**REPORTE SISTEMATIZACIÓN Y RESULTADOS DE ACTIVIDAD DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN PRIMARIA.**

**Sistemas de Vida y Costumbres de los Grupos Humanos:**

**Proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago – Rancagua”.**

**Noviembre de 2015**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nombre | Cargo | Firma |
| Aprobado | Juan Eduardo Johnson Vidal | Jefe Unidad Técnica División de Fiscalización |  |
| Elaborado | Angélica Medina Rodríguez | Profesional División de Fiscalización |  |

1. **INTRODUCCIÓN**

El presente documento detalla las actividades de recolección de información primaria, realizadas en el marco de la Inspección Ambiental por denuncia, desarrollada por la Superintendencia del Medio Ambiente al proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, cuyo titular corresponde a la Empresa de Ferrocarriles del Estado. La actividad de recolección de información primaria se desarrolló el día 30 julio de 2015 en la comuna de Lo Espejo, en el sector de la Feria Libre José María Caro y sus alrededores.

Para la elaboración del instrumento de recolección de información primaria y su posterior análisis se aplicaron, entre otros, los contenidos de la Guía “Herramientas y Técnicas de Información Primaria y Secundaria para la Fiscalización de Elementos Socio – Ambientales”, elaborada por la Superintendencia del Medio Ambiente.

El objetivo de esta actividad de recolección de información primaria y su posterior análisis, ha consistido en aportar insumos para el Informe de Fiscalización Ambiental, que permitan verificar la eventual afectación a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos emplazados en el sector de la Feria Libre José María Caro, en la comuna de Lo Espejo, y sus alrededores, asociadas tanto a la ejecución de las obras del proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, aprobado ambientalmente a través de Resolución de Calificación Ambiental N°373/2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, así como de la ejecución de obras complementarias a dicho proyecto, específicamente asociadas al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, que si bien forma parte del mejoramiento integral del servicio ferroviario de pasajeros entre las ciudades de Santiago y Rancagua, no formó parte de la evaluación ambiental del proyecto calificado a través de RCA N°373/2013.

Para el desarrollo de la presente actividad se ha priorizado la elección de un enfoque metodológico cualitativo, con el objeto de conocer la opinión y percepciones de los actores sociales que reciben los impactos ambientales asociados a la ejecución de las obras de la instalación fiscalizada, apuntando a comprender la forma en que la ejecución del proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago – Rancagua” y de las obras complementarias a éste que no fueron evaluadas ambientalmente, afectan su vida y actividades cotidianas.

Este enfoque ha permitido analizar los discursos de los y las participantes de esta actividad de recolección de información primaria, para la fiscalización de variables de carácter socio ambiental.

1. **OBJETIVO**
	1. **Objetivo General**

Recopilar y analizar información primaria sobre la afectación a los Sistemas de Vida y Costumbres de los Grupos Humanos, presentes en el área de influencia del Proyecto fiscalizado.

* 1. **Objetivos Específicos**
* Sistematizar los resultados obtenidos a través de la aplicación de un Instrumento de Recolección de Información Primaria, consistente en una entrevista semiestructurada, a informantes calificados y/o actores clave del territorio, respecto de la ejecución del proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago – Rancagua”.
* Analizar la información obtenida a través de la aplicación de un instrumento de recolección de información primaria.
1. **METODOLOGÍA**

El proceso de recolección de información primaria y su posterior análisis, se abordan desde una perspectiva cualitativa, debido a que se busca explorar y comprender la información aportada por los(as) entrevistados(as), como fuente de información primaria, para así constatar el grado de desarrollo de las exigencias contenidas en el instrumento de carácter ambiental fiscalizado.

* 1. **Participantes**

La selección de los informantes calificados, participantes de esta actividad, se realizó a partir de la definición de categorías de actores clave, realizada por la SEMAT del Ministerio de Obras Públicas (MOP, s/f):

* Actores del sector Público.
* Actores Políticos.
* Actores Privados.
* Actores de la Comunidad.

Cabe destacar que la selección de la muestra, para el caso de esta actividad, responde a criterios netamente cualitativos, por cuanto se establecen criterios de selección de informantes claves que correspondan a alguna de las categorías propuestas en el párrafo anterior y que, adicionalmente tuviesen competencias en los temas abordados por el entrevistador, en su calidad de habitantes del área de influencia de la unidad fiscalizada.

* 1. **Selección Técnica Utilizada**

De las técnicas cualitativas para el levantamiento de información primaria, se ha elegido la utilización de la Entrevista. Mediante esta técnica es posible intercambiar información entre una persona (entrevistador) y otras (entrevistados), para lograr a través de preguntas y respuestas una comunicación que permita la construcción conjunta de significados respecto a un tema.

En el marco de la presente Inspección Ambiental, se preparó una pauta temática semiestructurada, la que permite alcanzar una dinámica de conversación, produciendo además un tejido de información que permita comprender y profundizar en las opiniones basadas en la experiencia de los(as) participantes de esta medición.

* 1. **Aplicación del Instrumento**

Las entrevistas semiestructuradas se desarrollaron mediante el siguiente modo de aplicación:

**Presencial:** El instrumento se aplica de manera directa y cara a cara, posibilitando la existencia de un diálogo directo, en el cual el entrevistador(a) puede presenciar el discurso, los argumentos y las experiencias que conforman el relato. Las limitaciones de este modo de aplicación, están relacionados con el tiempo que implica ejecutar el instrumento.

Las entrevistas se realizaron el día 30 de julio de 2015 y fueron aplicadas a seis (6) informantes calificados del territorio. La duración de las entrevistas fluctuó entre 60 y 90 minutos, dependiendo de la información manejada por los actores entrevistados.

* 1. **Procedimiento**

El instrumento fue aplicado de acuerdo al siguiente procedimiento:

* Previa coordinación con dirigentes a través de contacto telefónico, donde los Informantes Calificados fueron informados acerca del desarrollo de la actividad de Fiscalización Ambiental, siendo invitados a participar, se realizaron las entrevistas, ya sea en el lugar de trabajo (feria libre) o en la sede social de las respectivas juntas de vecinos.
* Previa autorización del participante, la entrevista presencial fue grabada y luego transcrita íntegramente para el trabajo de análisis de los datos.
	1. **Análisis de los datos**

El proceso de análisis de los datos recolectados a través de la aplicación del instrumento, se inició con la transcripción de las entrevistas realizadas a los informantes calificados. Para analizar los contenidos de los discursos entregados por los entrevistados, se procedió a realizar una depuración de los mismos, ordenando los argumentos de manera jerárquica, de acuerdo con meta- categorías de contenidos, establecidas en relación con los objetivos planteados para la fiscalización ambiental; dentro de estas meta- categorías se incluyeron (en los casos en que correspondiera) categorías y/o subcategorías que permitieran articular de manera jerárquica el análisis de la información.

A continuación en la Tabla N°1 se muestran los tópicos de interés considerados para esta investigación. La organización de los planteamientos de los/as participantes en categorías, permite entender las exigencias fiscalizadas y los subtemas que las componen.

**Tabla N°1. Meta categorías y categorías de análisis de los Discursos.**

| **METACATEGORÍA** | **CATEGORÍA** |
| --- | --- |
| Relevancia Feria Libre José María Caro | Relevancia Feria Libre José María Caro |
| Evaluación Ambiental del Proyecto | Acciones de la ciudadanía en relación al Proyecto |
| Conocimiento respecto al Proyecto |
| Opiniones respecto al Proyecto |
| Ejecución y Construcción del Proyecto | Emplazamiento de obras asociadas a los pasos vehiculares bajo nivel. |
| Opinión respecto de Pasos Vehiculares. |
| Opinión respecto a Pasarelas Peatonales. |
| Opinión respecto a Pasos Informales. |
| Percepciones sobre Impactos asociados a la ejecución de obras complementarias al proyecto | Fragmentación Territorial. |
| Contacto entre vecinos. |
| Acceso a servicios e infraestructura. |
| Tiempos de traslado. |
| Ocurrencia de accidentes |
| Seguridad ciudadana y delincuencia. |
| Otros impactos asociados al proyecto |
| Percepciones sobre Impactos en la realización de la Feria Libre | Acceso a la Feria Libre |
| Desarrollo actividad económica de feriantes |
| Temáticas Emergentes | Problemáticas percibidas en torno al emplazamiento de la Feria Libre. |
| Entrega de información asociada a la ejecución del Proyecto. |

A partir de estas categorías de interés, se agrupan los extractos de los discursos obtenidos, y de esta manera es posible obtener información de carácter objetivo, así como información acerca de los significados que dan los entrevistados ante las temáticas propuestas. A lo anterior se agregan categorías emergentes que surgen a partir de los discursos de los y las participantes de la actividad de medición.

Los resultados obtenidos tienen un carácter más bien descriptivo, estando constituidos por los discursos de los entrevistados en relación a las categorías (temáticas) identificadas por el entrevistador y planteadas a los entrevistados en el instrumento aplicado. A partir de estos antecedentes y la utilización de una matriz de vaciado de la información levantada, ha sido posible construir un análisis que permite realizar una evaluación de carácter cualitativo en torno a los antecedentes recopilados durante la actividad de inspección ambiental.

1. **RESULTADOS**

A continuación se presentan los resultados obtenidos durante las actividades de medición realizadas.

La Tabla N°2 presenta una caracterización de los Informantes Calificados, justificando dicha selección e indicando modo y momento de aplicación del instrumento.

La organización de la información levantada, se realizó mediante matrices para el vaciado de la información. Estas matrices están compuestas por los discursos de los hablantes (entrevistados), organizadas por categorías de interés. Los entrevistados se refieren a estas temáticas en la medida de sus competencias o conocimientos en relación a las categorías de análisis. La Tabla N°3 presenta la Matriz de Información. La primera columna presenta los temas relevados durante la aplicación del instrumento, mientras que en la segunda columna, se presentan extractos de las opiniones expresadas por los entrevistados.

**Tabla N°2: Caracterización Informantes Clave seleccionados para aplicación Instrumento.**

| **Id Informante Calificado** | **Edad** | **Sexo** | **Organización a la que pertenece** | **Tipo Informante** | **Tipo Instrumento** | **Fecha aplicación** | **Relevancia** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 47 | M | Sindicato de Trabajadores Independientes de Feria Maipú – Lo Espejo | Comunidad | Entrevista Semi-estructuradaPresencial | 30-07-2015 | Dirigente del Sindicato y trabajador de la feria libre José María Caro de Lo Espejo |
| 2 | 45 | M | Sindicato de Trabajadores Independientes de Feria Maipú – Lo Espejo | Comunidad | Entrevista Semi-estructuradaPresencial | 30-07-2015 | Además de pertenecer a la directiva del sindicato de la feria libre, el entrevistado es el vocero comunal de Ferias Persa. |
| 3 | 59 | F | Junta de Vecinos José María Caro Sector D Unidad Vecinal 29 | Comunidad | Entrevista Semi-estructuradaPresencial | 30-07-2015 | Dirigenta de la Junta de Vecinos del sector en que se localiza la Feria Libre José María Caro. |
| 4 | 61 | F | Junta de Vecinos N°35C José María Caro | Comunidad | Entrevista Semi-estructuradaPresencial | 30-07-2015 | Dirigente de Junta de Vecinos cercana a la Feria Libre José María Caro. |
| 5 | 52 | M | Junta de Vecinos N°35C José María Caro | Comunidad | Entrevista Semi-estructuradaPresencial | 30-07-2015 | Dirigente de Junta de Vecinos cercana a la Feria Libre José María Caro. |
| 6 | 55 Aprox. | F | Junta de Vecinos N°35C José María Caro | Comunidad | Entrevista Semi-estructuradaPresencial | 30-07-2015 | Dirigente de Junta de Vecinos cercana a la Feria Libre José María Caro. |

**Tabla N°3: Presentación de resultados de la aplicación de entrevista semiestructurada.**

| **CATEGORÍAS DE INTERÉS** | **DISCURSOS DE LOS(AS) ENTREVISTADOS(AS)** |
| --- | --- |
| **Relevancia Feria Libre** | *Esta es la principal [Refiriéndose a la feria libre José María Caro], de hecho se supone que ésta, por patentado, somos los segundos sudamericanos, pero ahora que somos patentados somos los primeros. (Id1)**Queremos hacernos de un patrimonio de Lo Espejo, porque aquí no tenemos empresas, no generamos dinero. Aquí nosotros mismos nos generamos este trabajo. (Id2)**Somos la feria más grande sudamericana, porque aquí llega gente de Temuco, de todas partes, de Valparaíso, de Linares, de Talca, de San Javier, Los Andes. Yo a esto le llamo una sub feria, en la mañana muy temprano llegan los que cambian pelotas por zapatos y todo, ellos se ponen antes de una hora de los días de feria y llega gente de las otras regiones a comprar blue jeans, casacas, zapatos y después esa feria desaparece y llegan los otros. Si, ha sido de toda la vida así… (Id1)**No, empeorado. Porque viene harta gente adulta mayor y ya no va a poder venir libremente [refiriéndose a la incidencia de los pasos peatonales sobre nivel], porque a veces incluso hay mucha gente que lo toma como un paseo, porque tiene de todo, o sea tiene para comer, tiene para vitrinear, entonces muchas veces hay gente que lo asume como un paseo (Id3)**Es una de las ferias más grandes de Sudamérica y sigue creciendo. Le he dicho yo, que esos pasajes que están: 9 oriente, 8 oriente y 7 oriente son los más perjudicados de una u otra manera porque no tienen una vía de escape ante cualquier eventualidad, o sea cuando la gente fallece de repente tiene que estar planificando [refiriéndose al funeral] (Id3)* |
| **Acciones de la ciudadanía en relación al Proyecto.** | *A qué voy yo de porque somos voceros a nivel comunal, tanto presidente como secretario, como organizábamos estas reuniones masivas, donde teníamos apoyo de diputados, senadores, carabineros, todo, se nos acercaron los dirigente de la otra feria, entre comillas porque están muy divididos ellos, pero nuestra organización era buena, a tal punto que ellos se organizaron toda la feria como dirigentes y nos eligieron a nosotros como cabeza de todo esto a nivel comunal, nosotros somos… incluso gente de los chacareros se nos acerca a nosotros para pedirnos apoyo y todo el asunto. Nosotros somos como la voz aquí en Lo Espejo… (Id2)**Porque ellos [refiriéndose a EFE], mostraron un proyecto así como que nos solucionaba la vida, bueno y producto de eso comenzó a formarse un movimiento ciudadano, que de hecho me imagino que ustedes saben que hubieron tomas de líneas, de las cuales yo participé también … Como en diciembre del 2011… si poh, porque la primera información la tuvimos en noviembre (Id3)**La verdad es que ahí hubieron concejales, hubieron… fue transversal. De hecho las reuniones… las primeras convocatorias se hicieron acá, en esta junta de vecinos… (Id3)**Desafortunadamente, como se da en todos lados, el movimiento podría haber sido bastante mejor, pero cuando empiezan a haber cosas así como de querer protagonismo se va un poco… De hecho participé también en algunas mesas que se hicieron en el Ministerio de Transportes por esto mismo, porque el planteamiento de la ciudadanía es que esto fuera subterráneo. O sea, y también por último también se planteaba, si no era necesariamente todo el tramo, habían algunos estudios y habían alguna gente que más o menos podía entender y conocer o podíamos asumir a lo mejor que de repente íbamos a tener un costo muy alto, podían, a lo mejor si se hubieran tomado ciertos tramos hubiese sido igual de beneficioso (Id3)**Se comenzó y los vecinos empezaron a reclamar, bueno, yo a una amiga que tengo que vive ahí en Fernández Albano, de verdad que yo la fui a acompañar un ratito en un momento que nos fuimos a tomar la línea. (Id4)**No, es que la gente que vive a ese sector fue esa la gente que vino, las amistades generalmente vinieron a pedir el apoyo para empezar a hacer el reclamo, uno: que para ellos es muy bullicioso, para la gente que vive ahí mismo en Santa Anita y la misma gente de Las Dunas, el ruido es muy fuerte, imagínese con el tren que pasa así no más, imagínese en lapso de tiempo que va a ser cada cuatro minutos, más complicado para ellos (Id4)* |
| **Conocimiento respecto al Proyecto.** | *La verdad es que sí, pero por manifestaciones comunales, no por autoridad (Id1).**Nosotros nos hemos enterado porque han hecho protestas, manifestaciones gente de aquí se ha manifestado en contra (Id2)**Por eso le digo, por parte de información de gobierno regional, es pésima, pésima, incluso fue para mí un show, porque los concejales, el alcalde mismo venían y protestaban contra eso, cuando es como David y Goliat, no ya la cosa estaba hecha y yo creo que esto fue un show, un show netamente político, que hacían como que apoyaban a la comunidad pero ya la torta estaba cortada, el trabajo ya se iba a hacer por qué digo yo, porque la información era mala, ellos debieron decir “Chiquillos se va a trabajar…” ellos deberían haber dicho “Miren por aquí va a trabajar el tren, los van a afectar por un tiempo chiquillos” Pero ellos nada, hay que sacarlos, sacarlos de acá. Pero lo que querían hacer como dijo un día usted Juanito, palabras textuales, un campo de batalla, querían mandar a los de acá con los de acá a la arena, esa era la palabra que quería poner, y que nosotros peleáramos… (Id1)**Aquí se informó que ya la cosa ya venía y ya estaban trabajando. Hacían protesta en esta esquina y ya estaban trabajando para allá, o sea la cosa está hecha, si es tan simple; de izquierda a derecha y de derecha a izquierda. Allá en San Bernardo están terriblemente avanzados, aquí se ve poco (Id1).**Yo estuve al menos en una reunión… la verdad que recuerdo pero cuando estos ya estaban trabajando ya. Pero previo a que empezaran las obras no se informó de nada, todo esto lo tuvieron callado, si esto cuando llegó maquinaria a trabajar ahí la gente se dio cuenta de esto. (Id2)**Por lo que se ha ido viendo, por visión, por lo que está viendo uno trabajando, porque nadie ha dicho, de hecho dijeron que era un muro de contención y dijeron que por el ruido acústico, por el tema ruido, dijeron que el tren iba a ser más rápido, nunca dijeron que iba a ser 6 líneas, sino que iba a haber más acceso de trenes, pero el hecho de que se ensanchaba era porque iban a haber dos líneas más, pero aquí no poh, aquí dijeron que iban a haber más trenes, por decirle, iban a arreglar lo que eran las líneas, vamos a cambiar rieles viejos por rieles nuevos, porque iba a haber más tránsito, ese fue el tema que se escuchó aquí, pero el hecho de que se ensancharan estaba más que claro (Id1)**… aquí me hubiera gustado que hubiese habido más participación de la comunidad, la consulta, como le digo no haber hecho todo esto escondido y cuando ya los trabajos estaban realizándose que la gente se haya enterado, principalmente fue eso (Id2).**[Refiriéndose a la forma en que conoció el proyecto de EFE] …antes del proyecto… que fue el año 2011, un 19 de noviembre a mí me llegó una información de rebote que venía EFE a dar una información… Si bien es cierto, yo había estado escuchando, porque tengo gente conocida que trabaja en PAC, la información más o menos estábamos recibiendo por allá, no por acá, porque acá supuestamente nadie sabía nada. En la municipalidad como municipalidad supuestamente nadie sabía absolutamente nada, nadie sabía nada. Bueno, esa reunión fuimos algunos dirigentes y ahí quedó el despelote porque ellos cuando… porque EFE trajo un video, trajo la presentación muy bonita, o sea prácticamente era un sueño el proyecto, entonces les quedó un poco el despelote. Nosotros el día siguiente fuimos al concejo y en el concejo supuestamente ningún concejal sabía nada del proyecto en sí. (Id3)**Somos los dirigentes los que participamos del COSOV que es el Concejo de la Sociedad Civil, de acuerdo a la ley 20.500* *donde el compromiso [de EFE] supuestamente es que va haber ascensores [refiriéndose a pasarelas peatonales]. La información la entregaron de SERPLA, de la municipalidad (Id3).* |
| **Opiniones respecto al Proyecto.** | *Si aquí había protestas donde venían alcaldes y concejales y donde trataban de retener los trenes, nada más que un show, si esto venía de allá. Saque las cuentas que para arriba, para Las Condes todo viene por debajo, si eso era lo que pedía la comuna de Lo Espejo, si lo podían trabajar por abajo, por qué los que tenían plata tuvieron la comodidad de que les hicieran todo por abajo (Id1).**Eso es una subestación [refiriéndose a obras que están siendo construidas en Calle Clotario Blest]. Si ahora usted me dice de verdad que si es algo útil y servicial, pero esto tiene un trasfondo y tiene una doble lectura, porque mire, tengo 47 años, toda la vida nacido y criado en esta comuna… ¿se acuerda que ferrocarriles murió? Murió, murió… y hubo una época en que pusieron unos trenes truchos que quedaban en pana y mandaban pulman a sacar a la gente ¿se acuerda? Y nosotros no somos consumidores de trenes, porque ya la mayoría tiene su autito, usa la micro… ni hablar de Transantiago… ya, no éramos consumidores de tren y de un dos por tres se abrieron las puertas y ahora estamos así. Claro, yo no voy a negarme de que esto tiene que avanzar, genial, porque la gente de Rancagua pueda venir para acá y se pueda demorar poquísimo y nosotros de aquí podamos ir a visitar Rancagua, también tiene su ganancia y ojalá llegáramos hasta el fin de Chile, ojalá llegáramos hasta la Antártida (Id1)* |
| **Emplazamiento de las obras asociadas a los Pasos Vehiculares Bajo Nivel** | *[Respecto de la construcción de paso vehicular Fernández Albano] Y es más, nadie ha dicho nada, de las autoridades, pero nosotros sabemos que Fernández Albano se viene escuchando de antes de que yo naciera (esa calle es donde está la feria chacarera, es la otra paralela que ahora se llama Salvador Allende) Id1**La verdad es que nosotros toda la vida nacimos escuchando que iban a hacer [un paso vehicular], que iban a expropiar casas y todo y hoy en día el trabajo inicial era ese… bueno, extraoficialmente uno supo que cuando se metieron a trabajar encontraron las matrices tanto de agua como de corriente ¿Qué pasa? Que eso a ellos los demora por años, un buen tiempo y qué pasa con eso, yo le hablo abiertamente, que la gente iba a tener tiempo para organizarse, si ellos se demoraban la gente se iba a organizar e iba a meter bulla, si ya la hizo esta vez iba a ser un caos. Como vieron que iba a pasar eso optaron por irse al Límite Urbano, Límite Urbano no estaba considerado, jamás a nosotros se dijo que ese paso de nivel iba a ser, de los años que yo he escuchado jamás, hasta que está hecho y eso se hizo clandestinamente. Sabe, nosotros como trabajamos ahí supimos que estaba, como yo trabajaba ahí mismo dije mira, mira hay un hoyo. Está hecho, ahora está tapado con tierra pero está hecho, ahora están trabajando las otras partes.(Id1)**Claro, allá todo está hecho [refiriéndose a la obras de construcción de un paso vehicular en sector de Límite Urbano], los muros, si ese puente de allá, paso de nivel, lo que falta ahora son los desniveles de la calle, pero ahora ya se tomaron la calle para empezar la bajada, pero ya está hecho, igual que el que está cerca de Lo Valledor, en Pedro Aguirre Cerda (Id1)**Lo que pasa ahí es que primeramente el paso iba a ser por Salvador Allende, el paso vehicular y lo cambiaron hacia allá [refiriéndose al sector denominado Límite Urbano]. (Id3)**Yo creo que pensando en la gente de la feria que participó mucho en ese tiempo, hubo mucho ruido de que iban a sacar la feria y se fue armando todo un cuento, que me imagino, no me consta porque yo dejé después un tiempo de funcionar, tiene que haber incidido en que el cambio del paso fuera trasladado. Pero yo creo que ahí hay un desconocimiento porque ese paso que tendría que dar por Salvador Allende creo que tiene que ver por otro medio (Id3)* |
| **Opinión respecto a Pasos Vehiculares** | *(Refiriéndose a pasos vehiculares) O sea, nos afectó como comerciantes porque nos desalojaron de ahí, de una calle de Júpiter… en un sector que se llama Límite Urbano, donde está la Torre de Alta Tensión. (Id1)**Hay una feria también a la orilla de la línea, que se llama Santa Anita, y esa feria querían trasladarla para acá, querían sacar a estos comerciantes de acá, que no eran patentados en ese momento, pero que llevaban años trabajando, para instalar a ellos para acá. Si usted me habla que el ferrocarril iba a afectar, claro que iba a afectar porque iban a sacar a todos esos comerciantes de allá para instalarlos acá para poder trabajar libres, y dejar a todas estas personas… nos opusimos… (Id2)**En general todos tenemos ese recelo y esa opinión de qué vamos a hacer cuando tengamos ya que usar obligadamente, porque en general aquí me parece que estaría habiendo un solo paso bajo nivel porque está la estación, que si bien es cierto es un beneficio porque si uno piensa que de aquí a San Bernardo por ejemplo van a ser ¿cuánto, unos diez minutos? Poquito (Id3).**¿Sabe? A mí me gustaría ver esta obra cuando esté terminada, cuando haya una lluvia importante, porque todo lo que es aguas lluvias del sector alto viene toda parea acá, a mí me gustaría que vinieran a ver cuándo se llene el callejón, la av. La Feria. Yo, a mí me gustaría ver cuando esta cosa esté terminada y hayan lluvias importantes, qué va a pasar con todos esos pasos bajo nivel, va a ser una tema a futuro… (Id2).* |
| **Opinión respecto a Pasarelas Peatonales** | *La verdad es que si tengo familia que trabaja en la feria y se van para la Santa Olga, de hecho ahora se tuvieron que cambiar y venirse a buscar otra feria, como límite urbano y la de Júpiter… Las que están para acá, para no tener que darse la vuelta. Porque por el momento se puede pasar por el paso que hay aquí liberado, pero es momentáneo, se va a cerrar. Una vez que se abra el de límite urbano (refiriéndose a la nueva pasarela) se va a cerrar (Id1).**Si hay que mirar todo, si usted puede decir, ay soy extremista, o el viejo este extremista, no, es la realidad, son los viejitos los que pasan [por la pasarela] con sus nietos. (Id1)**No estamos en contra del progreso, pero que no sea a costo del sacrificio del pueblo, porque esto de cruzar las pasarelas ahora va a ser un sacrificio, quizás no para mí que soy una persona joven, pero para la mayoría… `para la persona que es discapacitada, para la persona que viene con el carrito, en tiempo de lluvia (Id2)**La verdad es que el otro día estuve mirando y no me pude hacer como una visión, pero si en el tema de las pasarelas, porque si pensamos… yo las veo de una dimensión muy grande y no muy amigable… muy alta, y poco amigable para el caso si una persona con discapacidad, ya sea joven o ya sea adulto, para que pueda transitar por ella. Yo tengo entendido, no sé qué tan así pueda ser, que van a poner ascensores (Id3).**[refiriéndose a las pasarelas] Pésimos, mal hechos. Lo que pasa es aquí, estas poblaciones son de gente vieja, de gente ya de la tercera edad. Del momento que comienza a construir, por ejemplo una cosa así (señala con sus manos) y después la otra acá y después la otra acá, es decir, la gente prefiere mil veces pasar por la línea aunque sea peligroso y todo lo demás. Imagínate la altura que eso da, son como tres pisos para arriba, y la gente como te digo, es de tercera edad, o sea ya es gente vieja, no es gente cabros jóvenes, o sea obviamente que eso está mal construidos. (Id5)**Las micros se tienen que dar vueltas más largas por los desvíos, segundo, que a mí me tocó… yo voy todos los domingos al cementerio (Metropolitano) y se demora mucho la micro, me vengo caminando y antes yo me venía directo, no me demoraba nada y ahora tengo que dar una vuelta estúpida para el otro lado y atravesar y buscar la pasarela por allá y atravesar a esta otra de allá, y estamos hablando de que nosotros todavía algo podemos caminar mejor y todo, pero yo llego muerta allá arriba a la pasarela y mis piernas no me dan para más (Id6)**Por eso te decía yo que está demasiado inclinado, ni siquiera tiene como un descansito (Id5)**Más encima las distancias entre una y otra, si yo me pasé de largo y me devuelvo para acá o me devuelvo para allá… o sea es, no sé en que pensaron, lo mismo que con los paraderos de las micros, lo mismo. (Id6)**Pero si es verdad, sobre todo para nosotros que somos personas que andamos de allá para acá. Y nosotros que andamos en bicicleta, más me canso con la bici para arriba, porque no puedo subir con la bicicleta (Id6)* |
| **Opinión respecto a Pasos Informales** | *¿Pero pasos ilegales? Tenemos variado, pero ¿tú me hablas de este sector? Yo aquí de este sector te hablo de Buenaventura, 4 sur, 6 sur, 8 sur, Acapulco, en fin, yo te estoy hablando de aquí de mi sector… Resulta que ahora cortaron todas esas pasadas y tu antes tenías variedad de pasos y eso ya los han cerrado ya, quedan muy poquitos (Id2)* |
| **Fragmentación territorial** | *Igual que los bloques, aquí siempre dicen que van a poner un bloque eso divide automáticamente la comuna, la achica. (Id1)**… Y pusieron mallas, es una estrategia, es una astucia de ellos, porque saben que las mallas se las roban, si usted va ya no quedan ni mallas, tarde o temprano saben que le van a poner hoyos y le van a poner el muro igual y saben que nos van a responder a nosotros, “pero si ustedes son ladrones, se roban las mallas” (Id1)**Yo creo que, si bien es cierto, la línea siempre ha sido una separación natural, o sea, desde que nosotros llegamos acá la línea estaba, existía. Si bien es cierto provoca y ha provocado muchas muertes esa línea, pero por lo menos está como el libre tránsito de una u otra manera, por lo menos no estaba tan dividida… (Id3)**Y nos va a segregar. Ahora, a mí lo que me llama mucho la atención, porque en algún minuto dado, cuando planteaban el proyecto yo lo veía como muros bordeando la línea, a todos nos molestaba, pero yo veo esas rejas que no sé qué tan seguras van a ser, que yo no sé si será ya definitivas (Id3)**Con muros y lo que nosotros alegábamos es que íbamos a quedar divididos visualmente, pero me causa a mí, en forma personal, no lo he conversado con otras personas, pero me causa ruido, me hace ruido de ver esas rejas que acá tenemos el grave problema de que la gente se roba las rejas, corta los alambres (Id3).**… Yo soñaba con que subterráneamente ya no nos estaría dividiendo, porque acá en este caso, nosotros como comuna estamos requete divididos, o sea, estamos divididos por Américo Vespucio, estamos divididos por la carretera de General Velázquez y ahora vamos a estar divididos, o sea, los de allá y los de acá, como comuna al final vamos a quedar divididos. Si ya el solo hecho de ser de La Clara Estrella y de la Santa Adriana y los de La Caro, ya de una u otra manera hay una identidad separada (Id3).**Pero como le digo, a mí me tiene preocupada el tema de cuál va a ser el cierre definitivo, si es muro o es reja, si es ese [reja] yo no sé qué tanta capacidad de contención real podrá tener, pensando en que van a haber cada 4 y cada 8 minutos un tren (Id3).* |
| **Contacto entre vecinos** | *De allá para acá, ustedes le ponen un muro y la taparon y tiene que dar tremenda vuelta para ver a su vecino, a su hermano, su cuñado, etc. Porque hay familias que están allá al frente, ¿cierto? (Id1).**Yo creo que si va a influir mucho porque yo tengo amigas ahí en Las Dunas y resulta que ya nosotros no vamos a poder ir a reuniones a los lugares de ellos, porque de hecho ellos van a pedir sus ferias allá para no venir acá. Se va a perder el contacto, porque por ejemplo yo pertenezco a un grupo, al MOAC (Movimiento Obrero de Acción Católica) y a nosotros de repente nos toca ir a reuniones allá a Las Dunas y no vamos a poder asistir, o sea, los que tenemos vehículo podemos llegar porque nos podemos ir por otro tramo, pero los que no tienen no van a cruzar al otro lado (Id4).**Y sabes tú, socialmente se va a perder mucho, yo encuentro que sí, porque sabes tú el día domingo, créanlo o no, aquí hay mucha cafetería en la feria, te encontrai con gente de Clara Estrella, con gente de Santa Olga, nos juntamos acá y nos tomamos un café y estamos ahí una hora conversando y haciendo vida de barrio y por tomarse un copete digamos, que a veces no hace mal pero ahora ya no se va a poder porque ya estamos perdiendo el nexo (Id5).* |
| **Acceso a servicios e infraestructura** | *Van todos aquí al otro lado al Clara Estrella… el colegio se llama ¿Lucila Godoy? Hay como 4. Está el Sagrado Corazón, hay varios (Id1).**Es que ahora nos va a afectar porque no vamos a tener las vías que teníamos anteriormente, sino que ahora vamos a tener que ocupar las vías que ellos van a tener que dejar (Id2).**El costo, sabe que el costo ahora va a tener que crecer. Yo me voy a poner en el caso, si yo tuviera a mi hijo allá y hoy en día un furgón me cobra $30.000 por decir algo, por trasladar a mi niño, cruzan aquí, es corto y se van a ir a dar la vuelta, va a subir, automáticamente va a subir, ya no me va a poder cobrar las mismas $30.000 va a tener que agregarle 5 luquitas más o 10 luquitas más, ya va a tener que ir al callejón lo Ovalle o va tener que ir al Límite Urbano (Id1).**O nosotros mismos los gastos de vehículo también, por los cruces que van a dejar ellos, por las pasarelas el que va a pie, no va a tener el acceso que tenía los fraudulentos que teníamos antiguamente, que estaban más a la mano (Id1).**Respecto de los consultorios al otro lado [de la línea del tren] está el consultorio Clara Estrella… aquí tenemos el consultorio María Olga Salgado y Julio Cuña… eso a nosotros no nos va a afectar tanto porque cada uno tiene su consultorio a su lado (Id2).**Lo que aquí podría suceder, por ejemplo en esta zona, es con el Registro Civil… Bueno, el municipio a lo mejor, para la gente que vive al otro lado, necesariamente siempre va a tener que tomar locomoción, habría modos de movilización pero en general hay gente de aquí que va para allá, o sea, pasa para el otro lado a tomar locomoción que va necesariamente por ese lado (Id3).**Claro, o sea hay gente de acá que atraviesa, que usa la locomoción que pasa por el otro lado. Porque cada zona tiene sus centros médicos, sus consultorios, a lo mejor en ese aspecto no sería tan complicado (Id3).**Los departamentos, cruzando la línea hacia allá, esos azules que se ven… porque si ellos no viniesen para acá, les quedaría mucho más retirado y tienen que ir hacia Gran Avenida y ahí le queda muy lejos a ellos, entonces es más factible para ellos cruzar hacia acá que les queda más cerca… por la feria, por los bancos, por los servicio que existen, porque todos está más acá que al otro lado. La misma municipalidad está para acá, y ya de ahí parte todo, porque por ejemplo nosotros tenemos bancos, que no está acá en el sector, pero para este lado. Cruzan para acá y van para allá (Id4).**Y por seguridad, porque por ser yo me atrevo a cruzar la línea derechito por allá por Fernández Albano hacia abajo por Salvador Allende, el paso que está ahí y resulta que es fácil pero entonces si me cambian… y hay colegios también, hay chicos que van al colegio de acá, al Chana Cariola, al San Pablo que están aquí en av. La Feria con Clotario Blest, al otro lado. Entonces yo antes, cuando iba a las reuniones yo cruzaba por ahí, me iba derechito y llegaba ahí. Yo tuve a mis hijos ahí en el otro lado, entonces este año cuando se van dos nietos, dije saben qué mejor cambiémoslos porque el recorrido es muy peligroso así que los cambio (Id6).* |
| **Tiempos de traslado** | *Nosotros no pensamos en nada bueno, no tenemos nada bueno ¿Por qué? Porque, la verdad, yo ahora me voy a poner como… no como feriante, sino como persona. Yo tengo una mamá que tiene 83 años, si ella quisiera cruzar, si antes ella se demoraba un minuto en cruzar la línea hoy en día se va a demorar mucho más, porque se ha medido, tiene 350 y tantos metros el subir y el bajar la pasarela, o sea, entre ida y vuelta estamos hablando casi de un kilómetro, gente que es discapacitada, mi mamá gracias a Dios no es discapacitada, pero ¿qué pasa con gente que es discapacitada?, cuánto se va a demorar, antes uno se demoraba un minuto en cruzar, obviamente arriesgando la vida, que es un paso ilegal, que es un paso provisorio, es verdad, pero no tomaron en consideración a la gente, porque esta comuna hay harta juventud pero también hay mucha gente de tercera edad (Id1).**Si se demoraban 10 minutos en dejar a sus niños, esos 700 metro que va a tener ahora de pasarela ya no son 10 minutos, ya van a sumarse 20 minutos al tiro, si antes usted se demoraba un minuto en cruzar la calle, la línea derecho, pero ahora tome el tiempo de cuanto se va a demorar y cuando van las abuelitas, hoy las mamás jóvenes trabajan, son las abuelitas las que se están llevando este cargo de ir a dejar a los nietos al colegio (Id1).**Es que el tema es que aún no están en funcionamiento, entonces todavía no podemos darnos cuenta de la real magnitud de lo que va a significar (Id3).**uno se demora mucho más subiendo la pasarela y se viene haciendo descanso, en cambio sí cruzamos por la línea así no más es más rápido, cinco minutos, en cambio son 15 o 20 minutos en una pasarela (Id4).* |
| **Ocurrencia de accidentes** | *Pero si usted ve las estadísticas de accidentes son súper mínimos, por estadísticas yo creo que si hay accidentes, pero mínimos. Aquí en la comuna de Los Espejo si es verdad, han habido atropellos por imprudencia, han habido atropellos por… ojo! Que a veces… los guarda línea muchas veces no están, no los culpo a todos, no echo a todos en el paquete pero muchas veces han sido negligentes. Aquí en la Victoria hubo un día un atropello de unos feriantes que fueron a Lo Valledor y netamente porque el guarda línea no alcanzó a bajar barrera, pega de él en este caso ¿Ve? Si lo sumamos a eso hay que tomar hartos puntos en contra y a favor… en la ciudadanía a lo mejor es verdad, han pasado accidentes tanto en la línea de tren como en la calle misma, si oye ya ni siquiera las calles están libres porque la mayoría de las personas que han sido atropelladas ¿sabí dónde han sido atropelladas? Arriba en los paraderos. Si usted hace una estadística muy pocos mueren en plena calle de los que han sido atropellados, es porque el chofer va ebrio, el chofer mil cosas, la velocidad y los han pescado arriba, así que usted ya no tiene seguridad ni siquiera en el paradero ¿por qué vamos a poner la línea del tren como una gravedad? Es como ridículo (Id1).**El peligro va a ser terrible para la gente inconsciente que a lo mejor va a querer cortar [refiriéndose a las mallas que protegen actualmente la línea del tres] para poder hacer una pasada media trucha y se supone que viene el proyecto, de cómo lo plantearon en un principio, que es cada 4 y cada 8 minutos, o sea los riesgos de muerte ahí sería terrible (Id4).* |
| **Seguridad ciudadana y delincuencia** | *Es complicado porque donde más asaltos hay es aquí en Vespucio… todo lo que es locomoción lo dejan ahí y cuando cruzan es como un sitio eriazo, como no hay mucha gente se presta para todo (Id2).**Con la pasarela van a cobrar peaje, van a andar pidiendo monedas… A machetear y a cogotear en el fondo, la gente no va a poder transitar por algo que se cree que es seguro, que se supone que lo hicieron por seguridad para usted, la prostitución y todo el asunto (Id1).**Va a ser complicado, por lo mismo que yo digo, o sea yo miro las pasarelas y de verdad que ya me da pánico cruzar por ahí, más encima si hay paso que van a hacer vehiculares y peatonales bajo nivel, el peligro que va a significar… yo no sé quién va a estar al otro lado de donde yo vaya atravesando. Nosotros aquí tenemos el tema de gente en situación de calle que ocupa la orilla de la línea para vivir, donde forma sus chozas, lo van a usar de guarida para poder dormir y a la vez que asalten, o sea, que empiecen a asaltar, porque muchas veces esa gente son drogos que están en la calle, o sea el riesgo está por ese lado (id3).**Es que esos son los pasos que nosotros siempre planteábamos en nuestras reuniones. Tanto las pasarelas como los pasos bajo nivel van a ser siempre complicados, porque por último con estos pasos que está habilitados así, entre comillas habilitados, por lo menos a uno le permite tener una visión más amplia del espacio y tenía por último la opción de poder arrancar, pero así no hay alternativa, o sea si yo voy subiendo la pasarela yo no sé qué me va a estar esperando al otro lado y no voy a tener opción de arrancar por último (Id3).**Si poh, porque vamos a tener por ser, si yo voy en una pasarela y voy sola y por el otro lado viene subiendo una pandilla ¿qué hago yo? Quedo atrapada y nadie me va a auxiliar ni me va a escuchar arriba de la pasarela (Id4).* |
| **Otros impactos asociados al proyecto** | *… Yo creo que el gran tema va a estar cuando entre en funcionamiento, porque se supone que el proyecto en sí tiene mirado cada 4 y cada 8 minutos en la frecuencia, yo creo que ahí va a ser mucho más grave que el tema que en este minuto podríamos pensar que son las pasarelas o los pasos peatonales (Id3).**O sea si tú te imaginas cada 4 y cada 8 minutos pasando un tren, independiente que ellos digan que en este minuto vienen con tecnología nueva, que van a emitir menos ruido…, sobre todo para la gente que vive prácticamente a la orilla, no sé qué tan agradable va a ser para esa gente, o sea muchas veces los seres humanos nos acostumbramos, pero eso igual va provocando daños (Id3).**Hubo muchos movimientos de tierra, la verdad es que hubo poca precaución y respeto sobre todo por la gente que vivía más cerca. De repente la poca mantención que tiene, se tiran la pelota de uno a otro en el tema de los basurales, que si bien es cierto los basurales los forman la comunidad, hay una responsabilidad de espacio que tendrían que preocuparse, ya, si se está acumulando basura tendrían que sacarlo, cosa que no siga cundiendo, es decir, si no barro mi frente de la casa se va acumulando basura y se va acumulando basura y uno tiene el deber. Si bien es cierto, el frente de la casa es de uno y no es de uno pero uno tiene que mantenerlo limpio (Id3).**Además que las construcciones no son muy buenas, entonces las casas con la vibración tiemblan completas. Si en la noche cuando siento el tren, a mí me da escalofríos cuando siento el pito en la noche porque se siente fuerte (Id6).**Lo otro que vimos fue que había en los sectores de la pasarela, la que queda frente a Salvador Allende más o menos, hay colchones, hay harta basura, eso significa que hay gente que está ahí (Id4).* |
| **Acceso a la feria libre** | *También otro problema que también afecta como comerciante, nosotros afortunadamente somos de este sector donde está la feria, pero ¿qué pasa con los compañeros comerciantes que son de otro sector? Que a lo mejor van a tener que pasar el paso bajo nivel o cruzar por las pasarelas con su carretón, con su carro, o sea tan largo y tan pronunciada que es… entonces va afectar (Id2).**Es cosa que usted se imagine una señora con su carro de supermercado. Si hasta para uno, que es relativamente joven, si cuesta mantener derecho un carro así, un carretón en lineal, imagínese en subida y en bajada, una cosa que ellos no lo han pensado y si lo pensaron no les importó, la verdad es que está todo pensado (Id1).**Pero si a la gente de este lado le va a dificultar venir a la feria, le va a dificultar porque ya no va a ser agradable (Id3).**Esta es la feria más grande y resulta por ser hoy día muchos puestos que ya no están, porque cada vez prefieren venir menos porque para ellos es más gasto el trasladarse hacia acá, porque hay que buscar otros sectores para poder llegar a acá, además que esto está tan poblado y tanto vehículo que anda en la calle (Id6).* |
| **Desarrollo actividad económica de feriantes** | *[refiriéndose a los beneficios y perjuicios de las obras asociadas a la línea férrea] Tiene los pro y los contra. Lo a favor es que va a venir gente de Rancagua, de otros lugares (la estación estaría en Acapulco) aunque igual ahora viene gente (Id2).**El detalle es este: esta feria está catalogada que aquí entra el día domingo más de 500 mil personas, todos los domingos, si y está comprobado por el diario La Tercera, El Mercurio, hicieron una investigación… y si usted viene un día domingo se ve cualquier cantidad de vehículos estacionados allá. Pero hoy en día yo creo que nos va a perjudicar, porque esa misma gente ya no va a poder hacer lo mismo, ya no le va a ser tan fácil, antes pasaban así con sus bolsas, ¿usted cree que van a pasar las bolsas 350 y tantos metros así de fácil? Ya van a buscar otras ferias más accesibles para ellos. Van a decir, sabes la verdad muy rica esta feria pero imagínate como quedamos de cansados, uno cruza en dos minutos con bolsa, pero ahora no, así que la gente va a empezar a buscar otras alternativas (Id1).**Me gustaría que viniera un día domingo a ver cuánto vehículo y como a la gente le juega a favor con cuidar los vehículos se gana sus Luquitas, pero ya la gente va a ser más complicado por el tema del cruce de la pasarela, porque hay variedad de cruces por los ilegales que hay ahora, pero ahora, no porque con los cierres que han hecho van a tener que cruzar por los cruces que están habilitando y ya la gente no va a querer dejar su vehículo tan lejos de la feria (Id2)**Aquí usted los tiene a la vista [refiriéndose a los vehículos], aquí tiene una malla y los ve para el otro lado ¿y cuando le pongan los muros de contención? (Id1).* |
| **Problemáticas percibidas en torno a emplazamiento de la feria libre** | *El tema es que ahí hay un gran dilema, hay un gran problema con la feria, si bien es cierto es un centro que a todos nos sirve, de verdad que nos sirve, pero hay un gran problema con la feria porque, sobre todo este sector, está súper perjudicado si miramos Santa Anita, Salvador Allende, Acapulco, los pasajes siguientes 9 Oriente, 8 Oriente, 7 Oriente, por que el 6 por último tiene salida, tiene alguna forma de moverse los vecinos, queda todo cerrado con la feria. O sea, si el día menos pensado hay un incendio no hay pasada, si hay un enfermo grave, el tema de la entrada de… (Id3).**… Los vecinos en general están en desacuerdo por la feria, porque si bien pensamos está cerrado allá y sigue cerrado acá, pero desafortunadamente los vecinos a veces reclaman pero cuando tienen que dar la cara, cuando tienen que hacer lo que tienen que hacer no está, entonces… pero es un gran tema. Si bien es cierto uno valoriza y los vecinos en general valorizamos la feria, pero se ha extendido de manera muy riesgosa (Id3).* |
| **Entrega de información asociada a la ejecución del Proyecto.** | *No es por hablar mal del nadie pero las autoridades comunales nunca se han regido por eso, de hecho se supone que uno tiene una alcaldía y concejales y ya cuando la cosa ya está hecha y la gente se entera es cuando se revienta el globo. La verdad es que la municipalidad debería hacer una convocatoria, un plebiscito… en serio, es lo que se entiende por ley, por información (Id1).**Esto, todo lo que se ha sabido, es porque la gente ha visto trabajar maquinaria y aquí la gente está muy dolida por parte del Municipio porque nunca han sido capaz de entregar la información real y verdadera como corresponde, por qué en otro lugar tienen que hacer plebiscito para consultar hacer las cosas y acá llegan y las hacen y aquí ¿Por qué? ¿Por qué somos pobladores, por qué somos población? (Id2).**Y respetar a la gente, lo malo es que aquí llegaron e hicieron y pasaron a llevar y ellos construyeron y vamos avanzando pero no le tomaron la opinión a nadie y llegaron e hicieron (Id2).**Vamos a ver cómo funciona la cosa más adelante cuando realmente se cierre, haya que ocupar las pasarelas y se empiece a manifestar la gente, porque la gente todavía está como en silencio, pero yo sé que esto va a llegar el momento en que va a explotar (Id2).* |

1.
2. **ANÁLISIS DE LOS DISCURSOS**

A partir del análisis de la información recopilada, mediante la realización de entrevistas semiestructuradas, ha sido posible desprender que los/as actores clave entrevistados durante el desarrollo de la actividad de inspección ambiental efectuada por la Superintendencia del Medio Ambiente, entregan distintas miradas sobre los temas abordados, lo que se asocia a su rol, ya sea como dirigentes de la Feria Libre o como dirigentes de Juntas de Vecinos de la comuna de Lo Espejo, que se localizan cercanas a la línea férrea. De este modo, la información levantada a través de la aplicación de la entrevista semiestructurada ha permitido indagar, por una parte, en el nivel de conocimiento que cada entrevistado/a posee respecto del instrumento de carácter ambiental fiscalizado, y por otra, ha permitido recolectar información tendiente a identificar la eventual existencia de alteraciones significativas a los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos emplazados en la comuna de Lo Espejo, en el sector aledaño de la feria libre José María Caro y sus alrededores.

Por otra parte, entre los aspectos abordados en la entrevista aplicada, se incluyeron preguntas relacionadas con la importancia de la Feria Libre José María Caro para la comuna de Lo Espejo; al respecto, los entrevistados/as concuerdan en que esta feria libre es una de las más grandes de Sudamérica, por lo que forma parte del patrimonio de la comuna de Lo Espejo, congregando a feriantes que ofrecen diversos productos, desde alimentos hasta vestuario y que atraen a clientes de distintas regiones del país, para quienes la experiencia de ir a la feria libre trasciende la simple compra y se convierte en un paseo familiar.

En relación al desarrollo del proceso de evaluación ambiental, a partir de los discursos de los/as entrevistado/as, ha sido posible reconocer:

* Que de manera previa a la ejecución del proyecto, los vecinos y organizaciones de la comuna de Lo Espejo desarrollaron una serie de acciones tendientes a organizarse para presentar alternativas a las obras propuestas en el proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, así como también se desarrollaron movilizaciones (toma de la línea férrea), en oposición al proyecto sometido a evaluación.
* Que en general los/as entrevistados/as, pese a formar parte de las dirigencias de distintas organizaciones, han tomado conocimiento del proyecto debido a la realización de manifestaciones ciudadanas en contra del mismo. Asimismo, han manifestado que la información entregada por parte de la autoridad en relación al proyecto ha sido escasa. Algunos entrevistados manifestaron que tomaron conocimiento del proyecto una vez que las obras comenzaron a ejecutarse.
* Que en opinión de los/as entrevistados, el proyecto por una parte permitiría mejorar la conectividad entre Rancagua y Santiago; sin embargo, no se consideró la opinión de los vecinos a la hora de evaluar alternativas para el proyecto, como por ejemplo la construcción de líneas subterráneas.

Respecto de la ejecución del proyecto que se está desarrollando en la actualidad, los/as informantes, fueron consultados sobre sus opiniones, en relación a la materialización de obras pertenecientes al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, el que si bien es cierto no fue evaluado en conjunto con el Proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, ya ha iniciado su construcción en la Comuna de Lo Espejo.

* En relación a las obras asociadas a los pasos vehiculares bajo nivel, que conectan ambos lados de la línea férrea, los entrevistados señalan que el paso vehicular proyectado en la calle Salvador Allende (ex Fernández Albano) donde se inicia la Feria Libre José María Caro, está siendo construido en el sector denominado Límite Urbano, al sur de la calle Salvador Allende, y correspondiente a la calle Eduardo Frei Montalva; los entrevistados señalan que dicho cambio podría deberse a la oposición de la gente que trabajaba en la feria, asociada a su temor de verse desplazada desde el sector en el cual tradicionalmente han desarrollado sus actividades económicas. Por otra parte algunos de los entrevistados manifestaron su aprensión, ante una eventual inundación de los pasos vehiculares bajo nivel durante los períodos de lluvias intensas.
* En cuanto a las pasarelas peatonales proyectadas, para asegurar la conectividad entre ambos lados de la vía férrea, los/as entrevistados/as concuerdan en las dificultades que éstas generarán para el normal desplazamiento entre un lado y otro de la comuna:
* Los vecinos y vecinas podrían verse obligados a cambiar de feria, ya que cuando la vía esté cerrada y las pasarelas operativas, muchos vecinos que se trasladan con sus carros de la compra, preferirán comprar en otra feria de la comuna, donde no se vean obligados a utilizar las pasarelas peatonales.
* El diseño de las pasarelas de acuerdo a los entrevistados, es poco amigable, por su altura y por la pendiente de las rampas, así como por la ausencia de descansos, lo que dificultaría el desplazamiento de personas de la tercera edad, minusválidos y de personas que se trasladan en bicicleta.
* En cuanto a los pasos informales a través de la vía férrea, los/as entrevistados/as manifiestan que éstos son utilizados entre los vecinos de uno y otro sector de la comuna para acceder fácilmente y en poco tiempo a la feria, a los paraderos de locomoción colectiva y a otros servicios. Uno de los entrevistados identifica la existencia de los siguientes pasos informales: Buenaventura, 4 Sur, 6 Sur, 8 Sur y Acapulco, los cuales se han ido cerrando progresivamente.

En lo que respecta a las percepciones de los/as entrevistado/as, sobre los impactos asociados a la ejecución de obras complementarias al proyecto, los discursos de los y las participantes de la actividad de recolección de información ha permitido desprender lo siguiente:

* En general se reconoce que las obras complementarias al proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, vale decir, aquellas obras asociadas al subproyecto “Seguridad y Confinamiento” han profundizado la situación de fragmentación territorial ya existente en la comuna de Lo Espejo, fragmentación que se materializa a través de la existencia de ejes viales como avenida Américo Vespucio, General Velásquez y la línea férrea. Los/as entrevistados/as manifiestan que las obras de confinamiento de la vía férrea, consistentes en generar un cierre de la misma con la finalidad de evitar accidentes, inciden tanto en la dificultad para atravesar libremente de un sector a otro de la vía, así como en un impacto visual. Esta fragmentación del territorio también se refleja, de acuerdo a los discursos de los entrevistados, en una fragmentación de la identidad comunal, que se divide en barrios y poblaciones: La Clara Estrella, La Santa Adriana o la José María Caro.
* Los entrevistados reiteradamente manifiestan que, de acuerdo a lo que plantearon durante la evaluación ambiental del proyecto, la vía férrea podría haber sido construida bajo la tierra, para así disminuir la fragmentación que ya aqueja al territorio comunal de Lo Espejo, incidiendo además en la seguridad de los vecinos que tradicionalmente han circulado entre uno y otro lado de la vía utilizando los pasos informales habilitados.
* Estrechamente vinculado al impacto precedente, se suma la dificultad que el confinamiento de la vía férrea representaría para asegurar el contacto entre vecinos, familiares, miembros de organizaciones, etc., quienes deberán desplazarse una mayor distancia para acceder a las pasarelas que comunican uno y otro lado de la vía, lo que podría repercutir directamente en el tejido social de la comuna, por cuanto muchos vecinos, ante los obstáculos para transitar entre uno y otro lado de la vía, preferirán limitar los nexos y contactos entre vecinos y organizaciones.
* Otro de los impactos percibidos por los/as entrevistados/as se relaciona con las dificultades para el acceso a servicios e infraestructura entre uno y otro lado de la vía férrea, de esta forma, uno de los entrevistados señala *“es que ahora nos va a afectar porque no vamos a tener las vías que teníamos anteriormente, sino que ahora vamos a tener que ocupar las vías que ellos van a tener que dejar”,* es decir, el cierrede los pasos informales, la ejecución del proyecto en superficie y no subterráneo como lo manifestaron los vecinos durante la evaluación ambiental y la respectiva habilitación de pasos y pasarelas estaría afectando el normal desarrollo de actividades de los vecinos de la comuna; ello se manifestaría por ejemplo, en el aumento en el costo del transporte escolar de niños desde sus casas a sus colegios, debido a que los furgones deberán recorrer un trayecto mayor, puesto que los pasos vehiculares se encontrarán más alejados entre uno y otro que los actuales pasos informales; asimismo, el cierre de los pasos implicará un aumento en el costo asociado a los vehículos particulares. El cierre de pasos informales y la construcción de nuevas pasarelas también dificultaría el acceso a los paraderos de locomoción colectiva que se encuentran en uno y otro lado de la vía férrea, para líneas de microbuses diferentes. Finalmente, los entrevistados reconocen que en general hay servicios como escuelas, consultorios y bancos a ambos lados de la línea férrea; sin embargo, servicios como el Registro Civil o ciertas oficinas de la municipalidad se concentran al oriente de la línea, lo que dificultaría el acceso de las personas que vienen desde sectores como Santa Olga, obligándolos a utilizar, en caso que se desplacen a pie, las pasarelas peatonales.
* Otro impacto recurrentemente manifestado por los/as entrevistados/as, se relaciona con un eventual aumento en los tiempos de traslado entre un lado y otro de la línea férrea, ya que si antes de la implementación del proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua” existía una serie de pasos informales que conectaban ambos lados de la vía férrea, con las obras de “Seguridad y Confinamiento” y la construcción de pasarelas peatonales, los tiempos en atravesar de un lado a otro aumentan considerablemente, tal como señala uno de los entrevistados: *“si antes… se demoraba un minuto en cruzar la línea hoy en día se va a demorar mucho más, porque se ha medido, tiene 350 y tantos metros el subir y el bajar la pasarela, o sea, entre ida y vuelta estamos hablando casi de un kilómetro…”*. Esta problemática se profundiza al tener en consideración que de acuerdo a las opiniones de los/as informantes entrevistados, la comuna de lo Espejo posee una importante proporción de población de adulto mayor, que realiza una serie de actividades (por ejemplo ir a dejar a los niños a las escuelas) y que verá aumentados no sólo sus tiempos de desplazamiento, sino que también la dificultad para movilizarse de un lado a otro de la vía.
* Respecto de los accidentes, los entrevistados en general señalan que si bien es cierto la utilización de pasos informales implica un riesgo a la vida de las personas que cruzan la vía férrea, la proporción de accidentes asociados a atropellos por el tren no es alta.
* Otra problemática asociada a la ejecución de las obras del proyecto, se relaciona con la situación de seguridad ciudadana y un eventual aumento en la delincuencia, asociada a las pasarelas peatonales, por cuanto éstas podrían servir de albergue para delincuentes; asimismo, la estructura de las pasarelas impide que los peatones puedan observar quien está del otro lado de la pasarela, así como también impiden que los peatones puedan huir ante una situación de peligro.
* Finalmente los/as entrevistados/as manifiestan que el proyecto que actualmente se está implementando acarrea otros impactos, tales como emisión de ruidos y vibraciones asociados al aumento de la frecuencia en el tránsito de trenes a través de las nuevas vías que se están construyendo, sobre todo para los vecinos cuyas viviendas se emplazan inmediatamente adyacentes a la línea. Se señala también la proliferación de micro basurales en los sectores aledaños a la vía férrea.

Otro de los temas abordados en la entrevista aplicada a los actores clave del territorio, estaba relacionado con los impactos de las obras complementarias al proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, correspondiente al subproyecto “Seguridad y Confinamiento” sobre la normal realización de la feria libre José María Caro. Al respecto los/as entrevistado/as identifican los siguientes impactos sobre la feria libre:

* En primer lugar se plantea que el acceso a la feria por parte de comerciantes o feriantes que vienen desde el otro lado de la línea del tren, se vería dificultado – considerando que los feriantes trasladan sus productos en carretón o con carro de supermercado-, por las pendientes pronunciadas que presentan las pasarelas peatonales. El mismo problema se presentaría con los clientes que acceden a la feria desde el lado poniente de la vía férrea, sobre todo si se tiene en consideración que éstos corresponden a personas de la tercera edad. Además, las pasarelas van a impactar negativamente, en cuanto van a implicar un aumento en el tiempo de traslado, más aún si se toma en cuenta que los clientes van a la feria usando bolsas o carritos para contener la mercadería.
* Respecto del desarrollo de la actividad económica de los feriantes, los entrevistados manifiestan que esta situación de obstaculización en la accesibilidad a la feria, redundaría en una disminución tanto de comerciantes que llegan a ofrecer sus productos, como de clientes, quienes preferirán realizar sus compras en otras ferias libres de la comuna. Asimismo, la implementación de obras de cierre y confinamiento (sean éstas rejas o muros) dificultarán la visibilidad de los vehículos estacionados en el lado poniente de la vía, por lo que muchos clientes preferirán acceder a otras ferias libres en las que puedan ver sus vehículos.

Todo esto a la larga podría incidir en la disminución de afluencia a dicha feria libre, que corresponde a una de las más grandes de Sudamérica.

* Por otra parte, los entrevistados manifiestan que si bien es cierto se espera una serie de impactos negativos respecto a la accesibilidad a la feria, también se cree que una vez que el proyecto esté en operación permitirá que clientes de Rancagua puedan acceder a la Feria Libre, debido a la cercanía con la Estación de Lo Espejo.

Finalmente a través de los discursos de los/as entrevistados/ ha sido posible desprender temáticas emergentes, tales como, la percepción en torno a las problemáticas que trae el actual emplazamiento de la feria libre, por cuanto ésta ocupa varios pasajes impidiendo la circulación de vehículos, situación que ha acarreado problemas en casos de emergencia, ya que vehículos como ambulancias, carros bombas o vehículos policiales tienen dificultades para acceder a las viviendas aledañas a la feria. Otra temática emergente se relaciona con la falta de información asociada a la ejecución del proyecto, tanto por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, como por parte de los gobiernos locales, por lo cual los entrevistados recalcan la falta de consulta a los vecinos respecto de las acciones desarrolladas por la empresa ejecutora del proyecto.

1. **CONCLUSIONES**

A partir del análisis de los discursos de los participantes de la actividad de recolección de información primaria desarrollada, ha sido posible identificar que las obras complementarias al proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, específicamente aquellas obras consistentes en materializar la conectividad entre un lado y otro de la vía férrea, las cuales se están materializando a través del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, ejecutado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, generan impactos significativos sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos de la comuna de lo Espejo, más específicamente en el sector comprendido entre las calles Salvador Allende y Eduardo Frei Montalva (ex Límite Urbano).

Cabe mencionar que, de acuerdo a los antecedentes contenidos en la *“Guía de Criterios para Evaluar la Alteración Significativa de los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos en Proyectos o Actividades que ingresan al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”* (SEA, 2006), una alteración significativa ocurrirá cuando una acción temporal o permanente atribuible al proyecto o actividad en cuestión modifique una o más de las características constitutivas del grupo humano, es decir, cuando el proyecto o actividad: a) intervenga el espacio territorial comunitario; b) genere efectos sobre los sistemas de vida que impidan u obstaculicen el desarrollo de las relaciones económicas, sociales y culturales y/o, c) genere efectos sobre el sistema de vida que dificulten la manifestación de tradiciones, intereses comunitarios y sentimientos de arraigo.

De este modo, a partir de los resultados obtenidos y del análisis de los discursos entregados por los/as participantes de la actividad de recolección de información primaria, ha sido posible identificar que las obras ejecutadas en el marco del subproyecto de “Seguridad y Confinamiento”, por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, las cuales son complementarias al proyecto calificado ambientalmente a través de la RCA N°373/2013, estarían generando una serie de efectos sobre los y las vecinos/as de la Comuna de Lo Espejo.

En relación a las opiniones de los/as entrevistados, con respecto a la ejecución de obras asociadas al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, tendientes a asegurar la conectividad entre uno y otro lado de la vía férrea en la comuna de Los Espejo, obras que no fueron incluidas durante el proceso de evaluación ambiental del proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, los/as entrevistados desde sus distintos roles sociales, concuerdan en que el proyecto debió haber sido ejecutado con vías subterráneas y por tanto la implementación de pasarelas peatonales, construidas de manera complementaria al proyecto de vías evaluado ambientalmente, dificultarían la conectividad entre ambos lados de la vía férrea. Los efectos atribuidos por los entrevistados al desplazamiento a través de pasarelas peatonales, estarían asociados a sus características estructurales: diseño poco amigable, rampas muy altas y empinadas; y la ausencia de descansos, lo que dificultará el desplazamiento de personas minusválidas, personas de tercera edad y personas que utilizan bicicleta o que se de desplazan en carros de tracción humana.

De esta forma y en base a la información de carácter cualitativo recolectada durante la actividad de inspección ambiental desarrollada por esta Superintendencia durante el día jueves 30 de julio de 2015, ha sido posible determinar que las obras complementarias al proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua”, específicamente las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” de EFE, han generado acciones permanentes en el territorio de la comuna de Lo Espejo, que han modificado algunas de las características constitutivas de los grupos humanos de dicha comuna.

Por una parte, las acciones asociadas a la construcción y a la consecuente implementación de pasarelas peatonales para asegurar la conectividad entre uno y otro lado de la vía férrea mejorada a través del proyecto “Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago - Rancagua” y el respectivo cierre de los pasos informales a nivel de la vía, ha introducido obstáculos a la conectividad del territorio comunal, generando un aumento en los tiempos de desplazamiento entre uno y otro lado de la vía férrea, situación que es más compleja para aquellos residentes de la comuna de la tercera edad y con movilidad reducida.

Por otra parte y en estrecha relación con lo anteriormente mencionado, la fragmentación territorial producida por el confinamiento de la vía férrea y profundizada por la construcción de pasarelas que dificultan el acceso de un lado a otro de la vía, llegaría a repercutir en el desarrollo normal de relaciones sociales (fundamentalmente en el contacto entre vecinos, familiares y organizaciones, así como el acceso a servicios e infraestructura social, como el Registro Civil o ciertas oficinas de la municipalidad que se emplazan a un lado de la línea) y relaciones económicas (dificultades al acceso a la feria libre José María Caro por parte de clientes y comerciantes), lo que redunda en un impacto sobre la manifestación de tradiciones en general y en particular, a las practicas colectivas de la comuna, como lo es la participación de la feria libre José María Caro.

1. **REFERENCIAS**
2. Jorge Ruiz Ruiz, (2009). Análisis sociológico del discurso: Métodos y lógicas. En Fórum: Qualitative Social Research, Vol. 10, N°2, Art. 26, Mayo 2009.
3. Marcela Cornejo; Carolina Besoaín; Mariela Carmona; Ximena Faúndez; Francisco Mendoza; María José carvallo; Francisca Rojas y Alejandra Manosalva (2012). Trayectorias, discursos y prácticas en la Investigación Social Cualitativa en Chile. En Fórum: Qualitative Social Research, Vol. 13 N°2, Art.17, Mayo 2012.
4. Secretaría Ejecutiva de Medio Ambiente y Territorio (SEMAT) del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Manual de Participación Ciudadana en Proyectos de Infraestructura. ISBN No 956-7970-07-6 Registro de Propiedad Intelectual: No 129.905. LOM Ediciones.
5. Servicio de Evaluación Ambiental (2006). Guía de criterios para evaluar la alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos en proyectos o actividades que ingresan al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Santiago de Chile.
6. Superintendencia del Medio Ambiente (2012). Herramientas y Técnicas para el levantamiento de Información Primaria y Secundaria en la Fiscalización de elementos socio – ambientales.