETIOPIA	12	32	DIGUA	FERROCARRIL	EGIPTO	CAMINO A MELIPILLA	5	4		2		**405**	**0,03**	**669**	**0,06**	**0,02**	**65%**
ETIOPIA	12	40	GLORIAS NAVALES	4 PONIENTE	EGIPTO	CAMINO A MELIPILLA	3	2	1	10		**470**	**0,17**	**719**	**0,25**	**0,09**	**53%**
ETIOPIA	12	44	COLEGIO SALVADOR DALI	FAUSTINO SARMIENTO	CAMINO A MELIPILLA	UNIMARC	8	1	1	10		**525**	**0,17**	**914**	**0,29**	**0,12**	**74%**
ETIOPIA	18	34	COLEGIO SALVADOR DALI		EGIPTO	LAS INDUSTRIAS	8	1	1	15		**850**	**0,25**	**1229**	**0,36**	**0,11**	**45%**
ETIOPIA	18	38	ETIOPIA	CAMINO A MELIPILLA	DIGUA	FERROCARRIL	1	1	1	3		**70**	**0,05**	**334**	**0,24**	**0,19**	**377%**
ETIOPIA	18	46	ETIOPIA	CAMINO A MELIPILLA	GRUMETE DIAZ	FERROCARRIL	8	1	1	3		**95**	**0,05**	**339**	**0,18**	**0,13**	**257%**
ETIOPIA	18	56	ETIOPIA	CAMINO A MELIPILLA	ESCUADRA NACIONAL	GLORIAS NAVALES	1	1	1	5		**250**	**0,08**	**509**	**0,17**	**0,09**	**104%**
ETIOPIA	19	3	EGIPTO	CAMINO A MELIPILLA	HECTOR FUENZALIDA	GRUMETE QUINTERO	1	1	1	10		**495**	**0,17**	**764**	**0,26**	**0,09**	**54%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.6 ESTACIÓN CIUDAD SATÉLITE

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	%
ESTACION CIUDAD SATELITE	7	40	CAMINO EL BOSQUE	SAN MANUEL	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	1	2		10		**905**	**0,17**	**1050**	**0,19**	**0,03**	**16%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	8	15	PASAJE FILIPO	SAN MIGUEL	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	1	1	2	5		**305**	**0,08**	**380**	**0,10**	**0,02**	**25%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	7	40	SAN RIGOBERTO	SAN RENE	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	1	1	1	15		**740**	**0,25**	**810**	**0,27**	**0,02**	**9%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	8	4	HERNAN DIAZ ARRIETA	EL TRANQUE	PARQUE CENTRAL	CAMINO MELIPILLA	1	1	1	10		**850**	**0,17**	**930**	**0,18**	**0,02**	**9%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	8	20	LOS INQUILINOS	SAN IGNACIO	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	1	1	1	10		**740**	**0,17**	**810**	**0,18**	**0,02**	**9%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	12	34	PASAJE SANTA FLORENCIA	LOS INQUILINOS	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	1	1	1	8		**613**	**0,13**	**700**	**0,15**	**0,02**	**14%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	13	4	EL TRANQUE	SAN MANUEL	LAGO BALLENA	CACTUS 3	8	1	1	20	BICICLETA	**1590**	**0,33**	**1650**	**0,35**	**0,01**	**4%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	13	15	SAN MANUEL	EL TRANQUE	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	5	1	1	20	COCHE	**625**	**0,33**	**705**	**0,38**	**0,04**	**13%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	13	25	COLEGIO ALCAZAR		EL TRANQUE	SAN BENJAMIN	8	1	1	25		**1025**	**0,42**	**1170**	**0,48**	**0,06**	**14%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	12	44	SANTA SUSANA	LOS INQUILINOS	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	1	1	2	8		**680**	**0,13**	**760**	**0,15**	**0,02**	**12%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	18	54	SAN RENE	LOS INQUILINOS	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	1	1	1	10		**600**	**0,17**	**680**	**0,19**	**0,02**	**13%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	19	0	COLEGIO ALCAZAR		SAN MANUEL	EL BOSQUE	6	1	1	15		**1600**	**0,25**	**1700**	**0,27**	**0,02**	**6%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	18	42	CAMINO A MELIPILLA	PARQUE CENTRAL	SAN RENE	LOS INQUILINOS	1	1	2	10		**630**	**0,17**	**700**	**0,19**	**0,02**	**11%**
ESTACION CIUDAD SATELITE	19	15	COLEGIO ALCAZAR		SAN MANUEL	4307	6	1	1	15		**970**	**0,25**	**1050**	**0,27**	**0,02**	**8%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.7 PASARELA JOSÉ LUIS CARO

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	%
JOSE LUIS CARO	7	33	CRISTALERIA CHILE	JOSE LUIS CARO	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	1	1	2	10		**540**	**0,17**	**865**	**0,27**	**0,10**	**60%**
JOSE LUIS CARO	7	40	RODOLFO JARAMILLO	JOSE LUIS CARO	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	1	1	2	10		**710**	**0,17**	**1035**	**0,24**	**0,08**	**46%**
JOSE LUIS CARO	8	15	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	COLEGIO JOSE LUIS CARO		6	1	1	5		**360**	**0,08**	**675**	**0,16**	**0,07**	**88%**
JOSE LUIS CARO	8	12	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	CRISTALERIA CHILE		1	1	1	5		**540**	**0,17**	**865**	**0,27**	**0,10**	**60%**
JOSE LUIS CARO	8	28	RODOLFO JARAMILLO	JOSE LUIS CARO	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	1	1	1	15		**800**	**0,25**	**1145**	**0,36**	**0,11**	**43%**
JOSE LUIS CARO	13	8	ALTO CASERES 3	RODOLFO JARAMILLO	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	1	2	2	25		**935**	**0,42**	**1280**	**0,57**	**0,15**	**37%**
JOSE LUIS CARO	13	28	CENTRO LOS JESUEITAS	JOSE LUIS CARO	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	1	1	2	20		**490**	**0,33**	**835**	**0,57**	**0,23**	**70%**
JOSE LUIS CARO	13	50	LOS SILOS	CAMINO MELIPILLA	COLEGIO BENJAMIN VERGARA		1	3	2	20		**325**	**0,33**	**670**	**0,69**	**0,35**	**106%**
JOSE LUIS CARO	13	26	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	RODOLFO JARAMILLO	JOSE LUIS CARO	3	2		15		**1060**	**0,25**	**1405**	**0,33**	**0,08**	**33%**
JOSE LUIS CARO	13	44	GENERAL BAQUEDANO	JOSE LUIS CARO	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	5	1	1	10		**525**	**0,17**	**870**	**0,28**	**0,11**	**66%**
JOSE LUIS CARO	18	35	JOSE LUIS CARO	501	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	1	2	1	15		**540**	**0,17**	**865**	**0,27**	**0,10**	**60%**
JOSE LUIS CARO	18	56	SAN IGNACIO	LOS JESUITAS	VILLA SAN ALBERTO	BEETHOVEN	7	1		60		**2270**	**1,00**	**2615**	**1,15**	**0,15**	**15%**
JOSE LUIS CARO	19	25	CAMINO A MELIPILLA	JOSE LUIS CARO	RODOLFO JARAMILLO	PUENTE RIOS	1	1	2	15		**905**	**0,25**	**1250**	**0,35**	**0,10**	**38%**
JOSE LUIS CARO	18	50	RODOLFO JARAMILLO	JOSE LUIS CARO	PRIMERA TRANSVERSAL	LOS SILOS	6	1	1	20		**1630**	**0,33**	**1975**	**0,40**	**0,07**	**21%**
JOSE LUIS CARO	19	15	BERNARDO O'HIGGINS	JOSE LUIS CARO	COLEGIO ALBERTO HURTADO CRUCHAGA		6	1	1	20		**1465**	**0,33**	**1810**	**0,41**	**0,08**	**24%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.8 PASARELA SAN FRANCISCO DE BORJA

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	%
SAN FRANCISCO DE BORJA	7	35	LAS BRISAS	SANTA HERMINIA	CAMINO A MELIPILLA	SAN IGNACIO	1	1	2	20		**570**	**0,33**	**798**	**0,47**	**0,13**	**40%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	7	30	CARDENAL ANTONIO SAMORE	SAN FRANCISCO DE BORJA	SAN IGNACIO	CAMINO MELIPILLA	6	1	1	10		**301**	**0,17**	**592**	**0,33**	**0,16**	**97%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	7	58	BAJOS DE SANTA CRUZ	LO VALDES	CAMINO A MELIPILLA	SAN FRANCISCO DE BORJA	6	1	1	20		**1890**	**0,33**	**2218**	**0,39**	**0,06**	**17%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	8	5	PADRE BALDI SANTI	CARDENAL RAUL SILVA HENRRIQUEZ	CAMINO A MELIPILLA	SAN IGNACIO	1	1	1	10		**244**	**0,17**	**558**	**0,38**	**0,21**	**129%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	13	0	CARDENAL ANTONIO SAMORE	272	LOS JESUITAS	SAN IGNACIO	8	4	1	25		**2150**	**0,42**	**2488**	**0,48**	**0,07**	**16%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	13	30	CAMINO A MELIPILLA	SAN FRANCISCO DE BORJA		LOS SILOS	6	1	1	15		**950**	**0,25**	**1288**	**0,34**	**0,09**	**36%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	13	0	COLEGIO REPUBLICA ARGENTINA	SAN FRANCISCO DE BORJA	BAJOS DE SANTA CRUZ	LO VALDES	8	1	1	30	BICICLETA	**1600**	**0,50**	**1908**	**0,60**	**0,10**	**19%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	13	45	PADRE BALDI SANTI	CARDENAL RAUL SILVA HENRRIQUEZ	CAMINO A MELIPILLA	SAN IGNACIO	6	1	1	20		**400**	**0,33**	**698**	**0,58**	**0,25**	**75%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	18	30	JUAN PABLO II	SAN FRANCISCO DE BORJA	CAMINO A MELIPILLA	SAN IGNACIO	8	1	1	15	COCHE	**790**	**0,25**	**1088**	**0,34**	**0,09**	**38%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	18	36	PAPA JUAN PABLO XXIII	SAN FRANCISCO DE BORJA	CAMINO A MELIPILLA	SAN IGNACIO	1	2		20		**900**	**0,33**	**1188**	**0,44**	**0,11**	**32%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	18	50	BAJOS DE SANTA CRUZ	400	CAMINO A MELIPILLA	SAN IGNACIO	1	1	1	15		**1800**	**0,25**	**2088**	**0,29**	**0,04**	**16%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	19	5	CAMINO A MELIPILLA	SAN IGNACIO	LAGUNA DEL SOL	SANTA HERMINIA	6	1	1	25		**2150**	**0,42**	**2488**	**0,48**	**0,07**	**16%**
SAN FRANCISCO DE BORJA	18	30	BAJOS DE SANTA CRUZ	LO VALDES	CAMINO A MELIPILLA	SAN IGNACIO	7	1	2	25		**2100**	**0,42**	**2438**	**0,48**	**0,07**	**16%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.9 PASARELA MIRAFLORES

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	%
MIRAFLORES	7	44	ALERCE ANDINO	CAROLINA FERNANDEZ	BALMACEDA	MIRAFLORES	1	1	1	10		**480**	**0,17**	**677**	**0,24**	**0,07**	**41%**
MIRAFLORES	7	54	MIRAFLORES	MANUEL GONZALEZ	BALMACEDA	MIRAFLORES	1	1	1	15		**560**	**0,25**	**757**	**0,34**	**0,09**	**35%**
MIRAFLORES	8	28	MIRAFLORES	RODOLFO SALAS	BALMACEDA	MIRAFLORES	1	1	1	15		**1560**	**0,25**	**1757**	**0,28**	**0,03**	**13%**
MIRAFLORES	7	54	PUNTA ARENAS	MEJILLONES	BIBLIOTECA	LAS PRADERAS	1	1	1	20		**1850**	**0,33**	**2057**	**0,37**	**0,04**	**11%**
MIRAFLORES	8	0	MIRAFLORES	RODOLFO SALAS	COLEGIO SEDE NIÑO DIOS		6	1	1	20		**795**	**0,33**	**972**	**0,41**	**0,07**	**22%**
MIRAFLORES	16	31	BALMACEDA	MIRAFLORES	MIRAFLORES	MANUEL GONZALEZ	8	1	1	15		**615**	**0,25**	**807**	**0,33**	**0,08**	**31%**
MIRAFLORES	16	47	COLEGIO SEDE NIÑO DIOS MALLOCO		LOS ALERCES	MIRAFLORES	6	1	1	15		**450**	**0,25**	**662**	**0,37**	**0,12**	**47%**
MIRAFLORES	16	31	COLEGIO REPUBLICA DE BRASIL		MIRAFLORES	LOS ALERCES	6	1	1	10		**150**	**0,17**	**337**	**0,37**	**0,21**	**125%**
MIRAFLORES	16	37	COLEGIO REPUBLICA DE BRASIL		RODOLFO ZAHLHAAS	MIRAFLORES	6	1	1	13		**440**	**0,22**	**647**	**0,32**	**0,10**	**47%**
MIRAFLORES	16	41	MIRAFLORES	BALMACEDA	MANZANILLA	CANELA	8	4		20		**890**	**0,33**	**1107**	**0,41**	**0,08**	**24%**
MIRAFLORES	19	1	CONSTRUMARC	PLAZA MALLOCO	MIRAFLORES	ALERCE ANDINO	1	1	1	15		**625**	**0,25**	**832**	**0,33**	**0,08**	**33%**
MIRAFLORES	19	2	ROSALES	MIRAFLORES	COLEGIO NIÑO DIOS MALLOCO		6	1	1	20		**1360**	**0,33**	**1567**	**0,38**	**0,05**	**15%**
MIRAFLORES	19	27	LOS FLAMENCOS	ALERCE ANDINO	PARROQUIA NIÑO DIOS MALLOCO		6	1	1	10		**620**	**0,17**	**847**	**0,23**	**0,06**	**37%**
MIRAFLORES	19	20	BALMACEDA	MIRAFLORES	ROSALES	MIRAFLORES	8	1	1	15		**1560**	**0,25**	**1777**	**0,28**	**0,03**	**14%**
MIRAFLORES	19	44	MIRAFLORES	ROSALES	COLEGIO NIÑO DIOS MALLOCO		6	1	1	25		**1690**	**0,42**	**1897**	**0,47**	**0,05**	**12%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.10 PASARELA LUCAS PACHECO

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	%
LUCAS PACHECO	7	42	MANUEL RODRIGUEZ	LUCAS PACHECO	BALMACEDA	LUCAS PACHECO	6	1	2	30		**533**	**0,50**	**832**	**0,78**	**0,28**	**56%**
LUCAS PACHECO	8	0	21 DE MAYO	JULIO BROGENS	MANUEL RODRIGUEZ	LUCAS PACHECO	1	1	2	30		**1410**	**0,50**	**1720**	**0,61**	**0,11**	**22%**
LUCAS PACHECO	8	14	LUIS ESCOBAR	LUCAS PACHECO	LUCAS PACHECO	BALMACEDA	7	4		20		**770**	**0,33**	**1085**	**0,47**	**0,14**	**41%**
LUCAS PACHECO	7	36	MANUEL RODRIGUEZ	CHILE	JOSE LYON	BERNARDO O'HIGGINS	1	1	1	35		**1415**	**0,58**	**1720**	**0,71**	**0,13**	**22%**
LUCAS PACHECO	8	16	MANUEL SANTANA	LUCAS PACHECO	LICEO TALAGANTE		6	1	1	25		**1320**	**0,42**	**1635**	**0,52**	**0,10**	**24%**
LUCAS PACHECO	16	44	LIBERTAD	ESMERALDA	MANUEL SANTANA	4 DE SEPTIEMBRE	6	1	1	30		**2205**	**0,50**	**2520**	**0,57**	**0,07**	**14%**
LUCAS PACHECO	17	0	LUCAS PACHECO	COLEGIO JUNGENLAND	PLAZA TALAGANTE		6	1	2	20		**2530**	**0,33**	**2855**	**0,38**	**0,04**	**13%**
LUCAS PACHECO	16	55	LARRAIN	LUCAS PACHECO	PLAZA TALAGANTE		5	2		30		**1660**	**0,50**	**1980**	**0,60**	**0,10**	**19%**
LUCAS PACHECO	17	15	BELLAVISTA	LUCAS PACHECO	LUCAS PACHECO	BALMACEDA	8	4		10		**490**	**0,17**	**805**	**0,27**	**0,11**	**64%**
LUCAS PACHECO	17	28	LICEO TALAGANTE		LOS REGIDORES	MANUEL RODRIGUEZ	6	1	1	30		**1465**	**0,50**	**1780**	**0,61**	**0,11**	**22%**
LUCAS PACHECO	19	6	PLAZA TALAGANTE		MANUEL RODRIGUEZ	BARTOLOME FLORES	5	2		30		**1700**	**0,50**	**2020**	**0,59**	**0,09**	**19%**
LUCAS PACHECO	19	20	MARCIAL HENRIQUEZ	358	BERNARDO O'HIGGINS	PLAZA TALAGANTE	8	1	1	20		**1510**	**0,33**	**1835**	**0,41**	**0,07**	**22%**
LUCAS PACHECO	19	25	ESTADIO BELLAVISTA	LUCAS PACHECO	1 ORIENTE	SAN MARTIN	2	2		20		**1960**	**0,33**	**2465**	**0,42**	**0,09**	**26%**
LUCAS PACHECO	19	45	ESTADIO BELLAVISTA	LUCAS PACHECO	LUCAS PACHECO	ARTURO PRAT	1	2		4		**310**	**0,07**	**620**	**0,13**	**0,07**	**100%**
LUCAS PACHECO	19	30	BERNARDO O'HIGGINS	LOS CARRERAS	BELLAVISTA	ARTURO PRAT	5	1	1	20		**890**	**0,33**	**1205**	**0,45**	**0,12**	**35%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.11 PASARELA DOMINGO SANTA MARÍA

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (min)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (min)**	**Dif tiempo (min)**	%
DOMINGO SANTA MARIA	7	44	LOS CARRERA	DOMINGO SANTA MARIA	LOS LIBERTADORES	ANIBAL PINTO	4	4		10		**1270**	**0,17**	**1564**	**0,21**	**0,04**	**23%**
DOMINGO SANTA MARIA	8	10	LOS AROMOS	DOMINGO SANTA MARIA	LOS LIBERTADORES	DOMINGO SANTA MARIA	1	1	1	15		**745**	**0,25**	**1034**	**0,35**	**0,10**	**39%**
DOMINGO SANTA MARIA	7	30	SAN MIGUEL	DOMINGO SANTA MARIA	DOMINGO SANTA MARIA	LOS LIBERTADORES	1	1	1	10		**970**	**0,17**	**1264**	**0,22**	**0,05**	**30%**
DOMINGO SANTA MARIA	8	0	SAN MIGUEL	DOMINGO SANTA MARIA	COLEGIO REPUBLICA DEL ECUADOR		6	1	1	15		**1260**	**0,25**	**1564**	**0,31**	**0,06**	**24%**
DOMINGO SANTA MARIA	8	12	11 DE OCTUBRE	319	CONSULTORIO ANIBAL PINTO	LOS LIBERTADORES	4	2		20		**1690**	**0,33**	**1939**	**0,38**	**0,05**	**15%**
DOMINGO SANTA MARIA	16	50	COLEGIO SANTA MARIA		MANUEL RODRIGUEZ	DOMINGO SANTA MARIA	6	1	1	5		**890**	**0,08**	**1179**	**0,11**	**0,03**	**32%**
DOMINGO SANTA MARIA	17	10	ARTURO PRAT	LOS LIBERTADORES	SAN MIGUEL	DOMINGO SANTA MARIA	1	1	1	20		**2110**	**0,33**	**2404**	**0,38**	**0,05**	**14%**
DOMINGO SANTA MARIA	17	12	DOMINGO SANTA MARIA	LOS LIBERTADORES	LAS LILAS	LOS CARRERAS	6	1	1	20		**765**	**0,33**	**1064**	**0,46**	**0,13**	**39%**
DOMINGO SANTA MARIA	17	0	BAQUEDANO	DOMINGO SANTA MARIA	LOS LIBERTADORES	DOMINGO SANTA MARIA	6	1	1	10		**390**	**0,17**	**687**	**0,29**	**0,13**	**76%**
DOMINGO SANTA MARIA	17	20	LOS LIBERTADORES	DOMINGO SANTA MARIA	DOMINGO SANTA MARIA	SAN MIGUEL	1	1	2	10		**962**	**0,17**	**1254**	**0,22**	**0,05**	**30%**
DOMINGO SANTA MARIA	19	6	LOS LIBERTADORES	CONSULTORIO	DOMINGO SANTA MARIA	SAN MIGUEL	4	4		15		**1570**	**0,25**	**1889**	**0,30**	**0,05**	**20%**
DOMINGO SANTA MARIA	19	22	BAQUEDANO	11 DE OCTUBRE	ANIBAL PINTO	LOS LIBERTADORES	7	4		15		**1610**	**0,25**	**1894**	**0,29**	**0,04**	**18%**
DOMINGO SANTA MARIA	20	0	1 DE MAYO	LOS CARRERA	MANUEL RODRIGUEZ	DOMINGO SANTA MARIA	5	2		10		**400**	**0,17**	**719**	**0,30**	**0,13**	**80%**
DOMINGO SANTA MARIA	19	16	SAN MIGUEL	DOMINGO SANTA MARIA	PEDRO DE VALDIVIA	LOS LIBERTADORES	7	2		20		**1140**	**0,33**	**1464**	**0,43**	**0,09**	**28%**
DOMINGO SANTA MARIA	19	50	ANIBAL PINTO	LOS LIBERTADORES	11 DE OCTUBRE	BAQUEDANO	1	1	1	20		**1620**	**0,33**	**1924**	**0,40**	**0,06**	**19%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.12 PASARELA PADRE DEMETRIO BRAVO

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	%
PADRE DEMETRIO BRAVO	7	30	SALUSTIO HERNADEZ	PADRE DEMETRIO BRAVO	LICEO SOTOMAYOR	BAEZA	6	1	2	30		**2510**	**0,50**	**2702**	**0,54**	**0,04**	**8%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	8	6	SALUSTIO HERNADEZ	PADRE DEMETRIO BRAVO	COLEGIO CAROL URZUA		6	1	1	15		**680**	**0,25**	**852**	**0,31**	**0,06**	**25%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	8	10	SALUSTIO HERNADEZ	PADRE DEMETRIO BRAVO	YECORA	JOSE MIGUEL CARRERA	1	1	1	20		**380**	**0,33**	**532**	**0,47**	**0,13**	**40%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	7	32	CLAUDIO MATTE	BLOCK 188	VICUÑA MACKENNA	JOSE MIGUEL CARRERA	6	1	1	10		**450**	**0,17**	**534**	**0,20**	**0,03**	**19%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	8	16	PADRE DEMETRIO BRAVO	SALUSTIO HERNANDEZ	COLEGIO CAROL URZUA		6	1	1	10		**700**	**0,17**	**862**	**0,21**	**0,04**	**23%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	11	20	VICUÑA MACKENNA	JOSE MIGUEL CARRERA	ASTOLAZAS	PADRE DEMETRIO BRAVO	5	2		30	CARRO	**790**	**0,50**	**1152**	**0,73**	**0,23**	**46%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	11	30	SALUSTIO HERNADEZ	PADRE DEMETRIO BRAVO	SERRANO	RIQUELME	7	1	1	20		**2500**	**0,33**	**2682**	**0,36**	**0,02**	**7%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	11	58	ASTORGA	VICUÑA MACKENNA	PADRE DEMETRIO BRAVO	IGNACIO CARRERA PINTO	5	2		15	CARRO	**475**	**0,25**	**832**	**0,44**	**0,19**	**75%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	11	17	EMILIO CORREA	CLODOMIRO ROSAS	VICUÑA MACKENNA	JOSE MIGUEL CARRERA	1	1	1	8		**435**	**0,13**	**802**	**0,25**	**0,11**	**84%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	11	40	PADRE DEMETRIO BRAVO	SALUSTIO HERNANDEZ	VICUÑA MACKENNA	JOSE MIGUEL CARRERA	1	1	2	6		**360**	**0,10**	**542**	**0,15**	**0,05**	**51%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	18	20	MANUEL RODRIGUEZ	VICUÑA MACKENNA	ARTURO PEREZ	SALUSTIO HERNANDEZ	3	2		10		**548**	**0,17**	**677**	**0,21**	**0,04**	**24%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	18	28	PADRE DEMETRIO BRAVO	IGNACIO CARRERA PINTO	ARZA	VICUÑA MACKENNA	8	1	4	15		**500**	**0,25**	**1022**	**0,51**	**0,26**	**104%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	18	40	VICUÑA MACKENNA	JOSE MIGUEL CARRERA	EMILIO CORREA	IGNACIO CARRERA PINTO	8	1	2	20		**590**	**0,33**	**922**	**0,52**	**0,19**	**56%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	18	5	GENERAL BAQUEDANO	VICUÑA MACKENNA	LUIS CRUZ MARTINEZ 215		6	1	2	10		**1020**	**0,17**	**1392**	**0,23**	**0,06**	**36%**
PADRE DEMETRIO BRAVO	18	16	VICUÑA MACKENNA	JOSE MIGUEL CARRERA	PADRE DEMETRIO BRAVO	CLODOMIRO ROSAS	6	1	2	20		**310**	**0,33**	**642**	**0,69**	**0,36**	**107%**

Fuente: Elaboración propia

3.3.13 PASARELA ALCALDE

	HORA ENCUESTA		¿DE DÓNDE VIENE EN ESTE MOMENTO? CAMINANDO		¿HACIA DÓNDE VA? CAMINANDO												
UBICACIÓN	HORA	MIN	CALLE 1	CALLE 2	CALLE 1	CALLE 2	PROPÓSITO DEL VIAJE	FRE. DEL VIAJE	N° DE VECES	CUÁNTO DEMORA (min)	OBS. (Personas con movilidad	**DIST A (mts)**	**TIEMPO A (hr)**	**DIST B (mts)**	**TIEMPO B (hr)**	**Dif tiempo (hr)**	**%**
ALCALDE	7	33	CARMEN QUINTERO	IGNACIO CARRERA PINTO	ALCALDE	VICUÑA MACKENNA	1	1	1	8		**610**	**0,13**	**772**	**0,17**	**0,04**	**27%**
ALCALDE	8	15	VICUÑA MACKENNA	ALCALDE	IGNACIO CARRERA PINTO	PADRE DEMETRIO BRAVO	1	1	1	7		**190**	**0,12**	**362**	**0,22**	**0,11**	**91%**
ALCALDE	7	40	CARMEN QUINTERO 343		COLEGIO GABRIELA MISTRAL		6	1	1	15		**1400**	**0,25**	**1572**	**0,28**	**0,03**	**12%**
ALCALDE	8	0	LORENZO ACEITON	IGNACIO CARRERA PINTO	ORTUZAR	VICUÑA MACKENNA	1	1	1	20		**1290**	**0,33**	**1472**	**0,38**	**0,05**	**14%**
ALCALDE	8	14	LORENZO ACEITON	IGNACIO CARRERA PINTO	ALCALDE	VICUÑA MACKENNA	6	1	1	10		**630**	**0,17**	**802**	**0,21**	**0,05**	**27%**
ALCALDE	11	15	VICUÑA MACKENNA	ALCALDE	CALLE 1	CLODOMIRO ROSAS	1	1	1	5		**305**	**0,08**	**487**	**0,13**	**0,05**	**60%**
ALCALDE	11	26	IGNACIO CARRERA PINTO	ARTURO PEREZ	VICUÑA MACKENNA	ALCALDE	3	3		5		**290**	**0,08**	**472**	**0,14**	**0,05**	**63%**
ALCALDE	11	34	JOSE ARIAS	CLODOMIRO ROSAS	MANUEL RODRIGUEZ	VICUÑA MACKENNA	5	2		10	CARRO	**650**	**0,17**	**807**	**0,21**	**0,04**	**24%**
ALCALDE	11	48	ARTURO PEREZ	CLODOMIRO ROSAS	SERRANO	YECORA	3	1	1	15		**1070**	**0,25**	**1262**	**0,29**	**0,04**	**18%**
ALCALDE	11	36	LUIS CRUZ MARTINEZ	JULIO MONTT	MANUEL RODRIGUEZ	VICUÑA MACKENNA	1	4		10		**760**	**0,17**	**942**	**0,21**	**0,04**	**24%**
ALCALDE	18	14	PADRE DEMETRIO BRAVO	IGNACIO CARRERA PINTO	SERRANO	MALL	5	1	1	10		**1250**	**0,17**	**1412**	**0,19**	**0,02**	**13%**
ALCALDE	18	26	ALCALDE	ARZA	PADRE DEMETRIO BRAVO	ALCALDE	1	1	1	10		**420**	**0,17**	**627**	**0,25**	**0,08**	**49%**
ALCALDE	18	48	PLAZA MELIPILLA		MANUEL SILVA	IGNACIO CARRERA PINTO	1	1	1	20		**1510**	**0,33**	**1682**	**0,37**	**0,04**	**11%**
ALCALDE	18	8	ALCALDE	SAN MIGUEL	GABRIEL SILVA	IGNACIO CARRERA PINTO	1	1	2	30		**1490**	**0,50**	**1657**	**0,56**	**0,06**	**11%**
ALCALDE	18	30	PADRE DEMETRIO BRAVO	IGNACIO CARRERA PINTO	PLAZA MELIPILLA		1	4		30		**1320**	**0,50**	**1487**	**0,56**	**0,06**	**13%**

Fuente: Elaboración propia

En la tabla siguiente se resumen los tiempos promedio de viajes de cada uno de los puntos de la encuesta Origen – Destino

Tabla 26 Tiempos Promedio de Viajes Puntos Encuestas Origen – Destino

UBICACIÓN	Distancia Actual (mts)	Tiempo Actual (hr)	Distancia con Proyecto (mts)	Tiempo con Proyecto (hr)	Dif tiempo (hr)	%
Manuel Chacón	592,7	0,20	828,2	0,29	0,09	45%
Lo Errázuriz / Salvador Allende	791,7	0,26	791,7	0,26	0,00	0%
El Álamo	815,0	0,24	1147,3	0,37	0,13	54%
Tres Poniente	654,5	0,16	958,1	0,25	0,09	56%
Etiopía	491,0	0,19	798,7	0,34	0,15	79%
Estación Ciudad Satélite	848,1	0,22	935,4	0,24	0,02	9%
Jose Luis Caro	873,0	0,29	1210,7	0,42	0,13	45%
San Francisco De Borja	1218,8	0,32	1526,0	0,43	0,11	34%
Miraflores	909,7	0,26	1113,3	0,34	0,08	31%
Lucas Pacheco	1344,5	0,39	1671,8	0,50	0,11	28%
Domingo Santa María	1159,5	0,24	1456,2	0,31	0,07	29%
Padre Demetrio Bravo	816,5	0,27	1076,5	0,39	0,12	44%
Alcalde	879,0	0,23	1054,3	0,28	0,05	22%

Fuente: Elaboración propia

3.4 ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA ORIGEN DESTINO

Debido a la inexistencia de una metodología para determinar si el aumento de los tiempos de desplazamientos son significativos, se utilizará un estadístico denominado GEH, que se utiliza para medir el grado de ajuste de la calibración de un modelo, utilizando parámetros empíricos basados en métodos cuasi-estadísticos.

El parámetro estadístico GEH es una fórmula utilizada en ingeniería de transporte y modelación de transporte, para comparar dos conjuntos de volúmenes de tráfico. La fórmula GEH debe su nombre a Geoffrey E. Havers, quien la elaboró en la década de 1970, mientras trabajaba como planificador de transporte en Londres, Inglaterra.

En modelos de ingeniería de transporte el indicador GEH es utilizado para la calibración de la demanda de modelos macroscópicos y microscópicos, en donde se considera a nivel de red que un 85% de arcos con un GEH inferior a 5 es un ajuste satisfactorio.

El estadístico GEH permite la comparación entre dos valores T1 y T2, si su indicador es menor que 5 se considera que su variación es poco significativa.

$$GEH = \sqrt{\frac{2*(T2-T1)^2}{(T2+T1)}}$$

Como regla general, al comparar los volúmenes asignados con los volúmenes observados, un parámetro GEH de 5 o menos indicaría un ajuste aceptable, mientras que los enlaces con parámetros GEH mayores de 10 probablemente requerirían una mayor atención.

Al efecto los resultados de la aplicación del parámetro GEH en los puntos de medición seleccionados se indica en la tabla siguiente:

Tabla 27 Resumen de Tiempos de Desplazamiento

UBICACIÓN	Distancia Actual (mts)	Tiempo Actual (hr)	Distancia con Proyecto (mts)	Tiempo con Proyecto (hr)	Dif tiempo (hr)	%	GEH
Manuel Chacón	592,7	0,20	828,2	0,29	0,09	45%	0,18
Lo Errázuriz / Salvador Allende	791,7	0,26	791,7	0,26	0,00	0%	0,00
El Álamo	815,0	0,24	1147,3	0,37	0,13	54%	0,24
Tres Poniente	654,5	0,16	958,1	0,25	0,09	56%	0,20
Etiopía	491,0	0,19	798,7	0,34	0,15	79%	0,29
Estación Ciudad Satélite	848,1	0,22	935,4	0,24	0,02	9%	0,04
Jose Luis Caro	873,0	0,29	1210,7	0,42	0,13	45%	0,22
San Francisco De Borja	1218,8	0,32	1526,0	0,43	0,11	34%	0,18
Miraflores	909,7	0,26	1113,3	0,34	0,08	31%	0,15
Lucas Pacheco	1344,5	0,39	1671,8	0,50	0,11	28%	0,16
Domingo Santa María	1159,5	0,24	1456,2	0,31	0,07	29%	0,13
Padre Demetrio Bravo	816,5	0,27	1076,5	0,39	0,12	44%	0,21
Alcalde	879,0	0,23	1054,3	0,28	0,05	22%	0,10

Fuente: Elaboración propia

Como conclusión del análisis de los resultados y de la aplicación del parámetro GEH, se puede señalar que los tiempos de desplazamiento de los peatones aumentarán con la operación del proyecto, sin embargo y de acuerdo a los resultados obtenidos de la aplicación del parámetro GEH, en su totalidad claramente inferiores a 5, se puede concluir que las diferencias de tiempo de desplazamiento de estos peatones, entre la situación actual y la situación con proyecto no son significativas.

ADENDA COMPLEMENTARIA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
PROYECTO TREN ALAMEDA MELIPILLA

MEDIO HUMANO

APÉNDICE 2 APÉNDICE METODOLÓGICO
ANEXO 6-EFP-1_2

ESTUDIO ETNO-HISTORIOGRÁFICO

GRUPO EFE

Santiago, 2018

Sustentable S.A.
Asesoría y Gestión Ambiental
Av. Providencia 2640. Of. 15 - A
Teléfono: (56-2) 23659306 Fax: (56-2) 23659307

APÉNDICE METODOLÓGICO

ANEXO 6-EFP-1_2 ESTUDIO ETNO-HISTORIOGRÁFICO

ADENDA COMPLEMENTARIA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
PROYECTO TREN ALAMEDA MELIPILLA

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. Apéndice Metodológico 2
A. Apéndice A: Caracterización de entrevistados 2
B. Apéndice B: Pauta de entrevista 4
C. Apéndice C: Consentimiento informado 6

1. APÉNDICE METODOLÓGICO

A. APÉNDICE A: CARACTERIZACIÓN DE ENTREVISTADOS

La información de este Estudio fue recolectada por medio de entrevistas semiestructuradas, en su mayoría agendadas telefónicamente con él o la entrevistado/a. Desde un comienzo, la selección de los informantes estuvo dirigida por tres variables:

- Lugar de residencia (la única información disponible era el lugar de residencia), intentando cubrir la mayor cantidad de comunas,
- Edad y el tiempo de residencia,
- Cercanía de las obras (pasarela o estación).

Desde el punto de vista de la diversidad temporal, fueron considerados tres criterios fundamentales para entender la profundidad histórica y alcanzar la memoria de un individuo:

- Diversidad etaria (edad)
- Tiempo de residencia en el hogar
- Tiempo de residencia en el sector o localidad

Nº Entrevistado	Fecha entrevista	Género	En la comuna desde	En la vivienda actual
1	23/05/18	Hombre	1987	2012
2	17/05/18	Mujer	1982*	1982*
3	18/05/18	Mujer	2011	2011
4	22/05/18	Hombre	**	1999
5	17/05/18	Mujer	1970	1970
6	24/05/18	Mujer	1960*	1960*
7	08/05/18	Mujer	1997*	2011
8	09/05/18	Hombre	**	1985
9	09/05/18	Hombre	1948	2000
10	22/05/18	Mujer	**	**
11	19/05/18	Hombre	1949	1985
12	20/05/18	Mujer	1930	1985
13	22/05/18	Hombre	1976	1976
14	22/05/18	Mujer	1981	1991
15	19/05/18	Hombre	1998	1998
16	20/05/18	Mujer	1963	1998
17	20/05/18	Mujer	1970	1970
18	21/05/18	Mujer	1974*	1984*
19	22/05/18	Mujer	1985	1985
20	22/05/18	Mujer	1957	1973*
21	22/05/18	Mujer	1972	2013
22	23/05/18	Hombre	**	2011
23	22/05/18	Mujer	**	**

* = fecha de llegada a la comuna aproximada según el entrevistado

** = Los entrevistados no entregan fecha de llegada a la comuna o la vivienda puesto que no recuerdan desde cuando residen en el lugar.

Cabe mencionar, que la muestra se presenta de manera de no identificar antecedentes personales de los participantes, con la finalidad de cumplir con lo estipulado en el consentimiento informado referente a la confidencialidad.

B. APÉNDICE B: PAUTA DE ENTREVISTA

La siguiente pauta se ha desarrollado para guiar una entrevista semiestructurada. Para su aplicación, el entrevistador debe establecer un canal de comunicación en un marco acotado por el tiempo y objetivo (duración: entre 20 y 60 minutos), explicitando su intención de tratar los temas en forma confidencial.

Se formula en lenguaje coloquial estándar, tipo conversación dirigida en base a una pauta de preguntas para todos los entrevistados, pero de respuesta abierta o libre. A continuación, se presentan las dimensiones a tratar:

IDENTIFICACIÓN GENERAL	
Nombre del entrevistado (no apellido)	
Género	
Edad	
Ocupación	
Organización	
Cargo	
Circunstancias biográficas y trayectoria de vida en el lugar	Usted llegó hace [Nº de años] años aquí (o Usted llegó aquí el año [19…].). ¿Qué edad tenía?
	¿Por qué se vinieron para acá? ¿De dónde? ¿Con quiénes?
	¿Qué recuerdos tiene?, ¿del lugar?, ¿de los vecinos?
	*Explorar memoria oral de la familia si reside allí de larga data. *Explorar paisaje y sus transformaciones, percepción del espacio. *Explorar características del grupo social y sus cambios en el tiempo. *Identificar importancia de acontecimientos históricos específicos, de locales a nacionales.
	¿Cómo era y cómo ha sido la faja vía, qué representa, a qué recuerdos está asociado? *Explorar memoria oral de la familia si reside allí de larga data, que vestigios del tren tienen identificados *Explorar la presencia del tren de carga actual, así como otros usos de la línea.
	¿Tiene conocidos, amigos, familiares en el sector? ¿Los ve seguido? ¿Cuánto? ¿Por qué motivos? *Saber si sus hijos han crecido en el lugar. *Explorar necesidades específicas, locales, compartidas por los habitantes.
	Habiendo conversado un poco de su historia, quería preguntarle: ¿qué cosas le gustan de acá? ¿Qué cosas podrían mejorar?, ¿cómo? *Explorar necesidades, anticipar expectativas.
Uso del tiempo y el espacio (ocio y trabajo)	¿En qué usa su tiempo libre? *Sondear uso del espacio público.

	¿A qué se dedica? ¿Siempre ha trabajado en eso? *Explorar movilidad cotidiana en función de situación laboral.
	¿Cómo considera la situación vial del lugar? *Explorar desplazamientos cotidianos a nivel micro y macro.
	¿Cómo es la situación para atravesar la línea del tren?
Perspectivas del entrevistado/a	Pensando en el futuro, ¿qué representa esta casa para usted? (Si la entrevista se desarrolla en la residencia del entrevistado) *Sondear expectativas sobre su futuro personal y familiar en el territorio en distintos niveles: casa, barrio, ciudad, conectividad espacial en genreal.
	¿Cuáles son sus expectativas en relación a los trabajos?
	En relación la vida que ustedes llevan hoy, ¿cómo cree usted que va a ser una vez que llegue el tren? ¿Qué va a pasar? *Sondear expectativas en relación al proyecto Tren Alameda – Melipilla. Explorar relación con el pasado del tren, si tienen recuerdos (residentes más antiguos)

C. APÉNDICE C: CONSENTIMIENTO INFORMADO

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO. HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Bernardo Liberona González
Dirección: Psje Europa Block 0120, Dpto 103
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 22/05/2018 Fecha entrevista 22/05/2018
Día/mes/año Día/mes/año

*Entrevistado solicita que completen sus datos por él

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO.
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	✓
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Edmundo Retamal
Dirección: Agustín Riesco 4000
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 23 Fecha entrevista 23

Día/mes/año 23 5 18 Día/mes/año 23-5-18

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO.
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante MARIA MONCADA CASTILLO
Dirección: PEDRO PLAZA 7136 VILLA DESCO
Firma del Participante _____
Fecha firma Consentimiento _____ Fecha entrevista _____
Día/mes/año Día/mes/año

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO.
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante MARCO ANTONIO LARENAS AGUILAR
Dirección: DOMINGO TORO HERRERA #1027 CASA N° 11
Firma del Participante _____
Fecha firma Consentimiento _____ Fecha entrevista _____
Día/mes/año Día/mes/año

GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO.
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Karina Torres Dobia
Dirección: Luis Cruz Martinez 211 Blo
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento ____ Fecha entrevista 17/05/2018
Día/mes/año Día/mes/año

GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO. HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	X
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Mariana del Pilar Miranda Lara

Dirección: Johann Sebastián Bach 0661 Villa Los Poetas II Melipilla

Firma del Participante

Fecha firma Consentimiento 22/05/18 Fecha entrevista 22/05/18

Día/mes/año Día/mes/año

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO. HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	X
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Julio Jones
Dirección: Domingo Santa María .
Firma del Participante Julio Jones
Fecha firma Consentimiento 22/05/18 Fecha entrevista 22/05/18
Día/mes/año Día/mes/año

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO. HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	X
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Margarita Gonzalez Pérez

Dirección: Calle San Guillermo, Comuna Sta Isabel Colagazute

Firma del Participante

Fecha firma Consentimiento 22/5 Fecha entrevista 22/5/18

Día/mes/año Día/mes/año

GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO. HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	X
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Rodolfo Rojas

Dirección: Avda. Vicuña Mackenna 0383-B Melipilla

Firma del Participante

Fecha firma Consentimiento 22/05/18 Fecha entrevista 22/05/18

Día/mes/año Día/mes/año

GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO. HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	X
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Ana Berrios Navarro
Dirección: Villa los libertadores Pje el Espino 065.
Firma del Participante _____
Fecha firma Consentimiento 22/05/18 Fecha entrevista 22/05/18 .
Día/mes/año Día/mes/año

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO.
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	X
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Jimena Salinas Calderón
Dirección: Pasaje Argencal 2519. Villa los Jazmines III
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 22/5/2018 Fecha entrevista 22/5/2018
Día/mes/año Día/mes/año

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central, hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

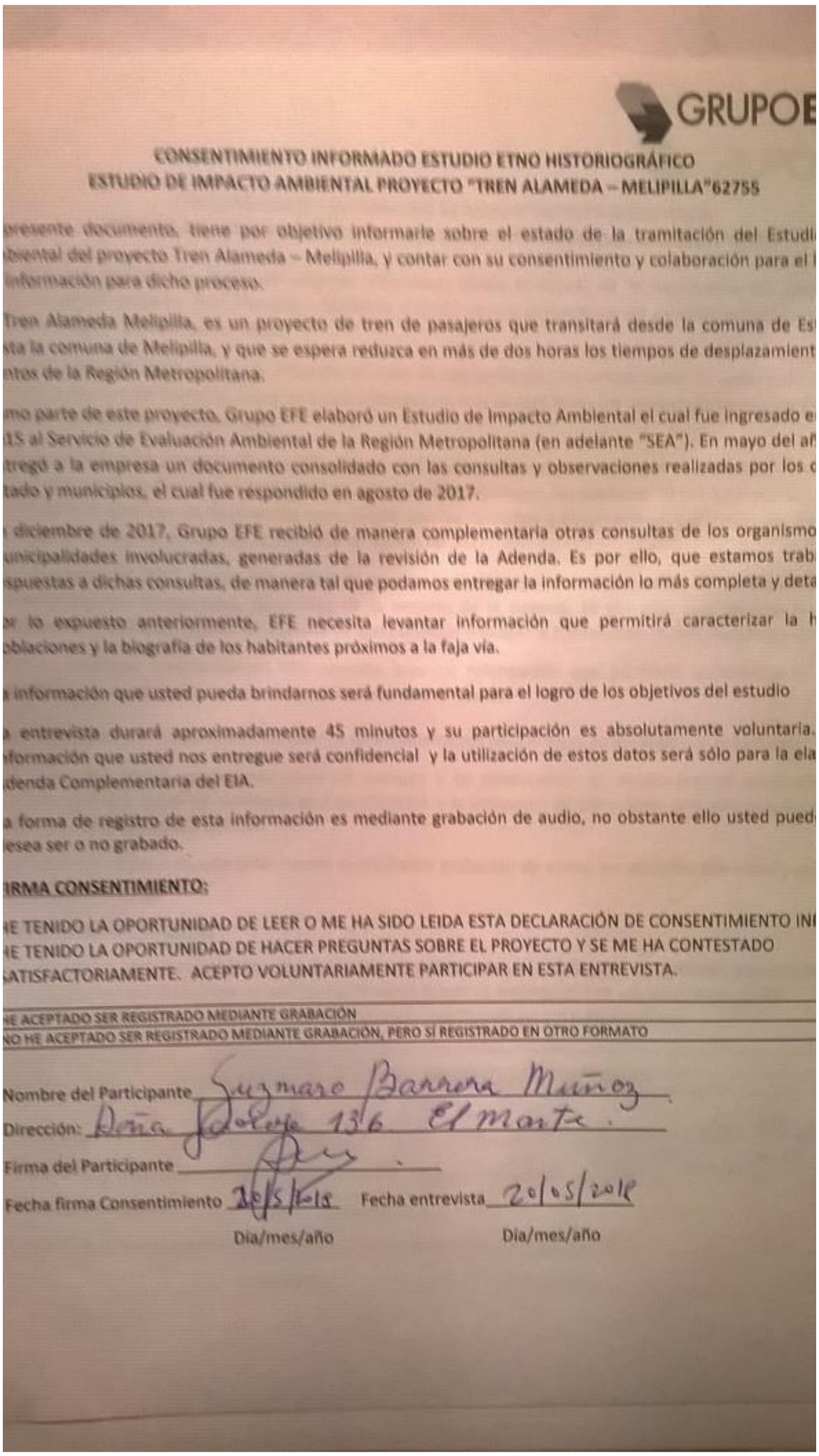
La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO.
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN	X
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO	

Nombre del Participante Diego Donoso Disille
Dirección: Gabriel Mistral #88
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 22/05/18 Fecha entrevista 22/05/18
Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudi
biental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el
información para dicho proceso.

Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Es
sta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamient
ntos de la Región Metropolitana.

mo parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado e
15 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del aí
tregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los c
tado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismo
unicipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trab
spuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y deta

or lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la h
oblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria.
formación que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la ela
denda Complementaria del EIA.

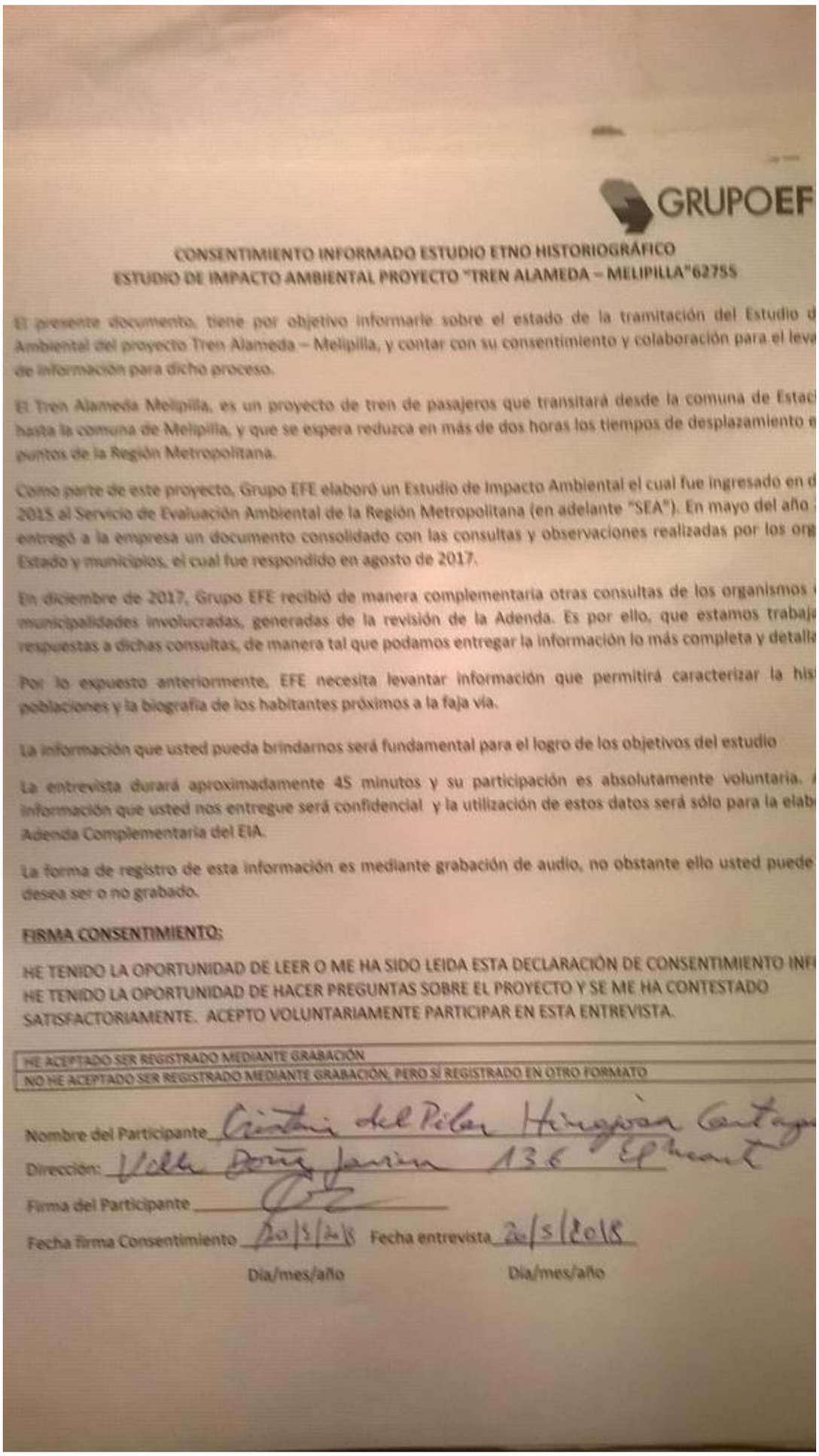
forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted pued
esea ser o no grabado.

IRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INI
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO
ATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

Nombre del Participante Segnaro Barrera Muñoz
Dirección: Doña Dolores 136 El Monte.
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 20/5/2018 Fecha entrevista 20/05/2018
Dia/mes/año Dia/mes/año



GRUPOEF

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio d Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el leva de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estac hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento e puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en d 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los org Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabaja respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detalla

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la his poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elab Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INF HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

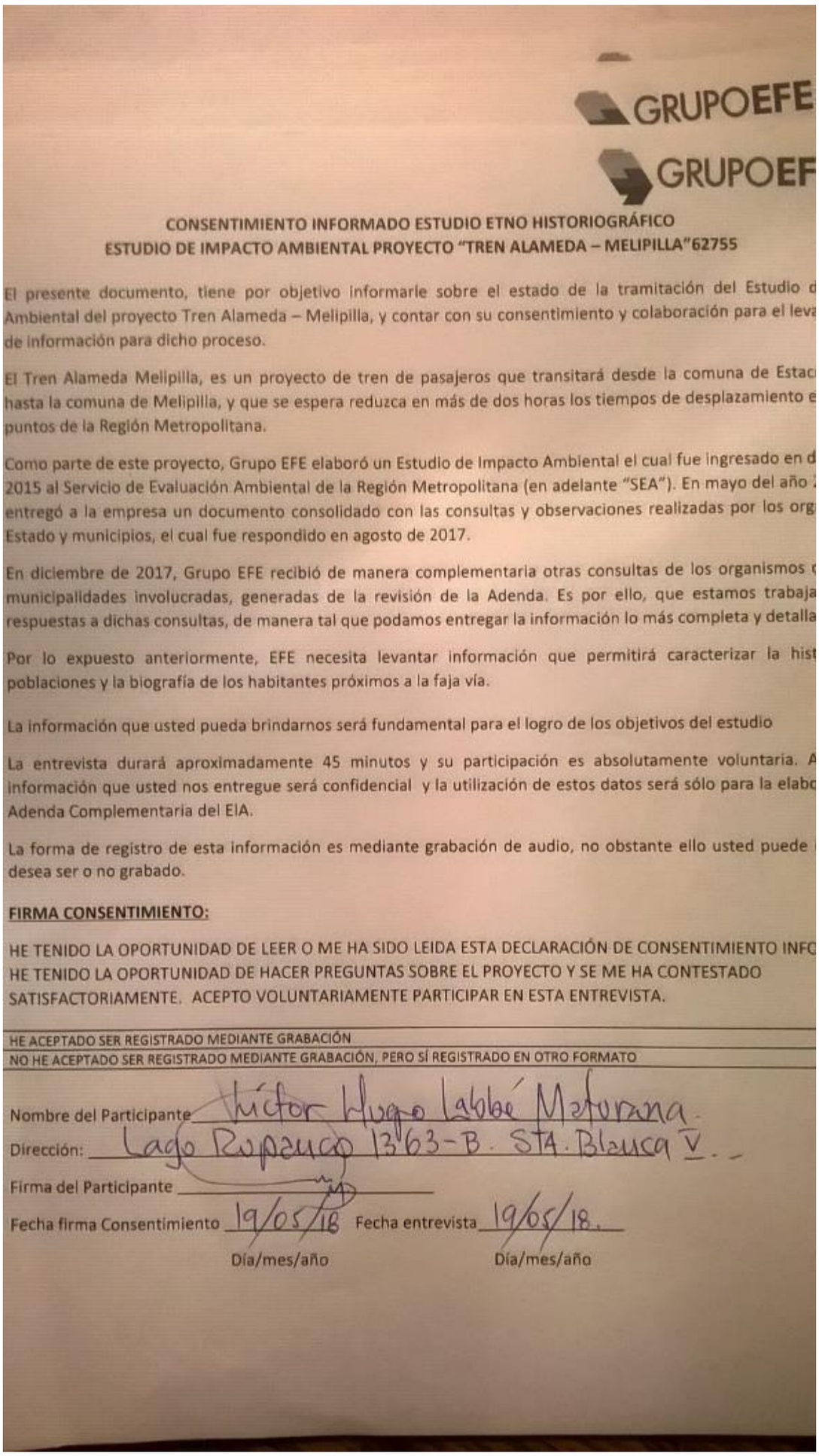
Nombre del Participante Cristina del Pilar Hinojosa Cartag

Dirección: Villa Doña Javiera 136 El Monte

Firma del Participante

Fecha firma Consentimiento 20/5/2018 Fecha entrevista 20/5/2018

Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEFE

GRUPOEF

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio d
Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el leva
de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estac
hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento e
puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en d
2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año
entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los org
Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos
municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabaja
respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detalla

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la hist
poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. A
información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elabo
Adenda Complementaria del EIA.

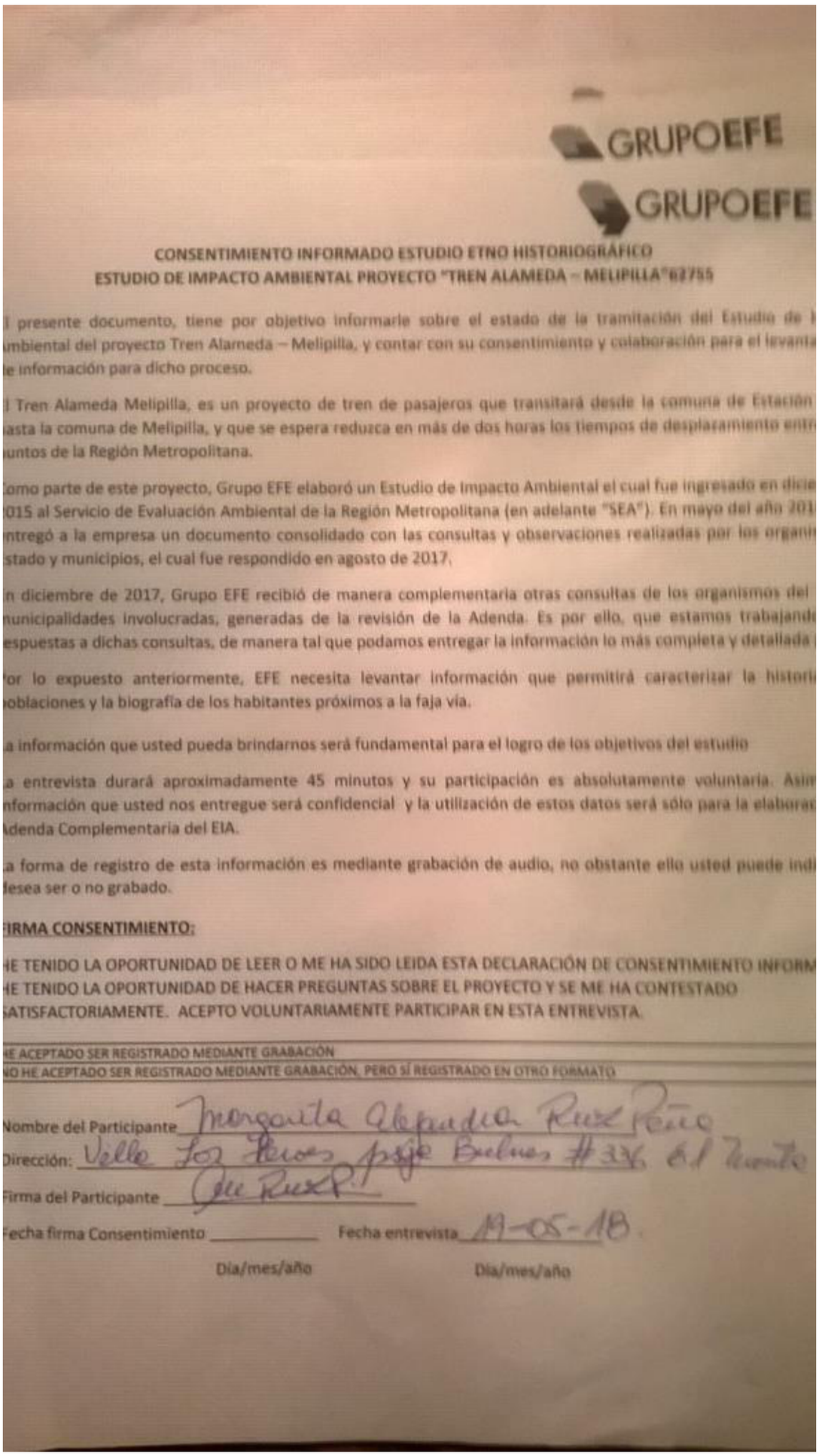
La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede
desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFO
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO
SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

Nombre del Participante Víctor Hugo Labbé Mazurana.
Dirección: Lago Rupanco 1363-B. STA. Blanca V.
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 19/05/18 Fecha entrevista 19/05/18.
Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEFE

GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

l presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de I
mbiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levanta
e información para dicho proceso.

l Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación
asta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entr
untos de la Región Metropolitana.

omo parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en dicie
015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 201
ntregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organi
stado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

n diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del
unicipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajand
espuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada

or lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la histori
oblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

a información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

a entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asim
nformación que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elabora
denda Complementaria del EIA.

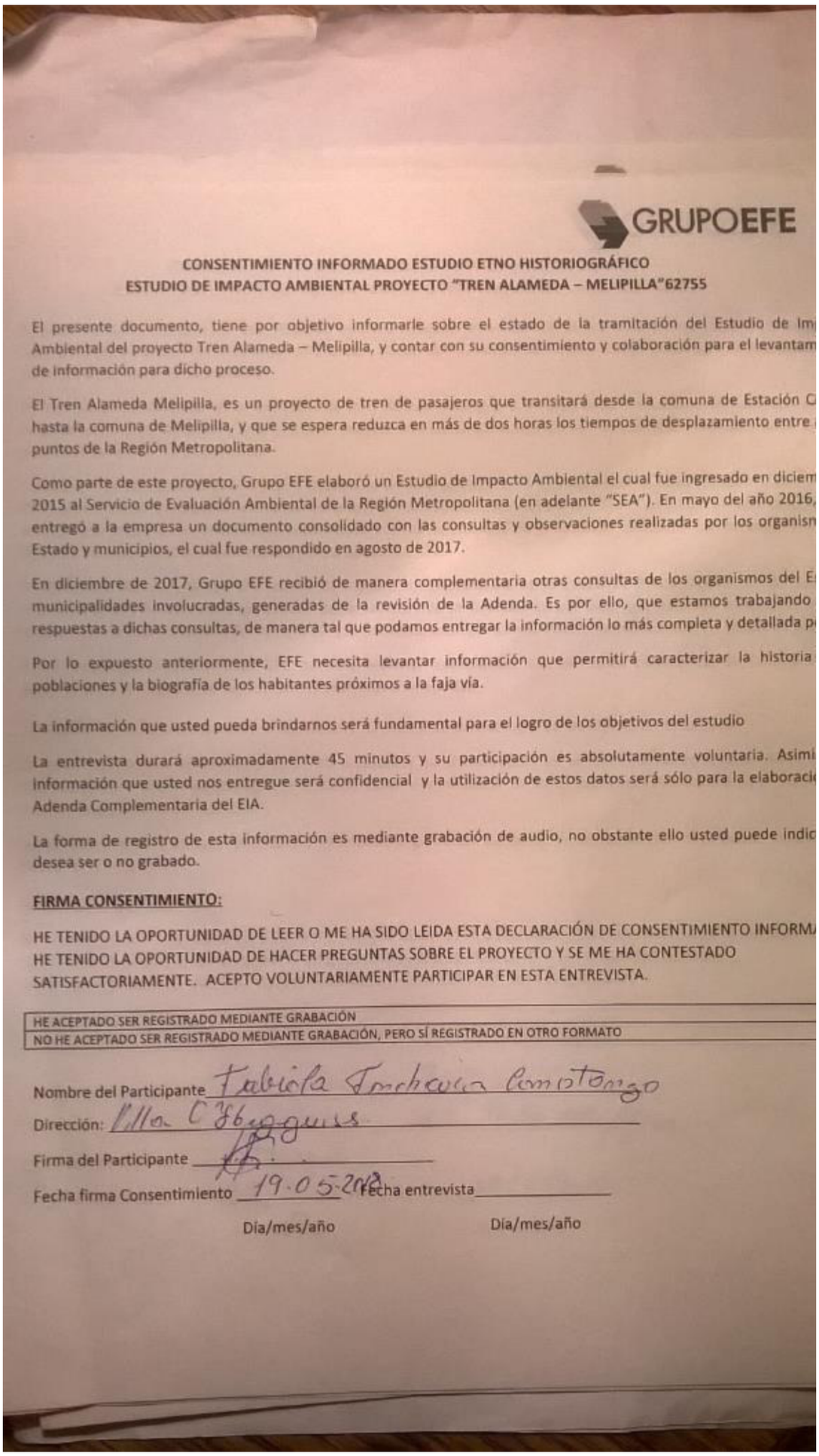
a forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede ind
esea ser o no grabado.

IRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORM
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO
SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

Nombre del Participante Margarita Alejandra Ruiz Peña
Dirección: Villa Los Pinos pje Bulnes #336 El Monte
Firma del Participante [signature]
Fecha firma Consentimiento _____ Fecha entrevista 19-05-18
Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Im Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantam de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación C hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciem 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organism Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del E municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada p

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimi información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboraci Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indic desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORM
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

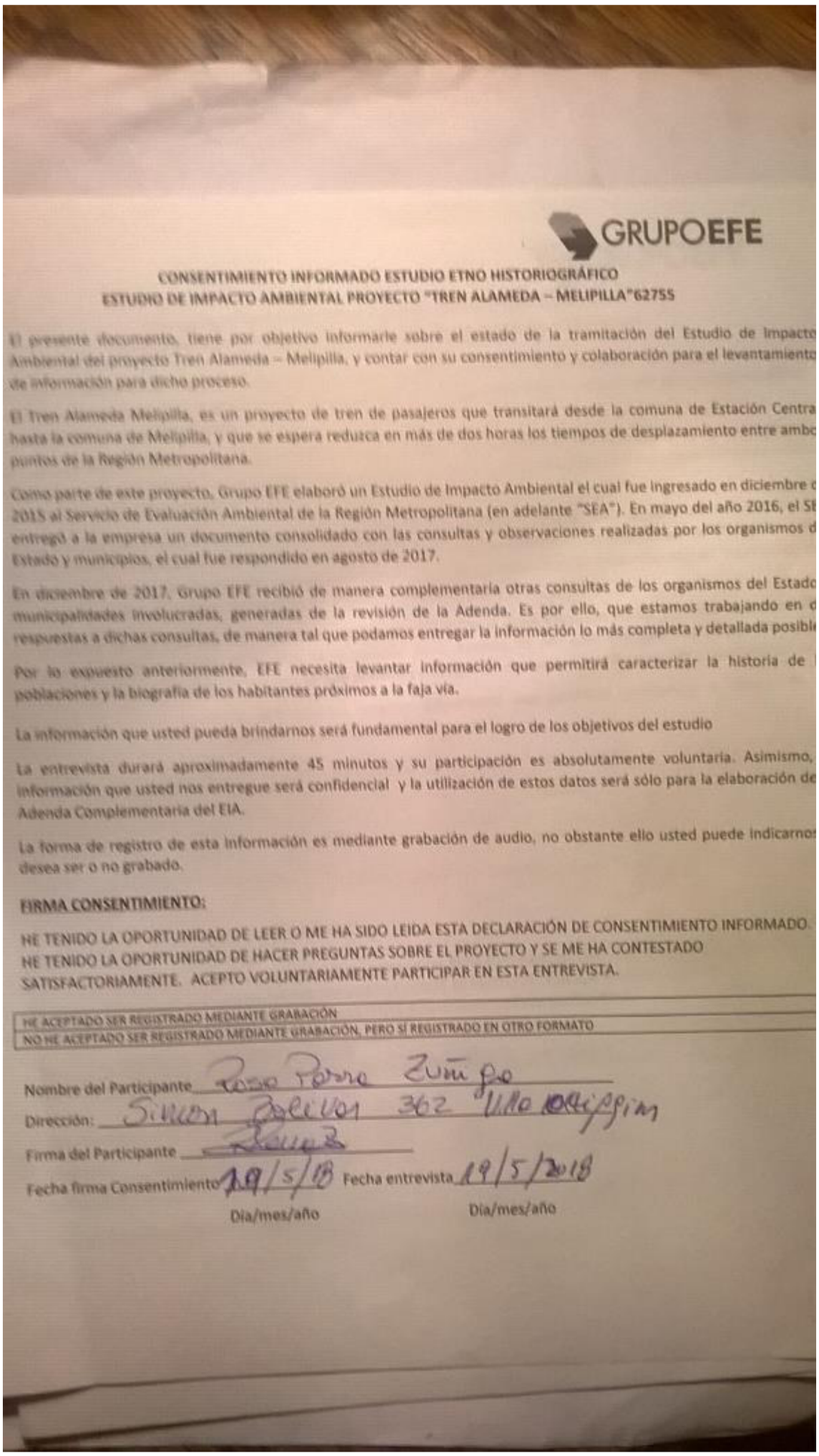
Nombre del Participante Fabiola Inchauca Constango

Dirección: Villa O'Higgins

Firma del Participante [signature]

Fecha firma Consentimiento 19.05.2018 Fecha entrevista _____

Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamiento de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Central hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ambos puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembre de 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el SEA entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismos del Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Estado y municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en dar respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada posible.

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia de las poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimismo, la información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración de la Adenda Complementaria del EIA.

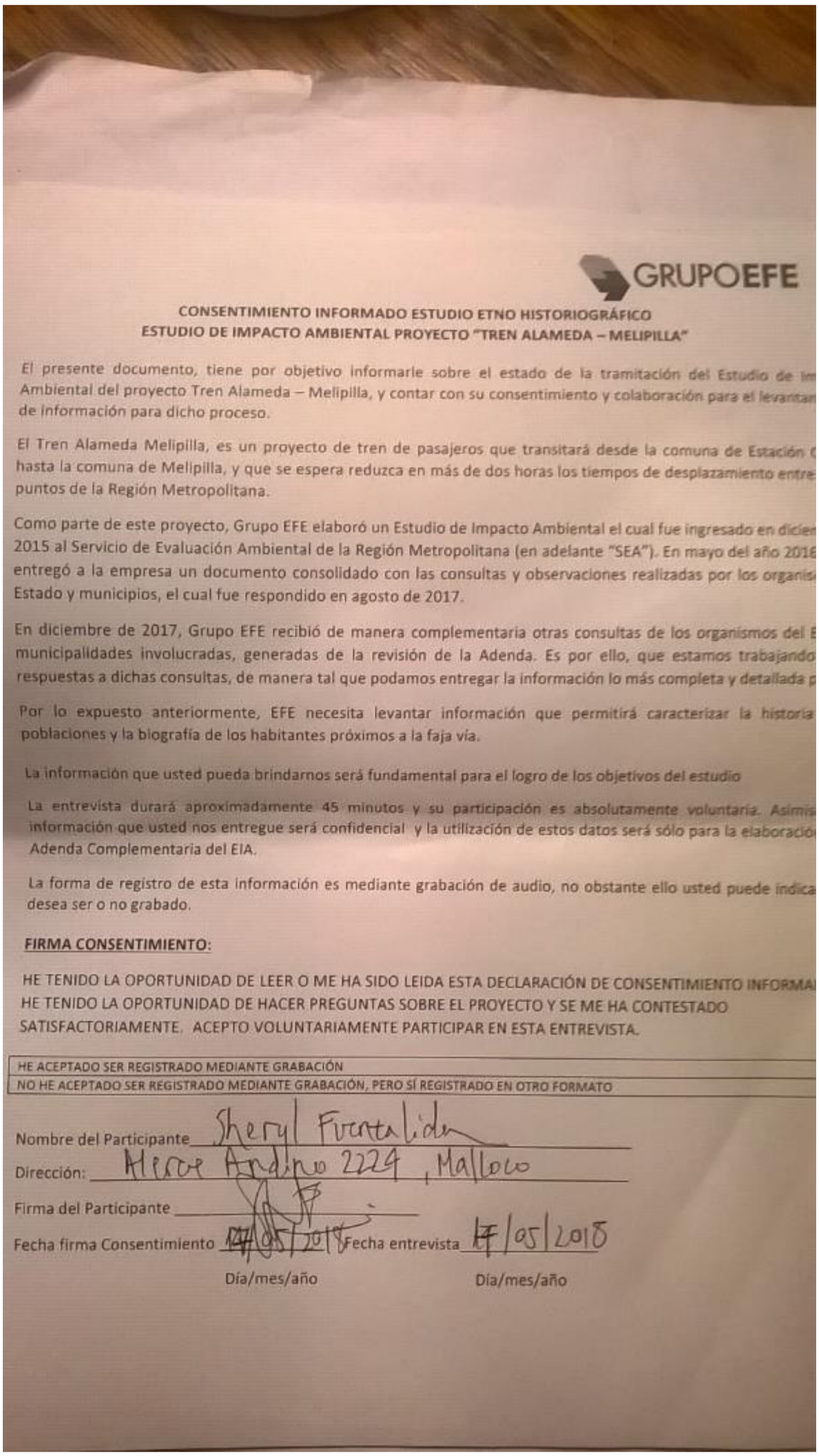
La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicarnos si desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO.
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

Nombre del Participante: [illegible]
Dirección: [illegible]
Firma del Participante: [illegible]
Fecha firma Consentimiento: 19/5/18 Fecha entrevista: 19/5/2018
Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Im Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantam de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación C hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en dicien 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016 entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organis Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del E municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada p

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimis información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indica desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMA
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

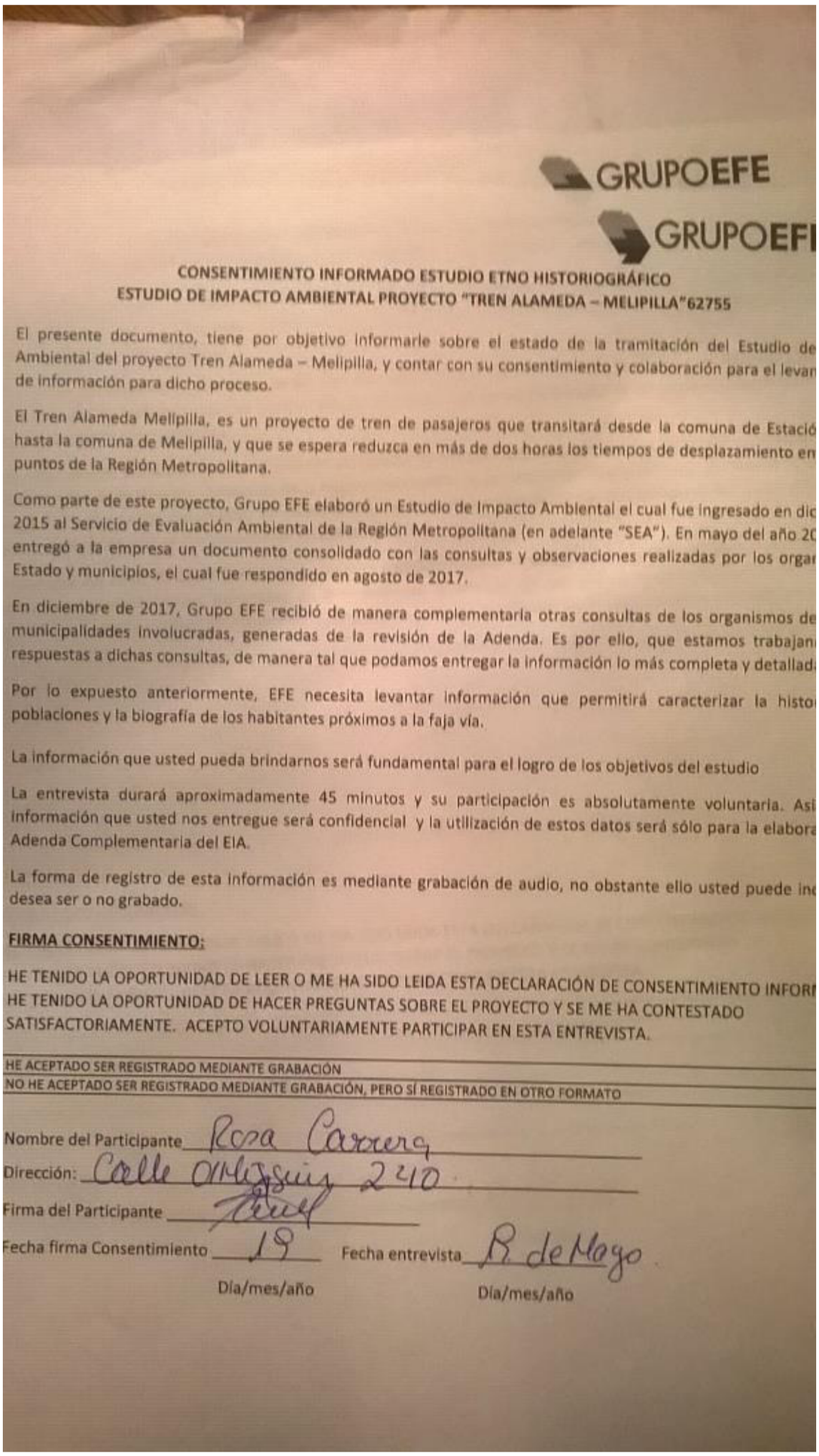
Nombre del Participante Sheryl Fuentalida

Dirección: Alerce Andino 2224, Malloco

Firma del Participante

Fecha firma Consentimiento 17/05/2018 Fecha entrevista 17/05/2018

Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEFE

GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"62755

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levan de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estació hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento en puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en dic 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 20 entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los orga Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos de municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajan respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallad

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la histo poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Así información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elabora Adenda Complementaria del EIA.

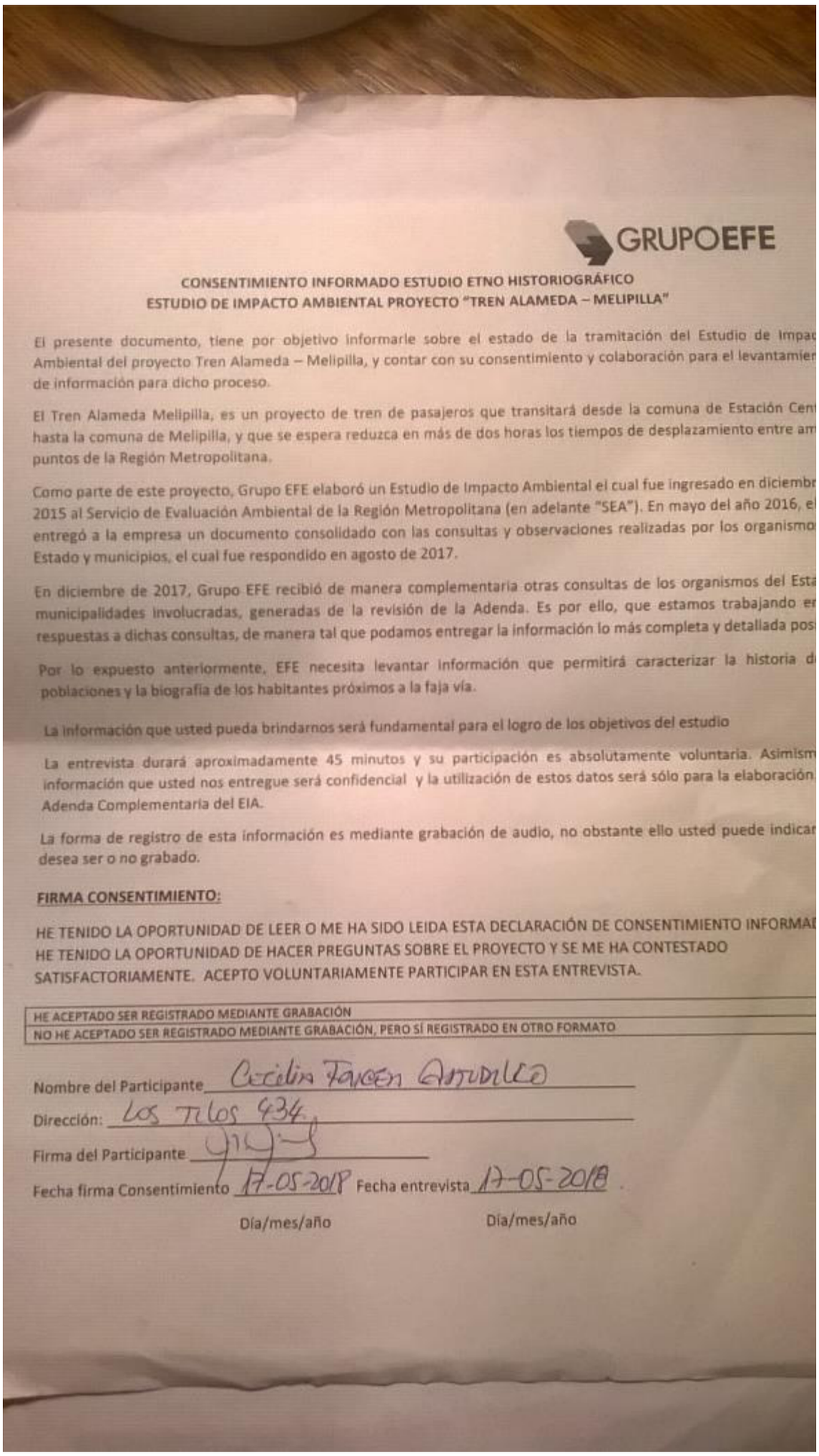
La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede in desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFOR HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

Nombre del Participante Rosa Carrera
Dirección: Calle O'Higgins 240
Firma del Participante [signature]
Fecha firma Consentimiento 19 Fecha entrevista 18 de Mayo
Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Impac Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantamien de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Cen hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre am puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciembr 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, el entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismo Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Est municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando en respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada pos

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia d poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimism información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración Adenda Complementaria del EIA.

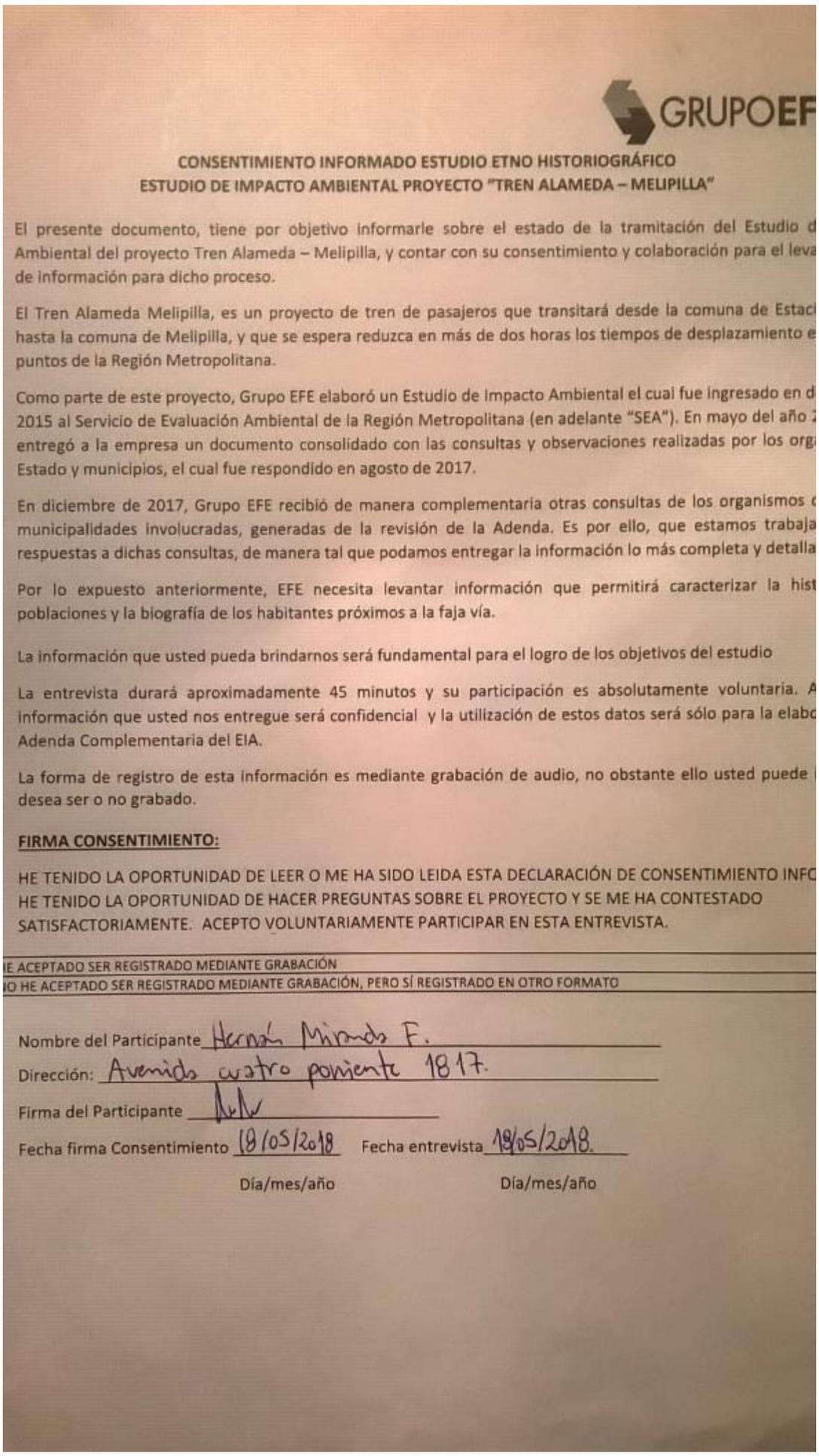
La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicar desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMAD
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
NO HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

Nombre del Participante Cecilia Tapia Astudillo
Dirección: Los Tilos 934.
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 17-05-2018 Fecha entrevista 17-05-2018
Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEF

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio d
Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el leva
de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estaci
hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento e
puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en d
2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2
entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los orga
Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos d
municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabaja
respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detalla

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la hist
poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. A
información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elabo
Adenda Complementaria del EIA.

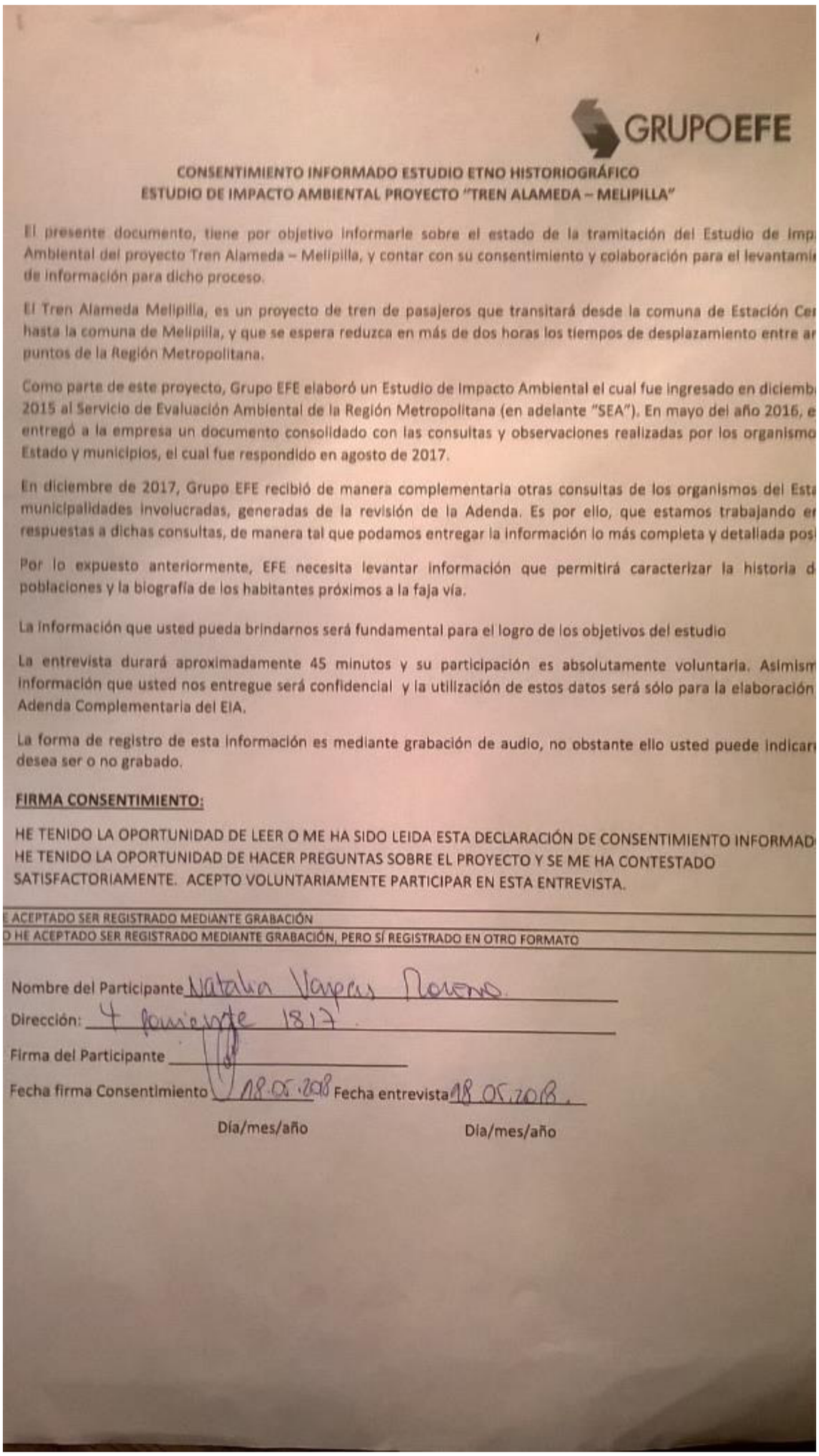
La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede
desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFO
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO
SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

E ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
O HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

Nombre del Participante Hernán Miranda F.
Dirección: Avenida cuatro poniente 1817.
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 18/05/2018 Fecha entrevista 18/05/2018.
Día/mes/año Día/mes/año



GRUPOEFE

CONSENTIMIENTO INFORMADO ESTUDIO ETNO HISTORIOGRÁFICO
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO "TREN ALAMEDA – MELIPILLA"

El presente documento, tiene por objetivo informarle sobre el estado de la tramitación del Estudio de Imp Ambiental del proyecto Tren Alameda – Melipilla, y contar con su consentimiento y colaboración para el levantami de información para dicho proceso.

El Tren Alameda Melipilla, es un proyecto de tren de pasajeros que transitará desde la comuna de Estación Ce hasta la comuna de Melipilla, y que se espera reduzca en más de dos horas los tiempos de desplazamiento entre ar puntos de la Región Metropolitana.

Como parte de este proyecto, Grupo EFE elaboró un Estudio de Impacto Ambiental el cual fue ingresado en diciemb 2015 al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante "SEA"). En mayo del año 2016, e entregó a la empresa un documento consolidado con las consultas y observaciones realizadas por los organismo Estado y municipios, el cual fue respondido en agosto de 2017.

En diciembre de 2017, Grupo EFE recibió de manera complementaria otras consultas de los organismos del Est municipalidades involucradas, generadas de la revisión de la Adenda. Es por ello, que estamos trabajando e respuestas a dichas consultas, de manera tal que podamos entregar la información lo más completa y detallada pos

Por lo expuesto anteriormente, EFE necesita levantar información que permitirá caracterizar la historia d poblaciones y la biografía de los habitantes próximos a la faja vía.

La información que usted pueda brindarnos será fundamental para el logro de los objetivos del estudio

La entrevista durará aproximadamente 45 minutos y su participación es absolutamente voluntaria. Asimism información que usted nos entregue será confidencial y la utilización de estos datos será sólo para la elaboración Adenda Complementaria del EIA.

La forma de registro de esta información es mediante grabación de audio, no obstante ello usted puede indicar desea ser o no grabado.

FIRMA CONSENTIMIENTO:

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER O ME HA SIDO LEIDA ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMAD
HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE HACER PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO Y SE ME HA CONTESTADO SATISFACTORIAMENTE. ACEPTO VOLUNTARIAMENTE PARTICIPAR EN ESTA ENTREVISTA.

E ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN
O HE ACEPTADO SER REGISTRADO MEDIANTE GRABACIÓN, PERO SÍ REGISTRADO EN OTRO FORMATO

Nombre del Participante Natalia Vargas Moreno.
Dirección: 4 poniente 1817.
Firma del Participante
Fecha firma Consentimiento 18.05.2018 Fecha entrevista 18.05.2018.
Día/mes/año Día/mes/año