



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA

**ANÁLISIS FUNCIONAL DE LA COMUNA DE LA FLORIDA EN EL
MARCO DEL GRAN SANTIAGO, Y SU IMPLEMENTACIÓN
COMO SUBCENTRO METROPOLITANO:
EFECTOS EN LA GENERACIÓN DE VIAJES Y LA
RECONFIGURACIÓN MORFOLOGICA DEL ESPACIO
COMUNAL.**

Memoria para optar al Titulo Profesional de GEOGRAFO

JORGE FLORES MARIN

PROFESOR GUIA: JORGE ORTIZ VELIZ

**Santiago, Diciembre de 2007
AGRADECIMIENTOS**

A doña Paz (Pantito), doña Ana su hija, y doña Cinthya, mis mujeres de siempre....

A mis compañeras de trabajo de su padre, amigo y ...

*A todos los que con su perseverante y molesto apoyo me obligaron a cumplir el
objetivo.*

ÍNDICE

Agradecimientos.....	ii
Índice.....	iii
Resumen.....	x
Introducción.....	xi
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y ACERCAMIENTO METODOLÓGICO	
1. Planteamiento del problema.....	1
1.1 Selección del área de estudio.....	5
1.2 Objetivos:.....	7
Objetivos Específicos:	7
1.3 Hipótesis	7
1.4 Marco Metodológico.....	8
1.4.1 Metodología de análisis socio espacial de la comuna de La Florida.....	8
1.4.2 Metodología de análisis de Generación de Viajes desde y hacia la comuna de La Florida.....	9
1.4.3 Superficie construida por distrito en el período 1997-2007.....	12
1.4.4 Cartografía.....	13
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO	
2.1 Marco de la Estructuración Urbana Actual.	14
Actor Privado	17
Ciudades.....	18
Santiago.....	19
Policentrismo y Monocentrismo.....	22
Características del proceso en Chile.....	24
2.2 Planificación Urbana en Chile.....	25
Planificación en La Florida.....	29
2.3 Problemáticas.....	30
CAPITULO III: ANTECEDENTES DEL ÁREA DE ESTUDIO	
3.1 Historia de la comuna.....	33
3.2 Aspectos Geográficos de La Florida.....	35
3.2.1 Aspectos Administrativos.....	35
3.2.1.1 Generalidades.....	35
3.2.1.2 Ubicación y límites.....	35
3.2.2 Relieve.....	36

3.2.3 Geomorfología.....	37
3.2.4 Suelos.....	38
3.2.5 Clima y Contaminación.....	40
3.2.6 Contaminantes.....	40
3.2.7 Vegetación y áreas verdes.....	41
3.2.8 Áreas Verdes.....	41
3.3 Antecedentes demográficos.....	44
3.3.1 Población.....	44
3.3.2 División comunal.....	45
3.3.3 Clasificación por grupo socio económico de la comuna según distrito censal.....	46
3.3.4 Distribución espacial de Ingresos en la Florida.....	47
3.3.5 Acceso a Internet.....	48
3.3.6 Composición de la fuerza de trabajo	49
3.3.7 Distribución de la fuerza de trabajo por distrito.	50
3.4 Elementos Funcionales.....	51
3.4.1 Vialidad e infraestructura de transporte	51
3.4.2 Carretera Urbana Américo Vespucio Sur y Acceso Sur de Santiago...	52
3.4.3 Metro.....	52
3.4.4 Transantiago.....	53
3.5 Corolario preliminar.....	53
CAPITULO IV: CARACTERIZACIÓN SOCIO ESPACIAL DE LA FLORIDA	
4.1 Características.....	54
4.2 Sector comercial, servicios intercomunales y residencial (área de renovación).....	55
4.3 Sector comercial y de servicios comunales: eje Vicuña Mackenna, avenida La Florida, Santa Raquel.....	57
4.4 Área residencial.....	59
4.4.1 Área tipo ciudad Jardín.	59
4.4.2 Área de alto status renovada con densificación en altura.....	60
4.4.3 Área de estatus medio con deterioro moderado o bajo.....	60
4.4.4 Área de status bajo con alto nivel de deterioro y concentración de población.....	61

CAPITULO V: ANÁLISIS DE DESPLAZAMIENTOS DE LA FLORIDA

5.1 Características socio-espaciales de la Ciudad de Santiago.....	66
5.2 Características socio-espaciales al interior del sector Sur-oriente.....	67
5.3 Desplazamientos en el sector sur-oriente.	68
5.4 Motivos de los desplazamientos en el sector sur oriente.	69
5.5 Desplazamientos en La Florida (según E.O.D. 2001 y Censo 2002).....	70
5.5.1 Fuentes de información y tratamiento.....	70
5.5.2. Flujos en La Florida.....	71
5.5.2.1 Visión global de los viajes originados en La Florida (Encuesta Origen Destino 2001).	71
5.5.2.1.1 Desglose de viajes diarios según hora del día (punta Mañana)	76
5.5.2.1.2 Desglose de viajes diarios según hora del día (punta Tarde)	79
5.5.2.1.3 Otros viajes diarios (fuera de hora punta).....	80
5.5.2.1.4 Viajes según modos de transporte.....	80
5.5.2.2 Visión de detalle de los viajes generados en la comuna (Censo 2002)	82
5.5.2.3 Porcentaje de población que trabaja y estudia (Censo 2002)...	90
5.5.3 Ambos Instrumentos.....	91

CAPITULO VI: REESTRUCTURACIÓN MORFOLÓGICA URBANA PERIODO 1997-2007

6.1 Reestructuración del espacio urbano de La Florida.....	93
6.2 Análisis por año.....	95
6.3 Tipos de usos recibidos.....	96
6.4 Análisis espacial.....	98
6.4.1 Uso Residencial	98
6.4.2 Uso Comercial y de Servicios	99
6.4.3 Total superficies construidas en La Florida	100
6.5 Oferta de la Comuna	101
6.5.1 Comercio.....	101
6.5.2 Residencias.....	102
6.5.3 Servicios.....	103

CAPÍTULO VII. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

7.1 Discusión.....	104
--------------------	-----

7.2 Resultado de los objetivos de planificación.....	105
7.3 Problemáticas.....	106
7.4 Conclusión.....	107
CAPÍTULO VIII. BIBLIOGRAFIA Y ANEXOS	
8.1 Bibliografía.....	110
8.2 Anexos.....	117
Anexo Fotográfico capítulo IV.	117
Anexo Capítulo V	130
Caracterización socio espacial de la ciudad de Santiago.	130
Desplazamientos en Santiago.	130
Variación de viajes entre el E.O.D. 1991 y 2001 por comuna.	131
Modificación de viajes en Santiago.....	132
Motivos de los desplazamientos en la ciudad.....	133
Distribución de Viajes en La Florida.....	134
Anexo Capítulo VI.	137

INDICE DE MAPAS

Mapa 1.1: Distribución de los sectores E.O.D. 2001 en la región Metropolitana.	11
---	----

Mapa 3.1: Posición de La Florida en el contexto de la región Metropolitana.	36
Mapa 3.2: Distribución de las geoformas en La Florida.	39
Mapa 3.3: Distritos Censales.	46
Mapa 3. 4: Distribución de grupos socio económicos en La Florida.	47
Mapa 3.5 y 3.6: Mapa de índice de penetración de Internet por distrito y mapa de brecha digital entre distritos.	48
Mapa 4.1: Sectorización de la comuna de La Florida según análisis socio espacial.	65
Mapa 5.1: Representación graduada de los flujos de desplazamientos hacia y desde La Florida.	73*
Mapa 5.2: Representación graduada de los flujos de desplazamientos hacia y desde La Florida hora punta Mañana.	77*
Mapa 5.3: Representación graduada de los flujos de desplazamientos hacia y desde La Florida hora punta Tarde.	77*
Mapa 5.4: Distribución de viajes por distrito censal.....	88
Mapa 6.1: Distribución de las construcciones residenciales recibidas en La Florida en el periodo 1997-2007, según distrito censal.	98*
Mapa 6.2: Distribución de las construcciones comerciales y de servicios recibidas en La Florida en el periodo 1997-2007, según distrito censal.	99*

* Mapas anexado al número de pagina indicado.

INDICE DE TABLAS Y CUADROS

Tabla 3.1: Cuadro resumen características físicas	43
Tabla 3.2: Estructura etárea y de género de la comuna de La Florida.	44

Tabla 3.3: División distrital, superficie, población y densidades.	45
Tabla 3.4: Distribución por tipo de empleo y tramo de edad.	49
Tabla 4.1: Cuadro resumen Agrupaciones de Uso.	58
Tabla 4.2: Cuadro resumen Área residencial	65
Tabla 5.1: Distribución de hogares según Nivel de Ingreso basado en E.O.D. 2001.	66
Tabla 5.2: Distribución por comuna de hogares según ingresos, sector Sur oriente.	67
Tabla 5.3: Matriz destino de viajes diarios a toda hora para el sector sur-oriente.	68
Tabla 5.4: Generación de viajes según propósito, todo horario.	69
Tabla 5.5: Atracción de viajes según propósito, todo horario.	69
Tabla 5.6: Matriz de viajes diarios desde y hacia La Florida.	72
Tabla 5.7: Viajes totales diarios desde y hacia La Florida del sector centro y sector oriente.	74
Tabla 5.8: Matriz total de viajes diarios hora punta mañana y tarde.	76
Tabla 5.9: Matriz diaria de Transporte Publico y Privado.	81
Tabla 5.10: Desplazamientos porcentuales por motivos de trabajo y estudios de la población mayor de 15 años por distrito censal según destino.	82
Tabla 5.11: Porcentaje de población de la comuna que trabaja o estudia de más de 15 años.	90
Tabla 6.1: Distribución de superficies recibidas según destino período 1997-2007, en m ² . ..	95
Tabla 6.2: Distribución de recepciones según uso (1997-2007)	96
Tabla 7.1: Comparación por año de la distribución de viajes:	104
Tabla A: Población, Hogares y Tasa de Motorización según zonas E.O.D. 2001.	130
Tabla B: Matriz destino de viajes diarios, todo horario.	130
Tabla C: Matriz destino de viajes diarios motorizados, todo horario.	131
Tabla D: Atracción de Viajes del sector oriente.	132
Tabla E: Generación de viajes según propósito, todo horario.	133
Tabla F: Atracción de viajes según propósito, todo horario.	133
Tabla G: Matriz de total de Viajes Diarios fuera de hora punta.	134
Tabla H: Desplazamientos por motivos de trabajo y estudios de mayores de 15 años.	135

INDICE DE FIGURAS

Lamina 3.1: Distribución de ingresos en la comuna.	47
Gráfico 3.1: Distribución por tipo de empleo.	49

Grafico 3.2 y 3.3: Distribución comparativa entre un distrito de altos ingresos (distrito 4) con uno de bajos ingresos (distrito 20).	50
Grafico 5.1: Distribución porcentual de los viajes de La Florida según el instrumento de medición.	71
Grafico 5.2: Viajes hacia La Florida según E.O.D. 2001.	72
Grafico 5.3: Viajes desde La Florida según E.O.D. 2001.	73
Diagrama 5.1: Diagrama de relación existente entre La Florida y resto de los sectores.	75
Diagrama 2 y 3: Desplazamientos desde y hacia La Florida en hora punta mañana.	78
Grafico 5.4: Porcentajes de viajes según Censo 2002 para población de 15 años y más que trabaja o estudia en La Florida.	85
Diagrama 6.4: Participación esquemática de las variables discutidas.	86
Gráfico 6.1: Distribución de superficies recibidas en el período 1997-2007	93
Gráfico 6.2: Distribución de superficies decepcionada por uso y año.	95
Grafico 6.3: Distribución de recepciones según uso (1997-2007)	97
Anexo Capítulo VI.	137
Anexo Fotográfico capítulo IV.	117

RESUMEN

El presente estudio aborda los aspectos más visibles de la transformación de la ciudad de Santiago en los últimos años, específicamente en sector sur oriente lugar de emplazamiento de la comuna de La Florida. Para ello se desarrolla una caracterización de la comuna en términos

socio-espaciales. En este contexto territorial se considera como el funcionamiento de la ciudad, medido en relación los viajes generados hacia la comuna y desde ella, han modificado su relación con el resto de la ciudad y de los centros tradicionales.

Por otra parte, se considera como la transformación estructural de la morfología urbana de La Florida, ha sido modificada en el sentido de concretar un sub-centro de equipamiento intercomunal del sector sur, tal como lo indican los lineamientos del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, a este respecto es que se considera el alcance de los cambio físico.

La metodología utilizada da cuenta de un trabajo descriptivo del proceso en curso en La Florida, con la idea de desarrollar una primera aproximación de los efectos de los objetivos de los instrumentos de ordenamiento territorial tanto metropolitano como comunal, integrando estos aspectos a planteamientos teóricos tales como la globalización desde un punto de vista amplio; o del policentrismo, desde el punto de vista de ordenamiento de la ciudad.

INTRODUCCION

El desarrollo urbano experimentado por la comuna de La Florida, en cuanto a las grandes construcciones comerciales, edificación en altura, instalación de instituciones de educación superior, rodoviaros, etc., unido a los servicios comunales que ahí se encuentran y

algunos servicios públicos de alcance intercomunal, intentan consolidar al área como un centro de servicios alternativo al tradicional, transformando y renovando la morfología urbana, además de las relaciones con el Gran Santiago.

Este cambio, resultado de toda la transformación experimentada por la sociedad en el último cuarto del siglo XX, ha generado todo un modelo de organización espacial, en el cual los países, regiones y ciudades han debido adaptarse a las nuevas condiciones, reordenando las funciones y estructuras en sus territorios.

Es en este marco que la ciudad de Santiago se desarrolla en la actualidad, reciclando su estructura tradicional, hacia una organización que permita el funcionamiento más eficiente de la ciudad. Así, la comuna de La Florida y su nueva cara responde a los nuevos requerimientos sobre la base de renovar la morfología de su área centro, redefiniendo su rol en el contexto del área sur de la ciudad, en cuanto a los movimientos que en ella se generan.

Sin embargo, este desarrollo también conlleva efectos negativos como segregación social, desequilibrios territoriales y polución ambiental. Así mismo, objetivos cruciales de este tipo de desarrollo como son el empleo y la educación, han sido inadecuadamente evaluados en términos de los logros alcanzados, en cuanto a la evolución de los desplazamientos asociados a ellos.

La Florida, como laboratorio de análisis, se convierte en un área privilegiada, donde la reestructuración física y el cambio de funciones de la ciudad pueden ser analizado en cuanto al efecto en la población y su expresión en el territorio.

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y ACERCAMIENTO METODOLÓGICO.

1. Planteamiento del problema

Desde el surgimiento de la ciudad como forma de organización humana en el espacio, se desarrolló como una entidad multifacética, concentrando no sólo a la población y sus actividades, sino que además, reuniendo las funciones de centro económico y de administración del territorio en que se circunscribe. De este modo, la ciudad se convierte en el centro político y administrativo de la población y de otros territorios con los que se relaciona directamente. A partir de entonces los principales nexos se establecen entre las ciudades, que en el actual marco histórico concentran el capital humano, financiero, tecnológico, infraestructura y la capacidad de toma de decisiones, entre otros. Así se delinea la función de la ciudad en el territorio.

En términos económicos, la ciudad produce una serie de economías de aglomeración que permiten la máxima eficiencia del capital. En esta óptica economicista, la ciudad se entiende como un área eficiente (en oposición a áreas rurales), por tanto el crecimiento y organización de la ciudad están vinculados a este tipo de intereses, improntando en él la organización y estructuración del modelo imperante.

Urbanización y crecimiento son conceptos asociados al desarrollo a diferencia de áreas rurales. Así, las ciudades permiten reproducir toda una serie de efectos positivos y atractivos para la población, y distribuir en mejor forma los beneficios producidos al estar concentrados sus habitantes.

Los espacios urbanos se constituyeron en polos de atracción de población, el crecimiento de la segunda mitad del siglo XX da cuenta de este efecto, con el trasvasije del campo a la ciudad. En este contexto, las capitales nacionales son los referentes principales para la migración, convirtiéndose, con el devenir del tiempo, en las grandes metrópolis de la actualidad. Este proceso se repite, en general, en todas las ciudades capitales latinoamericanas, constituyéndose en entidades “monocéntricas”, es decir, aglomeraciones urbanas que se desarrollan entorno a un área central compacta, fuertemente concentradora en el ámbito económico y funcional (Precedo, 2004), donde la capital nacional, como ya se dijo, normalmente es la ciudad primada.

El crecimiento desmesurado, el tipo de organización, entre otros, ha traído como consecuencia el surgimiento de una serie de patologías relacionadas con la habitabilidad de la ciudad, las condiciones de vida, empleo, acceso a educación, marginalidad, vulnerabilidad social, segregación territorial, desequilibrios funcionales, polución, funcionamiento territoriales desiguales, etc. Los intentos de control y ordenamiento han sido sobrepasados por la intensidad del crecimiento, constituyéndose el modelo urbano monocéntrico en una traba para el desarrollo.

La ciudad de Santiago no es ajena a esta realidad, ya que en su desarrollo se conformó en una entidad fuertemente central, no sólo en el plano local sino que a escala nacional. El crecimiento explosivo de su periferia, los intentos fallidos de control, el cambio de políticas de ocupación del suelo modelaron en ella la morfología urbana actual.

La complejidad experimentada por Santiago, hace de ésta un espacio difícil de descifrar. En él, concurren una serie de desafíos de organización, distribución y de solución de las problemáticas que el crecimiento ha planteado, mas aún, en el contexto actual donde la globalización y la revolución tecnológica en el área de las comunicaciones, promueven una revisión de la tradicional estructuración del mundo y en particular de las entidades urbanas.

En efecto, la globalización, las nuevas tecnologías y sistemas de comunicación y transporte, plantean un nuevo esquema de organización del espacio, rompiendo los tradicionales escenarios sociales, políticos y económicos (Presto, 2000). Así, encontramos una nueva estructuración del espacio internacional, en cuanto a las relaciones existentes entre los estados (globalización); una reestructuración de los espacios nacionales; al interior de cada una de sus divisiones administrativas; y en el ámbito urbano propiamente.

Chile no es ajeno a esto, su inserción en las redes mundiales tiene como objetivo último la búsqueda del bienestar general de la población. En este camino, los instrumentos de planificación nacional (sociales, económicos, territoriales, ambientales, etc.) se orientan en el sentido de complementar la relación entre todas las entidades administrativas que componen el país y las actividades que en ellos se desarrolla, intentando disponer,

ordenar, orientar hacia una distribución equitativa de los recursos y potencialidades del territorio, de un modo descentralizado y coordinado.

La ciudad de Santiago, como metrópoli de tipo monocéntrica, y con todos los problemas que ello conlleva, ya no se concibe como un espacio viable y competitivo en el mundo actual. Por lo tanto, los actores institucionales mediante los instrumentos de planificación existentes y los actores privados con la inversión que hacen en el territorio, abordan la problemática planteada mediante la reestructuración funcional del espacio urbano, donde el surgimiento de nuevos centros permitirían, teóricamente, solucionar muchos de los actuales problemas, mejorando la distribución de los beneficios producidos. La ciudad así fragmentada, se estructuraría entonces en redes urbanas descentralizadas y de múltiples núcleos funcionales, esto último denominado como “poli-centrismo”. Es en este contexto que se realiza una revisión del proceso en la comuna de La Florida, con los efectos que de él se han desprendido.

La importancia de este problema radica en que el área sur de la ciudad de Santiago es la que ha experimentado el mayor crecimiento poblacional en las últimas décadas. Los bajos costes de suelos hicieron que este desarrollo urbano se expandiera “como una mancha de aceite” (Ducci, 1998), desplazando el uso agrícola por uno urbano que privilegia el destino residencial, y en el que distintos actores y objetivos se fueron entrecruzando en el tiempo, configurando la realidad urbana actual. Tal crecimiento ha traído aparejado los problemas antes descritos (sociales, habitabilidad, desequilibrios territoriales, polución, etc.). La comuna de La Florida como entidad administrativa es dependiente del centro funcional, es decir, de Santiago, al que sirve de dormitorio para la población que realiza sus actividades en esa comuna. Además, colinda con la comuna más populosa del país, Puente Alto, la que adolece de las mismas problemáticas y necesidades que el área de estudio.

Los actuales instrumentos de planificación territorial contienen consideraciones dirigidas hacia un cambio en el modelo urbano vigente, potenciando centros funcionales alternativos al centro tradicional, que logren friccionar el acceso hasta los centros tradicionales. El plan regulador comunal siguiendo tales lineamientos, potencia y define un sector de su territorio para la concreción de un centro de servicios, que satisfaga sus

necesidades así como la de comunas vecinas. Esta idea es precisamente la que supone la materialización de un modelo policéntrico en área sur de Santiago.

Finalmente las aproximaciones teóricas dicen relación con la sustentabilidad de los sistemas urbanos, donde la existencia de patologías como las ya mencionadas y disfuncionalidades por un crecimiento desmesurado son elementos que conspiran contra el adecuado funcionamiento de la ciudad, y por tanto, contra los tres grandes objetivos de la sustentabilidad (social, económico y ambiental). Para alcanzarlos es que se intenta organizar la ciudad de modo tal, que permita reproducir el máximo de beneficio para la población y el óptimo funcionamiento de la estructura urbana en su conjunto, en armonía con el marco natural en que se inscribe. Evaluar tales problemáticas es algo necesario para la ciudad de Santiago, y para la comuna de La Florida, con la finalidad de conocer cómo ha operado el proceso y como medio de mejorar la gestión de la ciudad.

1.1 Selección del área de estudio

El sector sur oriente del Gran Santiago es el área que, comparativamente, más creció en los últimos cincuenta años. Dentro de ésta, la comuna de La Florida en la década de los '80 y Puente Alto a partir de los '90, se han constituido en las áreas administrativas que experimentaron mayor crecimiento. En éste sentido el aumento de población causado por los inmigrantes provenientes de otras comunas y regiones han sido el motor del incremento demográfico, y por ende de la expansión de la ciudad.

La comuna es lugar de residencia de más 365 mil personas, y lugar de tránsito obligado para otras 800 mil personas diariamente, residentes de las comunas de Puente Alto, La Pintana, San José Maipo, y Pirque (Datos del XVII Censo de Población y VI de Vivienda INE, 2002, en adelante Censo 2002). Posee una superficie urbana de 4.368 hectáreas aproximadamente (Sistema de Información Geográfica Municipal de La Florida, 2004). La Florida se ha consolidado en los últimos 20 años como comuna residencial principalmente.

Con el crecimiento de comunas como Puente Alto y La Pintana, el desarrollo de un nuevo tipo de periferia en Pirque, Buin y el poblamiento del sector precordillerano, han hecho necesaria la modernización de la infraestructura para mejorar la funcionalidad de esta área de Santiago.

Desde el punto de vista de la planificación regional, la consolidación del sector centro de La Florida está en concordancia con los objetivos del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) que plantea crear nuevos centros y áreas de servicios alternativos para:

- Mejorar la relación entre la ciudad y el entorno;
- Mejorar el funcionamiento de la ciudad;
- Propender a una distribución equilibrada de los equipamientos.

Por otro lado, el establecimiento a partir de la década del '90 de grandes centros comerciales han hecho del sector centro de La Florida un polo comercial importante, capaz de promover la renovación de las construcciones, modificando el uso tradicional y aprovechando las mejoras de infraestructura.

Adicionalmente las obras viales efectuadas en la comuna (construcción de la carretera Américo Vespucio Sur; extensión del metro hacia Puente Alto, ampliación de avenida La Florida), incentivan un cambio en la relación de ésta con el resto de la ciudad.

En consecuencia, La Florida en el contexto de la ciudad de Santiago se presenta como un caso interesante de análisis, por cuanto los factores que concurren en el desarrollo de los últimos años ponen a prueba las aproximaciones teóricas planteadas por diferentes autores y por el tipo de ordenamiento propuesto para Santiago en los instrumentos de planificación y regulación.

1.2 Objetivos:

Analizar la relación funcional de la comuna de La Florida con el resto del Gran Santiago, en términos de su implementación como Subcentro Metropolitano, sobre la base de los movimientos generados en la comuna por trabajo y estudio; y del tipo reconfiguración morfológica, estructural y de los usos que en ella se emplazan.

Objetivos Específicos:

- Describir y caracterizar socio espacialmente la comuna, en términos de su morfología urbana actual y la relación con la población que ocupa ese espacio.
- Describir los flujos producidos por la población de La Florida en relación a los datos aportados por el Censo de Población y Vivienda 2002 y la Encuesta Origen Destino 2001, tanto en el nivel interno (distrital) como en su relación con el resto de las comunas que componen la región Metropolitana.
- Analizar el efecto de la superficie construida en el período 1997-2007, en la relación funcional entre la comuna de La Florida y el resto del Gran Santiago.
- Confeccionar un producto cartográfico que ilustre los resultados anteriores.

1.3 Hipótesis

La movilidad espacial de la población en la actual área de crecimiento de la comuna de La Florida (periferia de Santiago), no está siendo influenciada por la consolidación del subcentro comunal, que solamente fricciona los desplazamientos respecto de servicios de consumo habitual, pero no de aquellos más especializados.

1.4 Marco Metodológico

Para efectos de este trabajo, la investigación es concebida esencialmente como descriptiva, por cuanto caracteriza cómo el proceso asociado de constitución del subcentro funcional de La Florida se ha llevado a cabo en términos de lo que se ha denominado “Policentrismo”.

Además, el trabajo presenta una investigación no experimental, puesto que no se manipulan las variables analizadas, sólo se realiza una observación en la que el proceso se aborda tal y como se da en su contexto, para posteriormente describirlo. En este sentido, para el problema de investigación, se realizó un análisis de la situación desde un nivel general bajando hacia lo particular de La Florida, con un estudio descriptivo de las características socio-espaciales de la población, de los viajes realizados y de las superficies recibidas.

1.4.1 Metodología de análisis socio espacial de la comuna de La Florida.

Para el análisis del emplazamiento y la morfología urbana de la comuna, se adaptó la pauta metodológica propuesta por Duran, Hernández & Kroneberg (1995). Se aprovechan los elementos señalados en los antecedentes generales de este trabajo para iniciar la caracterización. La propuesta consideró, en orden, los siguientes aspectos:

1era etapa: Condiciones Geográficas (capítulo III).

- Condiciones generales: desarrollo histórico y del proceso de urbanización en el tiempo; límites administrativos actuales.
- Condiciones paisajística: topografía, hidrografía, vegetación, condiciones climáticas y de contaminación.
- Cuadro resumen.

2da etapa: Condiciones Demográficas (capítulo III).

- Población.
- División administrativa (administrativa comunal y censal).

- Características socioeconómicas de la población (análisis distrital).
- Cuadro resumen.

3era etapa: Elementos Funcionales (capítulo III).

- Elementos estructurales de vialidad.
- Elementos funcionales de transporte.
- Consideraciones.

En función de la necesidad de caracterizar la comuna en aquellos aspectos que intervienen en su configuración urbana actual y como aproximación de la etapa siguiente, se definieron tales variables. La relación de estos elementos permite definir áreas homogéneas al interior de la comuna, determinados patrones de uso y agrupamiento.

Para el desarrollo de la caracterización socio-espacial de La Florida (capítulo IV), se realizó trabajo de terreno desde el mes de mayo a septiembre del año 2005. En él se reconoció la comuna completa, donde se relevó las principales características de los barrios, tipo de construcción, estado de la infraestructura vial y otros antecedentes, además de anotaciones referidas a la población que la habita. Con estos antecedentes y los del capítulo III, se desarrolló el análisis socio espacial de la comuna. La información obtenida a partir de estos insumos nos entrega una idea de la base en la cual se estructura el cambio urbano de La Florida dentro del contexto histórico reciente (capítulo II, Marco Teórico).

1.4.2 Metodología de análisis de Generación de Viajes desde y hacia la comuna de La Florida.

El trabajo tiene como fuentes de información el Censo de Población y Vivienda 2002, y la Encuesta Origen Destino 2001 (E.O.D., 2001). Para el análisis resulta importante considerar que la E.O.D. 2001 trabaja con número de desplazamientos totales generados y el Censo 2002, por su parte, trabaja con el número de personas mayores de 15 años que realizan un desplazamiento por motivos de trabajo o estudio. Es importante para el análisis, también, el corte que hace en quince años, puesto que deja fuera un importante

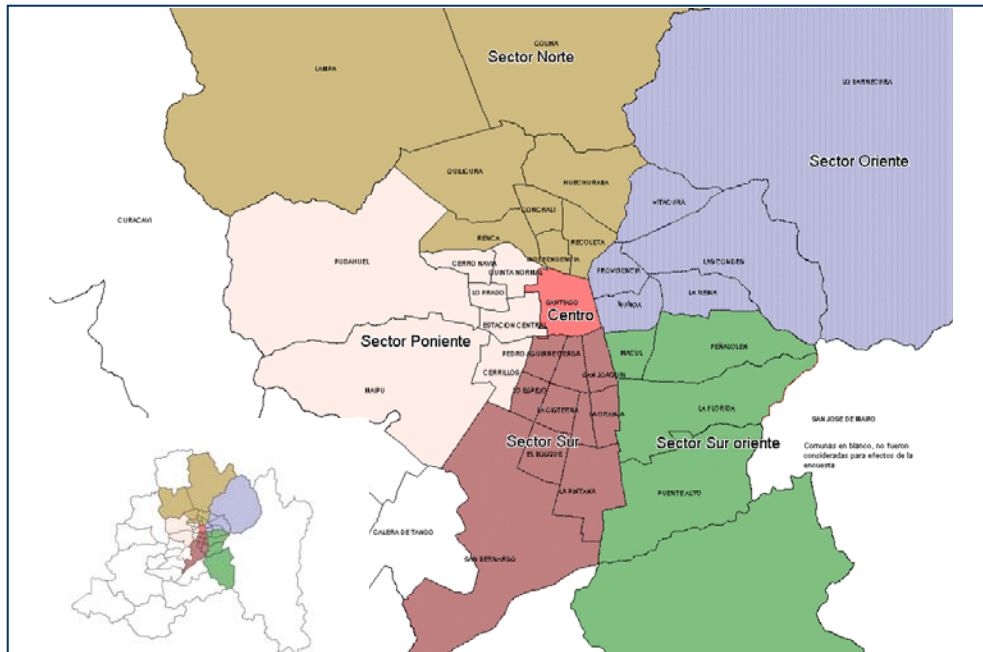
número de personas que realizan sus actividades en otras comunas y que puede ser significativo para una adecuada caracterización de los desplazamientos de la comuna.

Para la realización de la caracterización general de los desplazamientos de la ciudad de Santiago, se utilizó como base la información de la E.O.D. 2001, desarrollada por el Mideplan y Sectra. La selección de esta fuente de información fue hecha sobre el hecho de que ella por si misma es una base de datos completa respecto del objetivo de este trabajo, permitiendo analizar la totalidad de los datos de movimientos.

La metodología E.O.D. 2001 divide el Gran Santiago en 6 grandes sectores que agrupan las comunas más afines en su realidad social y geográfica:

- Sector Norte: Independencia, Conchalí, Huechuraba; Recoleta, Renca, Quilicura, Colina y Lampa.
- Sector Poniente: Pudahuel, Cerro Navia, Quinta Normal, Lo Prado, Estación Central, Maipú y Cerrillos.
- Sector Oriente: Vitacura, Lo Barnechea, Providencia, Las Condes, Ñuñoa y La Reina.
- Sector Centro: Santiago.
- Sector Sur: Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín, Lo Espejo, La Cisterna, San Ramón, La Granja, Calera de Tango, San Bernardo, El Bosque y La Pintana.
- Sector Sur-Oriente: Macul, Peñalolén, La Florida, Puente Alto y Pirque.

Mapa 1.1: Distribución de los sectores E.O.D. 2001 en la región Metropolitana.



Fuente: Base Cartográfica Departamento Catastro de la Dirección de Obras Municipales de La Florida, desarrollado a partir de lo indicado por la E.O.D. 2001, elaboración propia, sin escala.

Con esta información se realizó la caracterización general de la ciudad de Santiago y la población que se desplaza en las distintas comunas que la componen. Se analizó particularmente los movimientos del sector sur-oriente, donde se encuentra inserta el área de estudio. Aspectos referidos a las características sociales de la población que la compone (número de integrantes de la familia, grupo socio económico, posesión de vehículos, etc.), además, de datos comparativos entre ambas muestras (E.O.D 1991 y 2001) para un análisis preliminar.

De la E.O.D. 2001 se utilizó además:

1. Matrices de flujos de desplazamientos para las horas punta. Estas están en función de los mayores montos de desplazamientos según la hora del día, de 7:00 a 9:00 hora punta mañana y hora punta tarde de 18:00 a 20:00. Con esta información, se determinó los desplazamientos realizados desde y hacia La Florida en relación a la hora y al destino. También se incluye el análisis de la matriz del período fuera de hora punta (ver anexo de capítulo V).

2. Adicionalmente, se incluyó las matrices de modo de transporte tanto público como privado para describir de forma más precisa los movimientos efectuados entre comunas (ver anexo de capítulo V).

Con la información indicada anteriormente, se construyó la cartografía de desplazamientos, graduando las líneas de flujo en función de los valores tabulados a partir de un umbral de desplazamientos superior a 3 mil viajes/día, para toda la ciudad de Santiago.

Los datos del Censo 2002, por otra parte, proporcionan antecedentes de cómo se distribuyen, según distrito censal, los desplazamientos en la comuna. Para la obtención de estos datos se utilizó el programa Redatam Plus, con el cual se cruzaron las variables tabuladas de distrito y comuna de destino de la población sobre los 15 años que trabaja o estudia. Estos datos se tabularon y normalizaron según el porcentaje que representan por distrito los movimientos a cada comuna. Con esta información se construyeron los gráficos y cartografía del capítulo V.

Además, se incluyó la información de empleo de la población de 15 años y más para realizar la caracterización de los desplazamientos de la comuna.

1.4.3 Superficie construida por distrito en el período 1997-2007.

Con el objeto de complementar los estudios socio espacial y de flujo anteriores, se realizó un análisis de las superficies edificadas en La Florida, definiéndose el período comprendido entre los años 1997 al 2007, esto porque a partir del año '98 se completaron las obras de construcción del Metro Línea 5, hito urbano relevante para esta parte de Santiago, que conjuntamente con el Mall Plaza Vespucio se constituyen los referentes más distintivos del sector sur. El año '97 se estableció para completar el decenio.

De los documentos emitidos por la Dirección de Obras de La Florida referidos a la actividad de construcción (Permisos de Edificación, Recepciones de Urbanismo, Recepción Definitivas de Obras de Edificación y otros), se seleccionó las Recepciones de Definitivas de Obras Edificación, ya que este documento recibe obras ya terminadas y por

lo tanto superficies efectivamente construidas y no proyectadas como es el caso de los Permisos de Edificación.

Se recopiló y tabuló los datos contenidos en las Recepciones Finales en los años indicados, identificando la dirección del proyecto, el rol de avalúo fiscal del SII, la superficie recibida y el destino final. Dentro de la superficie, se distinguió entre superficie comercial, de servicios y residencial. Para cada uno de estos elementos se consideraron superficie específicas de este modo:

1. Comercio: superficies mayor a 500 m² construidos; menores de 500 m² cuando implicó alguna institución financiera o relevante para la comuna.
2. Servicios: superficie mayor de 300 m² construidos; menores cuando implicó algún tipo de infraestructura relevante para la comuna, como por ejemplo infraestructura comunicacional.
3. Residencial: superficie mayor a 1000 m².

Una vez construida la tabulación, se realizaron los análisis por categoría de uso, año y por destino. Con la tabla, además, se construyó la cartografía georreferenciada por destino.

1.4.4 Cartografía

La realización de la cartografía necesaria para el trabajo se efectuó sobre base de la normativa indicada en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción en referencia a la elaboración de los Instrumentos de Planificación Territorial, es decir, sobre base aerofotogramétrica rectificadas y georreferenciadas en coordenadas de la proyección Universal Transversal de Mercator (UTM), Datum PSAD-69 (Provisional South American Datum año 1969) ó Datum WGS-84 (World Geodetic System año 1984) utilizado en Dirección de Obras de La Florida y no disponible para público.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

La estructuración de un marco teórico que de cuenta del problema tiene sus bases en el modelo mismo en que las sociedades humanas se insertan hoy, en ella se encuentran las respuestas al modo de organizar tanto las estructuras construidas como las actividades. Los elementos que intervienen y los resultados son susceptibles, así mismo, de ser interpretados desde la óptica de sus conceptos y en base a ellos aproximarnos al problema.

2.1 Marco de la Estructuración Urbana Actual.

El desarrollo de las nuevas tecnologías de información, comunicación y la respuesta de los sistemas de organización y producción han supuesto un aumento de la internacionalización de las economías, es decir, la "mundialización" de los mercados y eliminación de las barreras físicas impuestas por la distancia. Información, capitales, personas, productos y todo aquello que puede ser movilizado se desplaza libremente en el espacio, reestructurando el orden mundial anterior, adaptándolo a los actuales requerimientos.

El cambio tecnológico se constituye en el factor esencial del proceso, el cual en sus bases encierra el germen mismo del progreso de la humanidad, aumentando la complejidad de la relación al interior de la sociedad, proveyéndola de nuevas clases de bienes y servicios por una parte; desarrollando necesidades, estimulando nuevas aspiraciones; y además, solucionando antiguas problemáticas y planteando, a su vez, nuevas, al mismo tiempo que ponen en contacto todos los rincones del mundo, del que es su principal resultado.

En efecto, es en este contexto tecnológico que el valor de la ubicación, discutido en los modelos locacionales tradicionales es remplazado por un nuevo elemento, a saber "flujo", que determinará toda la transformación de los espacios habitables. En este entendido, Precado (2002) señala que "...la construcción de los nuevos sistemas espacios temporales poseen la característica de sustituir el valor de los lugares por el valor de los flujos", ó en palabras de Harvey (1989) "...en la transición del fordismo al post fordismo, el espacio y el tiempo se han comprimido, las distancias se han relativizado y las barreras espaciales suavizado", permitiendo el contacto con nuevos territorios y realidades

humanas, vinculando éstas al proceso de desarrollo, lo cual tiene profundas implicancias en la manera de localizar las actividades económicas y en consecuencia en el ordenamiento a nivel mundial, modificando los patrones de ubicación espacial vigentes para permitir el libre movimiento de todo aquello que pueda interesar a la sociedad.

Globalización, con este nombre se conoce el proceso histórico en curso, de cambio en la economía, de deslocalización, reubicación industrial, pérdida de identidad local, nuevas relaciones internacionales, nuevas estructuraciones urbanas, etc., convirtiéndose en el nuevo paradigma imperante a nivel mundial. La globalización se constituye en la fuerza motriz que alimenta el cambio de nuestra sociedad. En ellas las diversas realidades territoriales, las diferentes unidades espaciales (estados, regiones, ciudades, barrios, etc.) se insertan en nuevos sistemas de flujos, reorganizando estructuras internas de localidades y ciudades y su arreglo espacial. De esta nueva concepción territorial, surge una serie de incertidumbres en cuanto a los efectos y respuestas de cada territorio, de la que emerge una nueva geografía: económica, del poder político, de la producción y del consumo (Precedo, 2002). La estabilidad y apertura de los mercados que supone este nuevo marco, ha fortalecido el papel económico desempeñado por las ciudades y ha dirigido la atención a la importancia de la funcionalidad urbana desde el punto de vista de la globalización (Winchester, 2006). El desarrollo y crecimiento de las ciudades se asocia a inversiones en el sector inmobiliario, además, la mejora en las tecnologías de la información y el crecimiento de sectores de servicios diversos y complejos ha permitido definir una nueva dinámica entre las ciudades y sus áreas de influencias.

En este marco económico, en su arista espacial, se configuran los procesos urbanos actuales. La distancia, factor estructurante en la localización industrial y residencial - variable fundamental de la configuración urbana anterior - reduce su competencia, dejando anticuados los antiguos modelos teóricos explicativos de los procesos de concentración espacial, es así, como la formación de pequeñas unidades funcionales en el espectro urbano refleja la particularidad del proceso actual, diferenciándolo del anterior dependiente de centros concentradores y polifuncionales, remanente conceptual del modelo fordista de desarrollo, considerado ahora como ineficiente.

En el tiempo, el cambio es una propiedad permanente observada en las ciudades (Ortiz & Escolano, 2006), con períodos de estabilidad y otros de transformación. De los procesos

de cambio, las grandes metrópolis y junto con ellos las grandes regiones urbanas (aquellas ciudades y regiones insertas en la economía mundial) son los principales receptores para los que es preciso "...pensar en nuevos modelos de desarrollo urbano y de organización territorial; en nuevos modelos de urbanización o nuevos sistemas de organización y gestión del territorio local." en respuesta a "...la aparición de las actuales posibilidades que la sociedad de la tecnología y del conocimiento nos presenta" (Precedo, 2002), dado el acomodo de las estructuras sociales a las nuevas condiciones, a sus necesidades y anhelos, también partícipes de la construcción de la ciudad.

Este escenario que aporta "renovados horizontes" a muchas regiones, ciudades y barrios caracterizados por el atraso respecto a los ejes de desarrollo mundial y grandes aglomeraciones, que mantendrán por un espacio importante de tiempo su primacía, pero que les permitirá avanzar en el proceso desarrollo hasta el momento de una nueva reestructuración que permita el equilibrio entre la diversas regiones del mundo. Permitiendo así la apertura de insospechadas posibilidades al desarrollo territorial con la formación de redes urbanas secundarias o locales y de nuevos modelos de urbanización difusa (Becerril-Padua, 2002).

La reestructuración social y productiva, la ubicuidad, relocalización, redimensionamiento y desconcentración de las empresas y descentralización de los servicios, difusión del conocimiento y de la información, incremento de la movilidad, modificaciones sociopolíticas, nuevos procesos de acumulación capitalistas que en conjunto a las posibilidades que el modelo microeconómico ofrece, permiten pensar en la reordenación de las relaciones entre la población y el territorio, en evolución hacia una sociedad global, equilibrada territorialmente y por lo tanto sostenible, así la reformulación debe pensarse hoy de manera que los objetivos estén en concordancia con los nuevos y renovados valores - personales y sociales - orientándola hacia la anhelada armonía entre el hombre, la economía y el territorio, en un concepto de ciudad y región integradora, en conclusión, avanzar hacia la eficiencia y sostenibilidad de la ocupación del territorio, en que éste se constituye en "el espacio receptor común" para los profundos cambios que acompañan la evolución del actual sistema de ciudades hacia un nuevo estadio.

Actor Privado

La participación del sector privado en el modelo anterior, determinó el tipo de desarrollo urbano generado, haciendo a éste el protagonista de aquellos tiempos. En el nuevo paradigma vigente, el protagonista de la configuración del espacio urbano es, también, la inversión privada, pero en una escala mayor, donde la estrategia de los inversores (rentabilizar al máximo el capital) se define por la búsqueda de nuevos lugares, definiendo límites y la morfología urbana de la ciudad en base a una activa participación en las instancias de decisión. Actores privados como conglomerados capitalistas y grupos económicos con capacidad de inversión provenientes de diferentes regiones del mundo, se constituyen en el más importante elemento reestructurador de la ciudad.

De esta manera, la modelación del espacio urbano en las ciudades latinoamericanas está siendo determinada por la participación del sector privado, en la que sus intereses económicos determinan los esquemas normativos de la planeación urbana local (Becerril-Padua,2002), destacando que es posible "... sustentar la hipótesis de que este proceso está inmerso dentro del fenómeno de crecimiento policéntrico caracterizado por la aparición de distritos territoriales de la ciudad habilitados por la inversión privada, constituyendo parte esencial de la dinámica de crecimiento urbano asociada a un cambio en la renta de suelo y por ende a la del crecimiento urbano.". La extensión de la ciudad asegura nuevos territorios de interés para su inversión y por cierto, la creación de nuevas áreas de mercado para explotar.

Para el caso chileno, un antecedente directo es la política del mercado de suelos posterior al '79, que dejó al arbitrio de las leyes del mercado el uso del suelo, permitiendo así, el ingreso del actor privado en el proceso de conformación de la ciudad de Santiago. Los actores públicos en su papel de reguladores, definen las políticas de planificación, las que "...se diluyen entre las acciones de apropiación privada de la ciudad...". Esta circunstancia se constata en diversas capitales latinoamericanas como muestra el trabajo de Carrasco (2002) en su investigación acerca de la capital de México.

Así, la participación activa que los actores privados tienen en la conformación de la ciudad es una característica improntada en el espacio y que se expresa principalmente en la reconversión de la ciudad en el sentido de sus intereses. Esto último se refleja en cómo

los instrumentos de planificación territorial en uso en nuestro país recogen su visión respecto de lo que debe ser el ordenamiento.

Ciudades

En el ámbito urbano europeo, el modelo de crecimiento asume características propias, principalmente por la nutrida red urbana que históricamente se estructuró, permitiendo el desarrollo de ciudades intermedias que conforman la nueva red policéntrica europea, desarrollando un sistema de urbanización difusa, conectada en base a grandes corredores de transporte.

Por su parte, el modelo urbano norteamericano es descrito como “megalopolitano”. Desarrolla una estructura funcional central primada sobre una región en torno de la cual se construye una red de centros locales menores vinculados de modo dependiente con el centro mayor. Este modelo será la base del desarrollo posterior, donde los espacios que distanciaban un centro de otro han sido ocupados producto del crecimiento demográfico conformando las grandes megalópolis.

El proceso de urbanización latinoamericano estuvo dado por el centralismo y la concentración como constante, conformando así las grandes áreas metropolitanas actuales (capitales nacionales normalmente). Por otra parte, el crecimiento de la ciudad latinoamericana de hoy es producto de una serie de procesos de organización territorial asociadas a causas externas, en la que los cambios económicos de las últimas décadas han traído como consecuencia procesos de reorganización como los ya descritos, modificando por lo tanto el rol de las áreas metropolitanas.

En los '80, América Latina comienza a experimentar la desconcentración de funciones urbanas y residenciales de las grandes ciudades en beneficio de las ciudades intermedias cercanas, siguiendo en gran medida un patrón urbano policéntrico, esto se interpretó como una reversión de la polaridad (Twnroe, 1984; Gilbert, 1993). Tal situación continúa aún, concentrando las actividades y la población en una “región central” abarcando un radio de influencia aún mayor. Aguilar (2002) señala que de este proceso de desconcentración urbana surgen dos niveles de análisis: 1) la desconcentración de la población y actividades productivas hacia ciudades secundarias localizadas fuera de la

principal región metropolitana, proceso que sucede a nivel nacional dónde todas las regiones están involucradas; 2) desconcentración al interior de la mega-ciudad hacia zonas periféricas a lo largo de corredores de transporte y otros sub-centros urbanos dentro de la región central, en este último enfoque, reconocemos el proceso en curso para la ciudad de Santiago.

Santiago

Chile es uno de los países latinoamericanos de más rápida urbanización, tendencia manifiesta, aún, durante los '90, reuniendo la mayor parte de la población urbana en el área central del territorio, donde asimismo se concentran las ciudades más pobladas y la mayoría de las actividades económicas. En este contexto, el Gran Santiago es la ciudad que concentra el mayor porcentaje de la población, un 37,5 % (INE, 2002), constituyéndose en la ciudad primada de Chile.

Estas características que la diferencian como ciudad en el marco urbano nacional y los condicionamientos antes descritos están influyendo en la construcción de nuestra capital, en un sentido opuesto al histórico, es decir, en el que el reordenamiento de las estructuras y funciones del centro tradicional, originan una ciudad fragmentada con centros funcionales alternativos, camino compartido con muchas de las metrópolis latinoamericanas, pero construido con sus propias particularidades.

En una rápida descripción de la evolución urbana de Santiago tenemos que en la primera mitad del siglo pasado y hasta los '60 fue una ciudad compacta, en la que se pueden distinguir otras áreas urbanas periféricas (Puente Alto y San Bernardo), distanciadas de Santiago, donde se observaban las discontinuidades y prolongaciones estructuradas que se desarrollan sobre los ejes viales (Becerril Padua, 2002). Bárh y Riesco (1981), analizan el crecimiento posterior de Santiago sobre la base del modelo de Hoyt, describiendo la organización experimentada por el área urbana desde los '60 a los '80 de la siguiente forma: desde el centro se desarrolla una expansión de tipo radial, organizando las actividades en torno a las principales vías de acceso: Américo Vespucio, Departamental, Alameda Libertador Bernardo O'Higgins, Vicuña Mackenna, Pedro Aguirre Cerda, etc. En esta adaptación del modelo, el transporte y las redes asociadas a él son el sostén de este tipo de ocupación. Con usos de suelo concordantes con las principales vías de transporte

organizando en sus perímetros cordones industriales y el límite de lo urbano con lo rural. Respecto del centro, en el cual se emplaza una variedad de usos (C.B.D.): comercial, industrial y residencial. Así, la distribución de la población es: la de alto estatus ubicada al oriente, homogeneizando su espacio respecto de la composición socio-económica; la población de menores recursos se emplaza en las periferias del centro. La mayor parte de este crecimiento se relaciona con la construcción habitacional para migrantes rurales.

Centros urbanos de San Bernardo, Puente Alto, además de Quilicura y Maipú, se constituyen como “ciudades satélites” en camino de conurbarse con Santiago. Tal característica será un factor activo en proceso posterior de urbanización.

En este período, la política de suelo de 1979 marca su impronta en el desarrollo urbano de los '80, liberalizando el mercado de suelo, extendiendo la ciudad mediante lo que se denominó “área de expansión urbana”. Esta política se mantendrá vigente hasta el año 1985, en que se limita su expansión. En este período, el sector privado inicia una participación activa en la creación de la ciudad actual.

En los '90, el crecimiento espacial continuó, influyendo en las migraciones intraurbanas e intrametropolitanas, estimulando el crecimiento de la periferia con un nuevo concepto asociado a las actuales circunstancias. El proceso ha estado revestido de diversas patologías socio espaciales, en la que la segregación social es una de sus tantas expresiones.

La funcionalidad característica monocéntrica persiste ejerciendo una marcada influencia en el paisaje, en la percepción de la población, en el funcionamiento de la región en su totalidad, modelo que, sin embargo, evoluciona hacia uno “policéntrico”, si consideramos la ubicación de los distintos grupos socio económico (todos ellos con emplazamientos reconocibles), el incremento de la dispersión de la población, la mejora de la accesibilidad de la periferia y por supuesto, con todos los cambios tecnológicos y del estilo de vida (Escolano & Ortiz, 2005).

El modelo de núcleos múltiples de Harris y Ullman intenta dar cuenta de la estructura urbana actual de Santiago. En su descripción, la ciudad se organiza de modo celular, donde distintos usos de suelo se desarrollan alrededor de ciertos núcleos dentro del área

urbana. En Santiago, los distintos núcleos comerciales y de servicios que se sitúan en comunas como Providencia, La Florida, Las Condes a lo largo de sus ejes de acceso, se constituyen como centros de servicios paralelos al distrito tradicional central de comercio. Estos núcleos se han desarrollado (o se han reubicado) entre otras causas, por presencia del mercado consumidor en sus áreas de influencias, es decir, la existencia de estratos socioeconómicos con capacidad de demanda y por la accesibilidad que presentan sus emplazamientos. De este modo, las tendencias de dispersión ya son reconocidas como factor activo en el proceso de urbanización de finales de siglo. Guías en este proceso de redistribución son: el desplazamiento de la población hacia la periferia, “pericentro distante”; concentrando segmentos de renta más altos en el sector oriente de la ciudad (siguiendo el patrón tradicional de localización de este grupo); y la generalización de tecnologías relacionadas con la modernización del comercio y los servicios. De su distribución se desprenden las funciones que el sistema urbano adoptará, reflejando la complejidad del proceso.

El resultado se expresa en el espacio urbano, brindando “cohesión social y funcional y caracterizando la morfología urbana de cada uno de los sectores involucrados (ya sea por la recepción misma de la modernización o por la marginación de esta) modelando los patrones de la movilidad cotidiana, por lo que su localización influye de forma notable en el uso del tiempo, en el gasto familiar en transporte, en el consumo de energía, en la eficiencia de la estructura urbana y en la calidad del medio ambiente de las ciudades”.

Así, y en una controvertida definición “...los nuevos corazones pasan a ser los Mall, los centros comerciales donde no hay día ni noche...” (Ducci, 1998). El surgimiento de estas estructuras comerciales, de servicios y ocio, ha contribuido a la fragmentación “del espacio urbano en nuevas cuencas de influencia”, estas unidades se valen de su cercanía con los sectores consumidores, reduciendo la dependencia del centro tradicional. De este modo, nacientes núcleos de servicios son potenciados en su rol de “centros alternativos” por estas construcciones, iniciando una dinámica de reconstitución del espacio urbano inmediato que los contiene.

Policentrismo y Monocentrismo

Los elementos anteriores nos indican una pauta novedosa, donde el nuevo paradigma se vincula con el territorio en aspectos reconocibles como "las modalidades y magnitud del crecimiento del espacio urbano", de tipo periférico, disperso y fragmentario (Ortiz & Escolano, 2005), que caracteriza la arista urbana de la globalización.

La reestructuración de los centros urbanos, influenciados por el proceso histórico señalado, está caracterizada en las grandes entidades urbanas por el paso de una ciudad compacta de alta densidad poblacional y funcional a una ciudad dispersa, fragmentada en sus funciones. Este tipo de estructura territorial, denominada por Monclús (1998), como "nuevas periferias", o bien "metropolización expandida" por De Mattos, (1999) deriva de la dinámica de la suburbanización o periurbanización a que se ven enfrentadas la mayoría de las ciudades de carácter metropolitano, entre ellas muchas ciudades latinoamericanas. En este sentido podemos pensar en "un mundo en torno a ciudades difusas" (Castell, 1997), surgidas a partir de la vinculación estrecha de pequeñas ciudades (caso europeo), o por la fragmentación (o desconcentración funcional) de la ciudad primada (caso latinoamericano).

En este marco surge el concepto de desarrollo policéntrico, que se define por una estructura multinuclear de un área urbana, es decir, una ciudad conformada por núcleos urbanos periféricos. A decir de Aguilar (2002), es una nueva estructura territorial funcional con "patrones intraurbanos de concentración de población y económica, donde los sub-centros atraen actividades comerciales y de servicio en su calidad de lugares centrales". El proceso de fragmentación es gatillado por dos causas:

- Por el crecimiento de la ciudad, lo que implica separar los elementos constituyentes;
- Por la variación del arreglo de las estructuras funcionales en la ciudad.

El modelo clásico de ciudad se estructuró en base a un núcleo central, desde el que se ordenan el resto de los usos (residencial, comercial, industrial, etc). El modelo policéntrico ó multinuclear, además del centro principal, presenta centros secundarios complementarios y de competencia.

La estructura urbana anterior central y concentradora o simplemente monocéntrica, se define como "...un área central compacta de fuerte centralidad económica y funcional..." (Precedo, 2002), este último aspecto, la funcionalidad, pasa a determinar la eficiencia, en un sentido amplio, de la ciudad. Mientras el monocentrismo propicia el principio de acumulación geográfico, el policentrismo al estar conformado por una serie de núcleos amplía los efectos positivos del desarrollo y crecimiento, favoreciendo por tanto los equilibrios entre territorios y por ende, el equilibrio en la distribución de los beneficios generados.

La constitución de nuevos policentros (o sub-centros), no es azarosa, puesto que se ubican en puntos estratégicos de la ciudad, en espacios intermedios del centro y la periferia. De este modo, nuevos espacios asociados al mercado o a la instalación de infraestructura carretera y aeroportuaria para una mayor movilización de bienes y servicios (flujos), se constituyen en potenciales áreas de surgimiento de estos sub-centros, tarea en la que el sector privado ha contribuido de manera decisiva, identificando y validándolas como nuevos centros de interés urbano.

Por su parte, el sector público en un intento de gestionar integralmente la ciudad, ha definido centros alternativos, potenciándolos mediante normativas pertinentes en aquellas áreas que cuentan con las características antes mencionadas. De este modo y producto de las condiciones imperantes, las actividades se han desplegado a lugares específicos en la periferia del espacio urbano, generando condiciones ideales para el surgimiento de sub-centros. La necesidad de acceder a bienes y servicios cercanos a la población y las empresas, permite luego consolidarlos en el ámbito urbano y en esta sinergia el proceso se potencia y se fragua la urbe policéntrica.

El proceso de reorganización adquiere enormes proporciones en grandes ciudades como Santiago, haciendo de ella un ejemplo de esta metamorfosis. Desde el último cuarto del siglo pasado hemos presenciado el cambio del "paisaje capitalino" y la extensión más allá de los límites tradicionales del área urbana. La mutación es especialmente importante en los distritos centrales y algunos periféricos, verificándose en detalles como: aumento del área urbanizada, disgregación de las estructuras construidas, polarización y segregación

social, aparición de barrios cerrados, privatización de infraestructuras, con efectos en ámbitos: sociales, económicos, culturales, territoriales.

Nuevos sub-centros incluyen áreas con actividades comerciales como los mall Tobalaba, Plaza Oeste, Plaza Vespuccio y Florida Center constituyen en su entorno áreas de renovado interés para el desarrollo de actividades empresariales, que tendrán efectos en toda la ciudad, generando nuevas cuencas de influencias que acercan la oferta de bienes y servicios a la áreas demandantes y generando nuevos patrones de movimiento en la ciudad (Ortiz & Escolano, 2006).

Características del proceso en Chile.

Ortiz y Escolano (2005), plantean la hipótesis en cuanto a que el actual modelo de crecimiento del Gran Santiago es disperso, sin embargo, persiste la dependencia funcional de las nuevas periferias respecto del centro metropolitano, dependencia muy acentuada en variables como localización de trabajo y acceso a servicios cualificados, señalando que la relación funcional si es reducida e inexistente para productos y servicios cotidianos, debido a la emergencia de centralidades periféricas en que los malls son el principal polo atractor. Estas nuevas centralidades se denominan “centralidades inversas” y están constituidas por centros comerciales (mall) y de servicios (colegios, centros médicos, centros financieros, etc.)

En su trabajo, los autores señalan que existe una baja proporción de población que trabaja o estudia en sus comunas de origen, con porcentajes inferiores al 30%, distribuyendo el porcentaje restante entre las otras comunas, este hecho aún se constata para los sub-centros emergentes.

El proceso posee un punto bajo en cuanto a la independencia de los centros emergentes respecto del centro tradicional, puesto que cuando este no se concreta efectivamente, aumenta la ineficiencia al separar los lugares de residencia con los centros de trabajo, estudio, recreación, compra y acceso a servicios. Así, la reestructuración de la ciudad no soluciona los problemas de movilidad personal (Precedo, 2004), si no que contribuye a su incremento. Dadas estas consideraciones se habla de un mono-policentrismo, donde aún existe una persistencia de centro principal (C.B.D.) sobre los nuevos centros.

Evaluación del policentrismo

La consideración de algunos círculos de pensamiento y sectores de la población plantea que el tipo de desarrollo urbano actual es el motor que impulsa la economía, el cual permite acumular beneficios y generar rentas y empleo eficazmente.

Sin embargo, existen otras dimensiones que evaluar como la sustentabilidad social y ambiental (las dos aristas faltantes del concepto sustentabilidad), es decir, la calidad de las condiciones de vida, equidad y cohesión social surgidas del proceso. Las evaluaciones indican que la ciudad resultante es una estructura compleja y dividida en su conformación socioespacial, que se traduce en polarización social, segregación o en la desmesurada expansión sobre espacios rurales o naturales a los que termina por degradar.

El efecto por lo tanto se traduce en que los distintos grupos no se integran, sino, que tienden a agruparse homogéneamente en términos sociales y espaciales, disminuyendo la posibilidad de encuentro, marcando las fronteras internas de la ciudad. La menor permeabilidad entre cada uno de estos grupos incrementa la segregación socioespacial, afectando el estilo y condiciones de vida urbana, tanto para los individuos, familias, instituciones públicas, empresas y otras organizaciones que ahora actuarán en el renovado escenario urbano.

2.2 Planificación Urbana en Chile.

La planificación urbana en el país se encuentra definida en la Ley de Urbanismo y construcciones (L.G.U.C.) y reglamentada por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (O.G.U.C.). Ambas al inicio de sus articulados señalan su pertinencia en la planificación, a nivel nacional y de la ciudad. La L.G.U.C en el artículo tercero destaca el papel del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en cuanto a la aprobación (mediante decretos supremo) de Planes Regionales de Desarrollo Urbano y los Planes Reguladores Intercomunales. Por su parte la O.G.U.C. en el artículo 1.1.1 reglamenta la L.G.U.C. y regula el proceso de planificación urbana, de urbanización y otros.

En el título II de la misma se recogen los aspectos referidos a la definición y planificación de las estructuras urbanas, de este modo, el artículo 27 define Planificación Urbana como

el "...proceso que se efectúa para orientar y regular el desarrollo de los centros urbanos en función de una política nacional, regional y comunal de desarrollo socio-económico. Los objetivos y metas que dicha política nacional establezca para el desarrollo urbano serán incorporados en la planificación urbana en todos sus niveles". Se establecen cuatro niveles de acción que corresponden a: nacional, regional, intercomunal y comunal, donde según lo indicado por la O.G.U.C. en el artículo 2.1.1. "...el proceso de Planificación Urbana debe orientar o regular el desarrollo de los centros urbanos a través de los Instrumentos de Planificación Territorial". Es importante destacar que las normas de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y de esta Ordenanza priman sobre las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial, lo cual repercute de una u otra manera en la conformación urbana.

El primer nivel de planificación corresponde al nacional, en éste es el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo el encargado de la planificación del desarrollo urbano y mediante la Ordenanza General, establecer normas específicas para los estudios, revisión, aprobación y modificaciones de los instrumentos legales a través de los cuales se aplica la planificación urbana en los distintos niveles.

La Planificación Urbana Regional se define en el artículo 30º como aquella que orienta el desarrollo de los centros urbanos de las regiones. Esta se efectúa mediante un Plan Regional de Desarrollo Urbano que fija los roles de los centros urbanos, sus áreas de influencia recíproca, relaciones gravitacionales, metas de crecimiento, etc. La realización es de responsabilidad de las Secretarías Regionales del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo de acuerdo con las políticas regionales de desarrollo socio-económico.

La Planificación Urbana Intercomunal regula el desarrollo "físico de las áreas urbanas y rurales de diversa comunas que, por sus relaciones, se integran en una unidad urbana". Cuando esta unidad sobrepase los 500.000 habitantes, le corresponderá la categoría de área metropolitana para los efectos de su planificación. Esta se realiza a través del Plan Regulador Intercomunal o del Plan Regulador Metropolitano, instrumentos constituidos por un conjunto de normas y acciones que orientan y regulan el desarrollo físico de la ciudad. Esto brinda la base para el último nivel de planificación.

En el nivel comunal, la orientación esta dirigida hacia el territorio de esta unidad administrativa, en él se promueve el desarrollo armónico de su espacio, en especial de los centros poblados, en concordancia con las metas regionales de desarrollo económico-social. Esta se realiza mediante el Plan Regulador Comunal.

El límite urbano, es decir, la línea imaginaria que delimita las áreas urbanas y de extensión urbana que conforman los centros poblados, diferenciándolos del resto del área comunal, es donde el nivel de planificación comunal se despliega.

Fuera de los límites urbanos establecidos en los Planes Reguladores, corresponderá a la Secretaría Regional de la Vivienda y Urbanismo respectiva cautelar que las subdivisiones y construcciones en terrenos rurales, con fines ajenos a la agricultura, no originen nuevos núcleos urbanos al margen de la planificación urbana-regional.

De este modo, el uso del suelo urbano está regido por lo dispuesto en los Planes Reguladores, quedando sujeto a ellos cualquier actividad tendiente a: formar nuevas poblaciones, barrios, grupos o conjuntos habitacionales, ó grandes construcciones de equipamiento o establecimientos comerciales, manteniendo los lineamientos establecidos referentes a uso del suelo, trazados viales, densidades, superficie mínima predial, coeficientes de constructibilidad, etc.

Desde el punto de vista de la planificación Intercomunal, los objetivos del Plan Regulador Metropolitano de Santiago son:

- Mejorar la relación entre la ciudad y el entorno, orientar el crecimiento urbano hacia los sectores con mejores condiciones de habitabilidad, accesibilidad y factibilidad de dotación de equipamientos y servicios.
- Mejorar el funcionamiento de la ciudad basados en una adecuada distribución de las actividades económicas y sociales, con una estructura vial jerarquizada y racionalizada.
- Propender a una distribución equilibrada de los equipamientos y mejorar la accesibilidad a ellos.

Así, áreas periféricas que concentran una alta densidad poblacional, buena accesibilidad (servida por sistemas viales continuos y funcionales, como por ejemplo Américo Vespucio,

Vicuña Mackenna, Gran Avenida, etc.) y que refuercen los núcleos de equipamientos ya existentes, se consideran como áreas potenciales de desarrollo denominados “Subcentros de Equipamientos Metropolitano”, cuyo rol será el de satisfacer las necesidades de equipamientos de la población. De este modo, en el tercer objetivo específico del nuevo plan se ha definido como “...propender a una distribución equilibrada de los equipamientos...así como mejorar la accesibilidad a los equipamientos y servicios existentes, de manera de atenuar la actual segregación socio económico y física” de la población más desfavorecida, es una de la razones para la implementación de nuevos sub-centros.

La intersección comprendida por los ejes Vicuña Mackenna y Américo Vespucio se constituye en una de las áreas definidas como Subcentros de Equipamientos Metropolitano, por lo tanto el sector centro floridano es considerado en el planeamiento de la ciudad como una entidad capaz de satisfacer la demanda de servicios para el área sur de la región. El traslado de aquellos servicios públicos más demandados por la ciudadanía a esta parte de la ciudad consolidará aun más su importancia como espacio urbano.

El actual plan sustituye al del año 1960, concebido sobre la base de decisiones de planificación anticuadas, “...fundamentalmente tecnoburocráticas, altamente centralizadas...” y excesivamente estático respecto al dinamismo y los nuevos requerimientos del crecimiento físico y poblacional metropolitano. (Edmundo Hermosilla Hermosilla, ministro Minvu, 1994). El actual plan incorpora un conjunto de disposiciones que definen de modo general un horizonte de planificación para Santiago en proyección para el año 2020, limita el crecimiento en expansión, incorporando subcentros periféricos de servicios a nivel de las comunas en un intento de “...romper la tendencia monocéntrica del Santiago Histórico.” (González, 1994). Y por último, contribuir al equilibrio entre la ciudad y el medio en que ella se inserta, mediante exigentes normas sobre niveles de contaminación del suelo, agua o del aire y junto con ello, formulando las normas de seguridad que requieren el desarrollo de sectores con algún grado de riesgo, aspectos que han adquirido importancia en los últimos años.

Planificación en La Florida.

La Florida en ámbito urbano de Santiago, es el primer centro que se consolida fuera del eje Alameda-Providencia-Las Condes, lejos del centro histórico y de los sectores de altos ingresos de la ciudad (Memoria explicativa de la “Modificación del Plan Regulador Comunal de La Florida”, 2007). A partir de los ‘80 la comuna experimentó un boom inmobiliario para grupos socio económicos medios, en los ‘90 se inicia la concentración de comercio y servicios, estimulando la modificación de la estructura urbana existente, llegando a reunir la mayor superficie comercial de la zona sur.

En vista de lo anterior, se estudió la modificación del Plan Regulador Comunal para aprovechar las sinergias producidas por la evolución del sector centro, con el fin de convertir al centro de la comuna “...en la capital del sector suroriente de Santiago”. Según Pablo Zalaquett, alcalde de la comuna, “...la idea de este proyecto es convertir a La Florida en un centro cívico, similar al centro de Santiago.” (El Mercurio, 21/12/2003). Fortaleciendo la transformación de la zona comprendida entre los ejes Departamental, La Florida-Alonso de Ercilla, Gerónimo de Alderete y Punta Arenas, donde exista una convivencia armónica entre las actividades comerciales y de servicios con los usos residenciales.

Este objetivo está respaldado por el proceso de transformación que se ha producido ya en este sector y que se refleja en el incremento de la construcción de edificios de departamentos, la instalación de dos grandes centros comerciales (Malls Plaza Vespucio y Florida Center), de servicios financieros, comercios minoristas, servicios públicos y privados. Además, la infraestructura vial dinamiza aún más el sector, la extensión de la línea del Metro hacia Puente Alto (Línea 4) y Providencia (Línea 4-A) y la construcción de la Autopista Americo Vespucio Sur, aumentan las ventajas competitivas.

Los Objetivos de la Modificación del Plan Regulador Comunal son:

- Diseñar una normativa que permita armonizar la transformación de un centro de servicios metropolitano con la permanencia de zonas residenciales.

- Favorecer el proceso de renovación urbana de la zona centro mediante el diseño de condiciones adecuadas para edificación en altura y densificación.
- Proponer una estructura vial del área que asegure la integración del Sector Centro a nivel local, comunal e intercomunal, que genere las capacidades viales necesarias para un incremento sustancial de la intensidad de las distintas actividades del sector.
- Conformar un sistema de espacios públicos que permita recorridos y detenciones que articule flujos vehiculares, peatonales y de ciclistas con áreas verdes y lugares de esparcimiento, favoreciendo la ocupación de estos espacios por la comunidad.
- Garantizar la sustentabilidad ambiental del desarrollo urbano propuesto mediante la evaluación ambiental estratégica, que permita la incorporación de la dimensión ambiental desde la etapa de diagnóstico.
- Resolver los problemas que presenta la normativa vigente para el desarrollo de proyectos específicos.

La modificación del Plan Regulador Comunal de La Florida se enmarca en las disposiciones de la LGUC y la OGUC.

2.3 Problemáticas

Producto del proceso de cambio en el modelo de urbanización, surge una serie de problemáticas urbanas. Los anteriores modelos responden a un momento particular del desarrollo humano, sin embargo, tensiones asociadas a los efectos de la globalización y referidas a problemas tan antiguos como la desigual distribución de la riqueza se acentúan más y se reflejan en el proceso actual de urbanización.

En este sentido, el crecimiento acelerado de la población urbana “está generando problemas económicos, culturales y sociales de una magnitud alarmante” que hoy dadas las nuevas consideraciones respecto del hombre y sus necesidades son centro de atención de la sociedad y pueden convertirse en detonantes de problemas sociales de compleja solución, entre los más dramáticos los problemas de gobernabilidad en diferentes niveles (problemas de candente actualidad en el contexto latino americano y mundial) son un efecto directo. La exclusión territorial, la marginación social, el aumento de la inseguridad y otras situaciones que están en su mayoría directamente asociadas con las nuevas tendencias del proceso de urbanización global son las patologías más evidentes.

Estas problemáticas encuentran su origen en el marco económico en que se insertan, donde el desarrollo ha sido sinónimo de crecimiento económico y crecimiento, a su vez, de máxima eficiencia de los capitales, en este sentido afirmaciones como la siguiente “...la convergencia de las últimas décadas hacia estrategias de crecimiento a un modelo único: el de la eficacia o el del rendimiento económico, ciego a las demás dimensiones del desarrollo” ha marginado a un gran número de territorios y colectividades locales (en el plano nacional) y de sectores al interior de la ciudad o de las aglomeraciones urbanas, haciendo de la exclusión territorial una característica de nuestro tiempo. La obsesión de la sociedad por la eficiencia tecnológica y la rentabilidad económica, acentúa la desestructuración de los territorios en los diversos espacios habitados (regiones rurales aisladas como en extensos barrios y periferias urbanas excluidas) (Vachón, 2002).

Lo urbano se enmarcó en un ámbito económico excesivamente competitivo y la búsqueda de la eficiencia medida sólo en términos económicos se convirtieron en referencias o determinaciones básicas. El modelo económico vigente, “neoliberal”, sólo reconoce el éxito del sistema para determinados segmentos sociales ubicados en espacios reconocibles de la ciudad, sin embargo, crecientes mayorías son afectadas por las desigualdades, en términos urbanos, los problemas no son sólo de crecimiento, sino de distribución, reflejando sus efectos en la configuración urbana.

La ciudad de este modo concebida “se construye a imagen y semejanza del capital que se adueña del territorio”. La construcción y la reestructuración socio-económica propia del capitalismo globalizado que coloca al capital privado en una posición de centralidad

respecto de cualquier tipo de marco regulatorio público, con nuevos modelos de producción y consumo y en las inversiones centradas en el sector financiero y de los servicios (Roque, 2002), dejando en un segundo plano los beneficios para la población y en estado patente las deseconomías generadas en su dinámica de maximización y acumulación.

Por tanto, el proceso de exclusión territorial es tan sólo la evolución normal de un proceso dominado por el principio de eficiencia y crecimiento económico, con limitados y sutiles acercamientos a la sostenibilidad y a la equidad territorial o a la solidaridad interterritorial. En definitiva, una vez más, la ciudad nos muestra en su interior las debilidades del sistema económico y social surgido de la nueva sociedad postindustrial y que en algunos aspectos teóricos, rememora lo ocurrido en la transición de la sociedad rural a la urbana del siglo pasado.

CAPITULO III: ANTECEDENTES DEL ÁREA DE ESTUDIO.

3.1 Historia de la comuna

La comuna de La Florida fue fundada el 28 de noviembre de 1899, tras la publicación del decreto de constitución. Durante el período que va desde 1927 a 1934, fue parte del territorio de la comuna de Ñuñoa y posteriormente vuelve a ser una entidad administrativa autónoma mediante el decreto N° 5488.

En las primeras 4 décadas de su existencia, la principal actividad económica de La Florida fue la agrícola, puesto que el territorio comunal estaba conformado por no más de una docena de grandes fundos productores de viñas, pastos forrajeros y alfalfa, hortalizas, cría de ganado vacuno y equino. Todas estas actividades económicas dominaron y definieron funcionalmente a la comuna como un espacio rural periférico de lo que era la aglomeración urbana de Santiago a esa fecha.

Con la construcción del ferrocarril que une Santiago con Puente Alto, se inicia el proceso de poblamiento de esta parte de la actual ciudad. La década del cuarenta, es testigo del inicio del poblamiento más sostenido de la comuna, el que se realiza en forma discontinua sin normas urbanísticas claras. Las primeras áreas en poblarse son las actuales Vicuña Mackenna (actual paradero 14), Walker Martínez, Rojas Magallanes y parte de Avenida La Florida. En aquella época, el centro se ubicó en la estación de ferrocarriles Bellavista (paradero 14).

De este tiempo data la relación con Santiago, en términos de fuente trabajo para la nueva población residente y del abastecimiento de productos agrícolas que La Florida ofrecía para la activa población capitalina.

A finales de la década del '50, aparecen los primeros poblamiento regulados, las construcciones en este período están destinadas a sectores medios de empleados públicos y profesores.

En el año 1968 se inicia el proceso de poblamiento definitivo, influenciado de forma decisiva por el Plan Regulador de Santiago. En él se define al territorio comunal como un

área apta para el emplazamiento dedicado a sectores de escasos recursos (de menor status socioeconómico). Es en esta época que comienza la construcción de la Villa O'Higgins (1969). La tasa de crecimiento del período 1960-1970 fue de 11.04%.

El plan, además, define áreas industriales en el perímetro que enmarca los ejes Vicuña Mackenna, Departamental y en la inmediaciones de lo que en el futuro habrá de ser Américo Vespucio. La intención era consolidar a la comuna en un rol Industrial-dormitorio. Es en este periodo en que se comienza a delinear la configuración morfológica actual.

Tras la modificación de la política de desarrollo urbano, a finales de la década de los '70, en la que el suelo ya no es considerado como un recurso escaso, se inicia la expansión definitiva de Santiago debido a la eliminación del límite urbano de crecimiento, y por lo tanto, el inicio de la densificación de las áreas aledañas. Este cambio en la manera de tratar el espacio urbano, se expresa en la comuna como una densificación del área poniente y sur de La Florida. El territorio hasta aquí ocupado es dedicado a grupos socioeconómicos pobres, a causa del bajo valor que presenta en esta época el suelo de la comuna (producto de la lejanía con el centro de la ciudad). El proceso de poblamiento desarrollado con este objetivo se detiene una vez que la oferta de suelo a bajo precio se agota. Debido a este proceso, la comuna se convierte en la más poblada del país en la década del '80.

En esta misma década, el proceso urbanizador es llevado a cabo por el área privada, las viviendas construidas ahora están dirigidas a grupos de status medio y alto, principalmente en los sectores ubicados al oriente de avenida La Florida.

En los '90, con el desarrollo de nuevas obras de infraestructura y de equipamiento (Mall, extensión del Metro hacia el paradero 14, entre otras), la comuna se encamina a generar nuevas relaciones con el Gran Santiago. Al mismo tiempo, con la declinación de antiguas áreas urbanas para grupos de altos ingresos del sector centro y oriente, el piedemont floridano es incorporado al área urbana, convirtiéndose en una nueva área de interés para las empresas inmobiliarias. Las buenas condiciones ambientales, sumadas al crecimiento del sector centro de La Florida, el mejoramiento de las vías de accesos, son elementos que, en la actualidad, estimulan la renovación y el crecimiento poblacional.

3.2 Aspectos Geográficos de La Florida.

3.2.1 Aspectos Administrativos

3.2.1.1 Generalidades

La comuna posee una superficie de 70.20 km² (7020 há), que corresponden al 3.42 % de la superficie de la región Metropolitana, de este total un 48.9% corresponde a superficie urbana.

3.2.1.2 Ubicación y límites

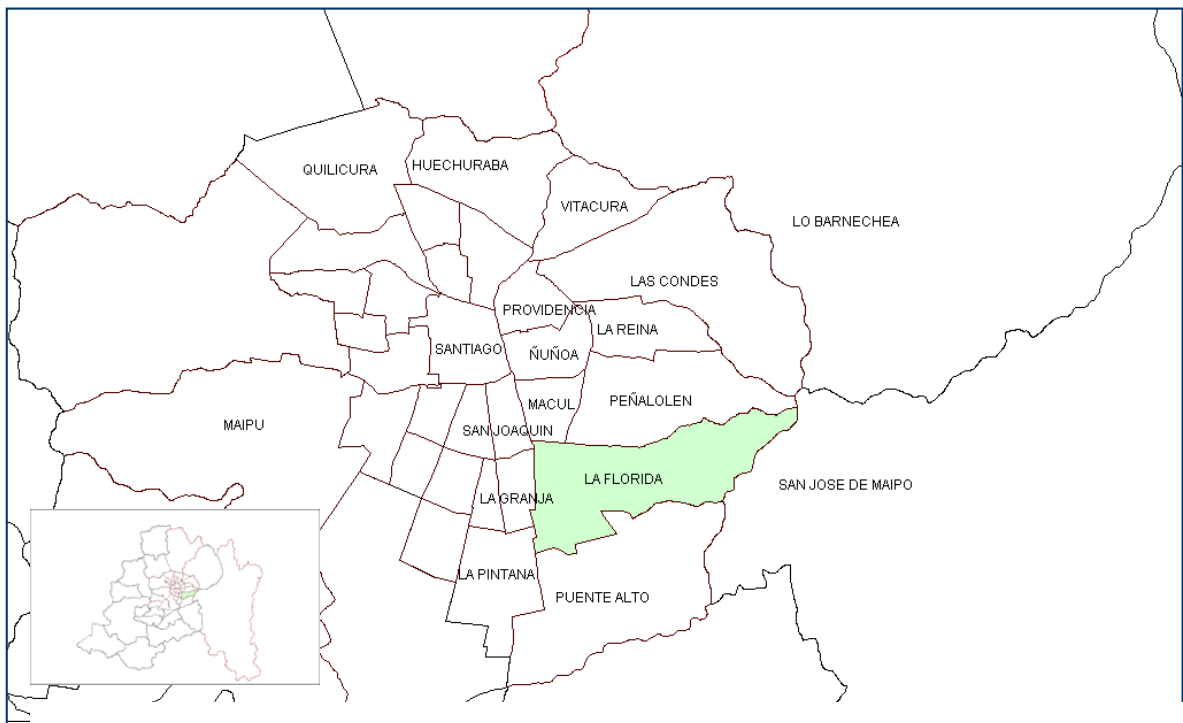
La comuna se ubica al sur-oriente del gran Santiago. Los límites urbanos son los que están definidas en DFL N° 1-3260 de 1981(los límites han sido adaptados a las actuales características urbanas):

- Norte : Avenida Departamental, desde Vicuña Mackenna Poniente hasta la Quebrada Macul, donde toma el eje de ésta como límite hasta la cabecera de la cuenca.
- Oriente: La línea de cumbres que limita por el oriente y sur de la cuenca alta de la Quebrada de Macul y el Cordón Las Minillas, desde el origen de la quebrada de Macul hasta la cota 2251 de la carta topográfica de del Instituto Geográfico Militar a escala 1/50000.
- Sur : La línea de cumbres de los cerros Santa Rosa del Peral, desde la cota 2251 hasta el canal San Carlos, junto a la puntilla del cerro Chequén. El camino que continua hacia el oriente de Av. Trinidad y su prolongación en la línea recta, desde el canal San Carlos, junto a la puntilla del cerro Chequén hasta avenida La Florida. La calle Elisa Correa, desde la calle Vicuña Mackenna hasta el canal San Joaquín. Y canal San Joaquín desde la calle Elisa Correa hasta el lindero oriente de la Estación experimental La Platina.

- Poniente: los límites están dados por las calles La Serena; calle Bahía Catalina desde Canal San Francisco hasta avenida Trinidad; y calle Punta Arenas desde avenida Trinidad hasta avenida Vicuña Mackenna Poniente.

Los límites han sido normalizados según lo informado periódicamente por la Dirección Obras Municipales, por cuanto son más claros que las indicaciones dadas por el decreto arriba indicado (ver mapa 3.1).

Mapa 3.1: Posición de La Florida en el contexto de la región Metropolitana.



Fuente: Base cartográfica Departamento de Catastro de La Florida, sin escala.

3.2.2 Relieve

La fisonomía geomorfológica de la comuna está enmarcada dentro de las características generales de la cuenca del Maipo.

3.2.3 Geomorfología

Las unidades geomorfológicas presentes en La Florida están ligadas a la evolución de los escalones cordilleranos, los que presentan un gran dinamismo en su configuración, con presencia de procesos aluvionales de envergadura; procesos coluviales en laderas con caídas gravitacionales y numerosos lechos de escurrimientos con distintos grados de actividad, que evacuan aguas y materiales provenientes de las áreas productoras activas de la alta montaña.

Unidades geomorfológicas identificadas para la comuna son: cono de deyección estable; glacis; sucesión cono glacis; cono de deyección inestable; formas remanentes de movimientos masivos de materiales; taludes gravitacionales; taludes de materiales desagregados; vertientes activas; áreas de derrame aluvional difuso; áreas de derrame aluvional concentrado; áreas de derrame de corrientes de barro; cono distal; lechos semi permanentes; lechos escorrentía máxima de quebradas que presentan escurrimientos estacionales; lechos ocasionales: lechos de escorrentía de quebradas que se activan por períodos de gran intensidad de precipitaciones; lechos inactivos; lechos remanentes de antiguas quebradas que no presentan escorrentías.

Las grandes unidades geomorfológicas de La Florida son: montaña: unidad de montaña y media montaña, que brinda el marco escénico de la comuna, y corresponde también a la unidad en que se gestan los procesos naturales de mayor recurrencia; vertientes activas y áreas que aportan materiales mediante transporte gravitacional, aportando flujos de materia y energía hacia las partes bajas; terrazas aluviales, que es la unidad geomorfológica en donde se enclava casi el 80% del uso urbano; áreas de inundación frecuentes: los sectores aledaños a quebradas y canales y aquellas con afloramientos de napa freática, en esta unidad se encuentran los principales conflictos entre lo urbano y los procesos naturales.

Entre los elementos dinamizantes que participan en la configuración del territorio comunal y que a su vez corresponde a una de las unidades geomorfológicas, está la Quebrada de Macul, con un lecho de escurrimiento permanente de gran envergadura. Durante el episodio del 3 de mayo de '93 la quebrada fue actor de uno de los más importantes

aluviones registrados en Santiago, afectando de uno u otro modo todo el sector nor-oriental de la comuna, así como a Macul y Peñalolén. Tras este episodio, la Quebrada de Macul se constituyó en un área con tratamiento especial en los instrumentos de planificación urbano, definiendo zonas de seguridad y amortiguamiento, con usos restringido estrictamente a áreas verdes. Otras quebradas que se encuentran presente en el territorio comunal, son las quebradas de Lo Cañas y quebrada de Las Perdices entre otras, todas con el mismo tratamiento urbano.

Las unidades geomorfológicas de la parte baja poseen una alta inestabilidad debido al aporte de masa y energía desde las partes altas, traducidos en inundaciones por el arribo de grandes volúmenes de agua y materiales provenientes de las cuencas activas de más arriba.

De este modo, se definen tres grandes formas para la comuna (ver mapa 3.2), de estos sólo en dos se inscribe el sector urbano, el fondo de valle (parte plana o depresión intermedia) y el sector de piedemont. En estas geoformas se concentra principalmente la población, siendo la parte plana la que contiene los mayores montos con una presencia social heterogénea; en cambio en el sector de piedemont la población ha modificado su composición social, reemplazando los grupos tradicionales, por población de alto status, esto último dado en buena parte por las condiciones geográficas imperantes y las definiciones del límite urbano (cota 900) del Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

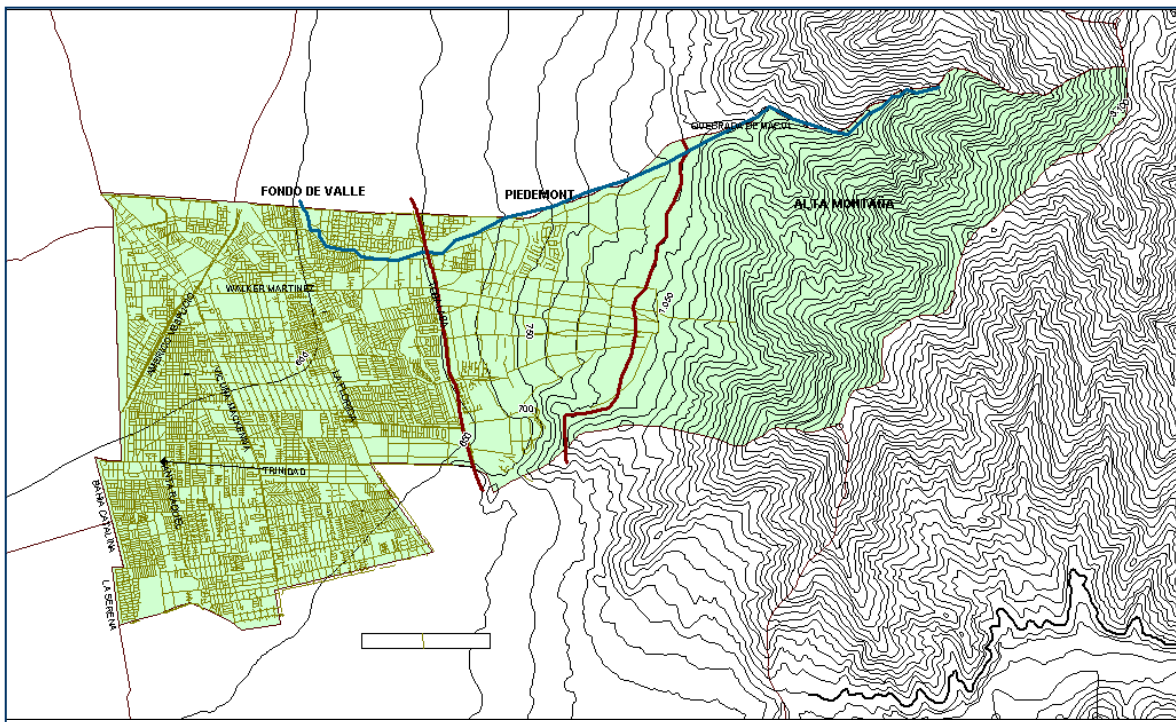
3.2.4 Suelos

El área urbana de la comuna presenta pendientes del orden 1 a 1.5 %. El tipo de suelo correspondiente a la clasificación QRS concerniente a ripios compactados de Santiago, con una notable estabilidad frente a fenómenos sísmicos y por tanto ideales para la construcción. Los tipos predominantes son: Suelo Aluvial Fino, Suelo Aluvial Grueso (suelos granulares del tipo gravas y arenas limosas en estratos intercalados), todos ellos resultantes de los procesos morfogenéticos que intervinieron en su formación). Poseen bajos niveles de permeabilidad, lo que impide un buen nivel de absorción, con significativas consecuencias en períodos de precipitaciones abundantes por la formación de pozos de acumulación en los puntos más bajos de la comuna y activación de canales de evacuación episódicos.

Las quebradas de la comuna están formadas por derrubios transportados y depositados por glaciares con un alto porcentaje de arcilla y limos, lo que se traduce en bajísimos índices de permeabilidad y se constituyen en factor de riesgo durante períodos de precipitación críticos.

La parte alta de la comuna esta conformada por estratos sedimentarios de relleno fluvio-glacial y fluviales, constituidos por suelos de características variables, con un comportamiento muy variable frente a los sismos, debido a su heterogeneidad y grado de compactación. En estos suelos es donde en la actualidad se enclavan nuevas poblaciones, dentro de tal contexto, la capacidad de ellos para contener estructuras edificadas hace que sean aptos para estructuras de baja altura.

Mapa 3.2: Distribución de las geoformas en La Florida.



Fuente: Cartografía Base Departamento de Catastro de La Florida, elaboración propia con programa Map Info 5.5, sin escala.

3.2.5 Clima y Contaminación

Climáticamente la comuna se inserta en un contexto mediterráneo, es decir, la alternancia entre una estación cálida y seca prolongada durante el verano (concentradas de noviembre a marzo) e inviernos moderados en lo referente a las precipitaciones y las temperaturas registradas, esto por sus posición geográfica. Así, de la misma manera que toda el área central de Chile, La Florida se encuentra afectada por el predominio del Anticiclón del Pacífico Sur, formado por masas de aire cálido y seco que se traducen en una marcada estabilidad de las masas de aire de los estratos inferiores de la atmósfera. Como resultado de esto, los estratos inferiores y superiores de la atmósfera, se genera un centro de baja presión continental, que origina en los faldeos cordilleranos, tormentas eléctricas estivales de carácter orográfico local.

Dada la ubicación de la comuna, en parte del piedemont condiciona montos de precipitación mayores que el de sectores con una posición orográfica más baja, aún cuando las condiciones generales de la cuenca sean homogéneas, el elemento orográfico de la misma influye localmente en las precipitaciones (orientación del relieve; altitud, etc.). El 80% de las precipitaciones comunales se concentra en los meses de invierno, desde mayo a agosto. La precipitaciones son en general líquidas en las zonas más bajas y a medida que se asciende en altitud, pasa a ser de tipo nival. Los montos de precipitación oscilan entre los 200 y los 480 mm de agua al año.

El tiempo atmosférico local se caracteriza por las brisas que circulan de cordillera a valle y de valle a cordillera. La cordillera, a causa de su latitud condiciona la existencia de un microclima comunal, con temperaturas nocturnas y de madrugadas bajas (menores que las registradas en el resto de la cuenca), debido a que la brisa fría desciende desde las altas cumbres cordilleranas por las quebradas y cajones.

3.2.6 Contaminantes

Como consecuencia de la extensión de la ciudad, la nube de smog ha cubierto progresivamente el espacio aéreo comunal, por sobre los 300 m de altitud. Sin embargo, dado el uso preferente de La Florida como zona residencial y servicios, actividades altamente contaminantes como las industriales no se encuentran, por tanto, la

contaminación que aporta la comuna a la cuenca son de origen doméstico y vehicular, ésta última es la más importante por el parque motorizado que posee y el que transita por ella.

Dadas las condiciones climatológicas y topográficas, tales efectos están más atenuados que en el resto de la cuenca del Maipo debido a la circulación de masas de aire que limpian la atmósfera. Este efecto se reproduce particularmente en las partes del piedemont de La Florida, lo que procura mejores condiciones ambientales y paisajísticas que se constituyen en atractivos urbanos deseables.

3.2.7 Vegetación y áreas verdes

El clima templado cálido, con precipitaciones invernales y estación seca prolongada determinan la flora natural, con una generalización de matorral bajo compuesto con numerosas especies espinosas alternadas con zonas boscosas en sitios más húmedos donde las precipitaciones se acumulan por efectos del relieve. La cobertura vegetal se distribuye formando pisos, estos ecosistemas están condicionados por las variaciones térmicas, pluviométricas y altitudinales. La proporción más importante de la cubierta vegetal entre el piso altitudinal situado entre los 600 y los 1300 m.s.n.m. En las altitudes que varían entre los 2000 y los 4000 m.s.n.m se presenta una formación de variada fisonomía: pequeños arbustos, pastos, champas y plantas en cojines.

Además, se distingue el piso bajo, alrededor de los 600 m.s.n.m., hacia el poniente de la comuna donde se emplaza el uso urbano en que se alternan paños de vegetación urbana media y baja. En la medida que se asciende hacia la precordillera se advierte una vegetación urbana alta combinada con cultivos permanentes hacia las tierras más elevadas se dispone de una cubierta natural alta de los fondos de quebradas (1000 a 2000 m.s.n.m.) con vegetación natural dispersa.

3.2.8 Áreas Verdes

La comuna dispone de una serie de áreas verdes constituidas por plazas y parques, tanto públicas como privadas, las partes altas de la comuna son las que concentran las mayores superficies de áreas verdes; por otro lado las áreas más densamente pobladas

cuentan con pocas superficies destinadas a este fin, que además, son utilizadas como equipamiento como multicanchas y otros, perdiendo de esta forma su función paisajística y de fijación de contaminantes.

Es importante destacar que posterior al aluvión del 3 de mayo del '93, el borde de la quebrada de Macul fue destinado a área de protección con 150 metros a cada lado del eje, esta área en la actualidad ya está conformada siendo implementada como área verde. La tabla 3.1 resume las características físicas de la comuna respecto del poblamiento y del aprovechamiento urbano que de ellos se hace.

Tabla 3.1: Cuadro resumen características físicas

Áreas	Ubicación	Características geomorfológicas	Intervención	Cubierta vegetal	Condiciones ambientales	Poblamiento	Observación
Alta montaña	Oriente	Altas pendientes, área de producción de masa y energía.	Nula	De alta y media montaña, baja intervención	Excelentes (inexplotadas producto de riego geofísico)	Nulo	Despoblada
Piedemont	Aprox. Desde canal San Carlos hacia el oriente.	Pendientes moderadas, áreas de transporte y difusión	Intervenida, con remanentes naturales	De media montaña, remanente de bosques esclerofilo en quebradas, alta intervención	Buenas (calidad paisajística, calidad de aire)	En aumento	Área de crecimiento
Fondo de valle	Aprox. Desde canal San Carlos hacia el poniente	Pendientes bajas , área de deposito	Alta mente intervenida	Arborización urbana	Mala (contaminación atmosférica, acústica, de residuos).	Casi 100% de ocupación. Sectores con alta concentración de población	Área urbana

Fuente: Elaboración propia a partir del análisis físicos.

3.3 Antecedentes demográficos

3.3.1 Población

La población para el Censo 2002 llega a los 365674 habitantes, compuesta por un 48,2 % de hombres y 51,8% de mujeres (ver tabla 3.2). Respecto del Censo 1992 que registró 328881 habitantes, la tasa de crecimiento promedio fue de 1,11%.

Tabla 3.2: Estructura etárea y de género de la comuna de La Florida.

Edad	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
0-4	25732	13085	12647
5-9	29276	14958	14318
10-14	32417	16601	15816
15-19	32544	16011	16533
20-24	32525	16187	16338
25-29	30545	15166	15379
30-34	27796	13756	14040
35-39	27474	12962	14512
40-44	28422	12979	15443
45-49	25441	11650	13791
50-54	21971	10341	11630
55-59	16636	8022	8614
60-64	11912	5510	6402
65-69	8154	3567	4587
70-74	6622	2725	3897
75-79	3842	1439	2403
80-84	2373	717	1656
85-89	1327	375	952
90-94	485	137	348
95-99	153	43	110
100-104	20	8	12
105-108	7	6	1
Total	365574	176245	189429

Fuente: Censo 2002, adaptado de tabla 1.2 - Población por Área Urbana y Rural, elaborado por I.N.E.

En función de los proyectos inmobiliarios de los últimos años, la población se incrementó sobre las 4000 personas, dato del 30 de septiembre de 2005 al 30 de septiembre del 2006 según asignación de roles de Servicio de Impuestos Internos.

3.3.2 División comunal

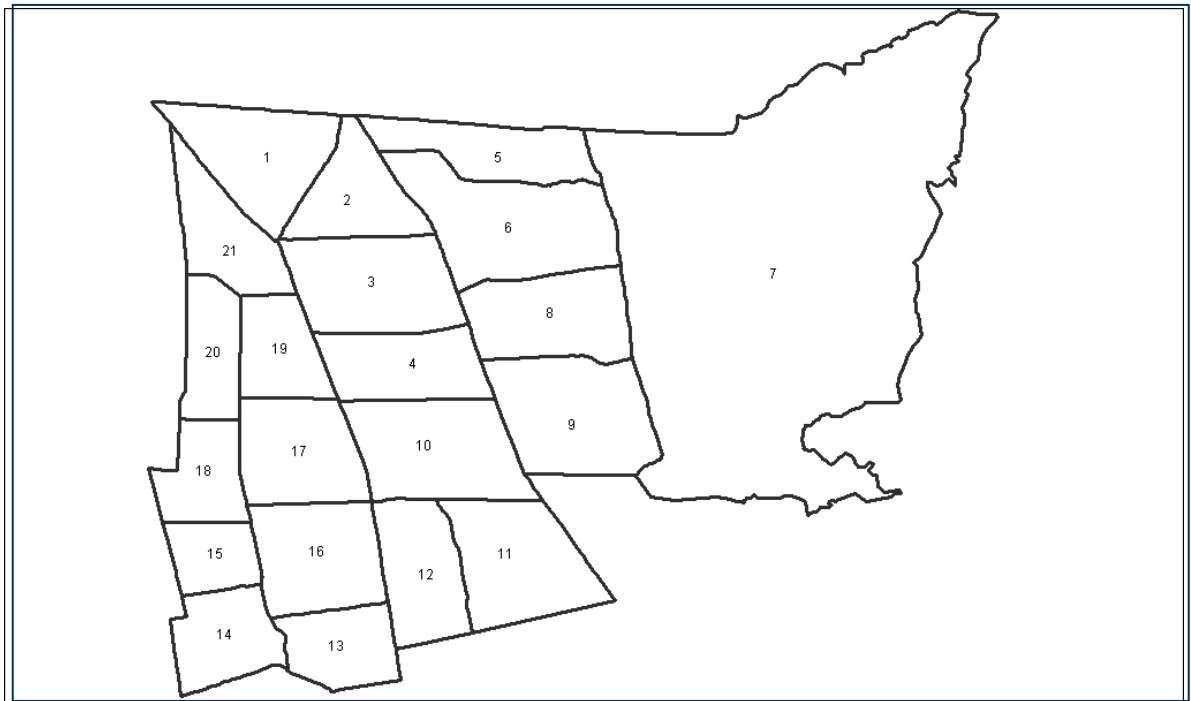
El territorio comunal está dividido en 21 distritos censales por el I.N.E. para efectos del Censo de Población y vivienda 2002. Esta división recoge en algún grado las características de la población al interior de la comuna, compartimentándola en función de su afinidad socioeconómica y geográfica.

Tabla 3.3: División distrital, superficie, población y densidades.

Distrito	Nombre distrito	Superficie km	Población	Densidad (hab/km ²)
1	La Florida Oriente	1.826	10474	5736.03
2	La Alborada	1.312	16241	12378.81
3	Santa Raquel	2.027	20278	10002.95
4	O'Higgins	1.441	8774	6088.83
5	San Rafael	1.398	19742	14121.60
6	Walker Martínez	2.593	26251	10123.79
7	Canal las Perdices	15.940	12478	782.81
8	Santa Julia	1.778	13321	7492.13
9	Santa Inés	2.264	16769	97406.80
10	Santa Amalia	2.121	19874	9370.10
11	San Jorge	1.975	26449	13391.90
12	San Pedro	1.466	14359	9794.68
13	Maria Elena	1.11	12526	11284.68
14	Pozo Arenero	1.207	24123	19985.92
15	San José de la Estrella	0.782	19920	25473.15
16	General Arraigada	1.769	19297	10908.42
17	Avenida Trinidad	1.643	23519	17314.67
18	Punta Arenas	1.037	13583	13098.36
19	Manutara	1.077	16194	15036.21
20	Sotero del Río	1.029	17308	16820.00
21	Lía Aguirre	1.295	12566	9703.47

Fuente: Censo 2002, I.N.E.; Municipalidad de La Florida.

Mapa 3.3: Distritos Censales.

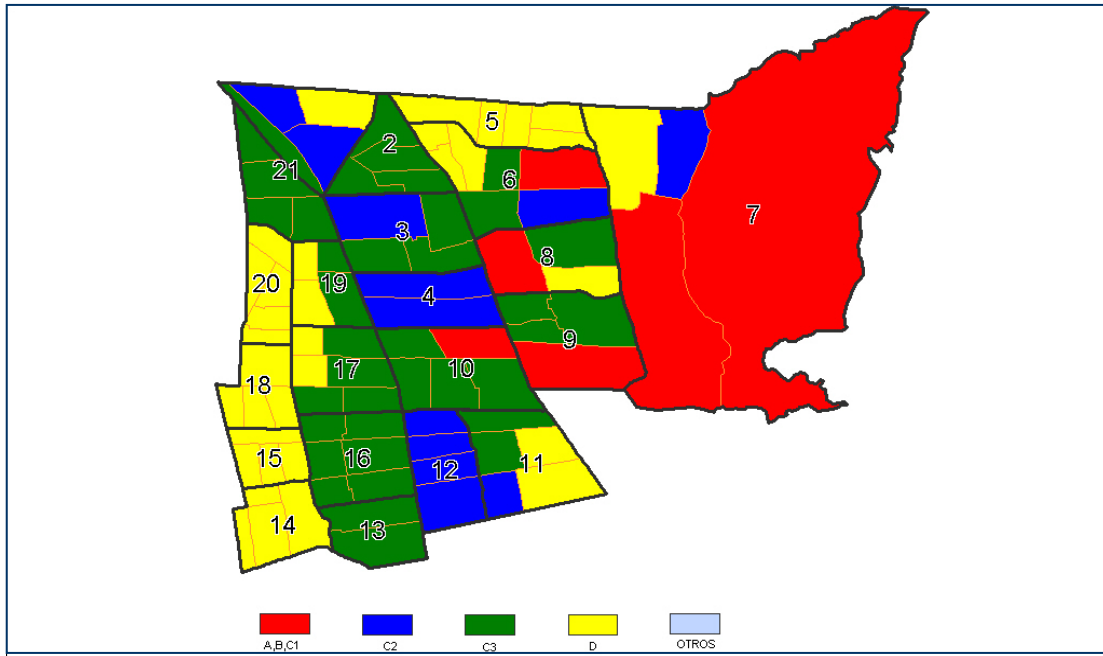


Fuente: Base cartográfica Departamento de Catastro de La Florida, sin escala.

3.3.3 Clasificación por grupo socio económico de la comuna según distrito censal.

La comuna de La Florida está constituida por diferentes grupos socio económicos, haciendo de ésta una comuna heterogénea respecto del status de su población. Pese a esto, encontramos al interior de la comuna sectores homogéneos, es decir, con un acento marcado en cuanto al grupo socio económico predominante. Según el mapa 3.4 la clasificación efectuada por AIM y Map City (adaptado para efectos de este trabajo), la población de alto status definida como A, B, C1 (color rojo) se emplaza principalmente en el sector oriente (distrito 7) y en el centro de la comuna con manchones, distritos 6, 8 y 9 y encubiertamente en distritos como el 1, 2, 3, 4 y 21; a su vez la población de bajos ingresos definida como D (amarillo) tiene asiento principalmente en sector sur poniente, otros manchones aparecen en los distritos 14, 15, 18 y 20. Además, el sector de Departamental con avenida La Florida el distrito 5, otros manchones se ubican en distritos 1, 6, 7, 8, 11, 17, y 19. Y encubiertamente están los distritos 2, 9, 10, 12, 13 y 16.

Mapa 3. 4: Distribución de grupos socio económicos en La Florida.

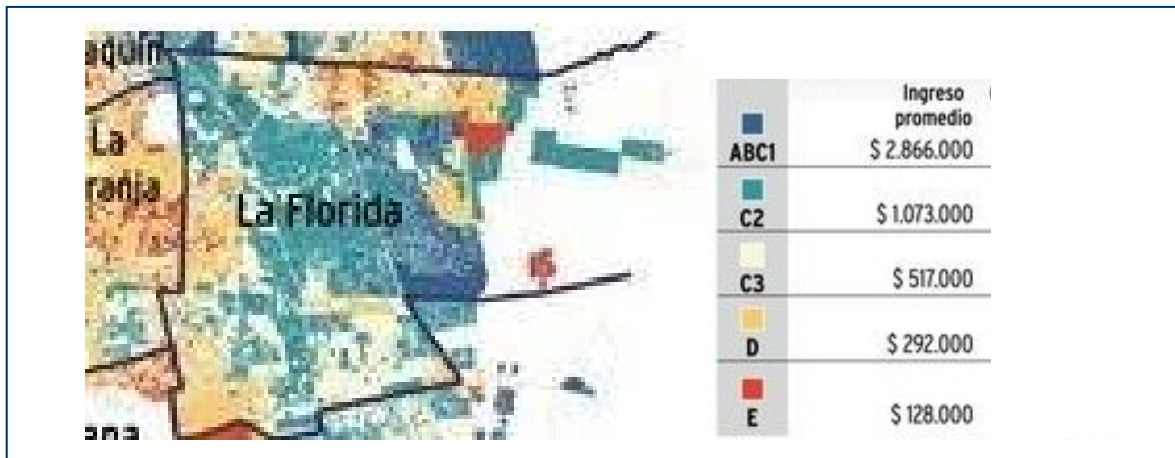


Fuente: Mapcity y AIM, adaptación a zonas censales, base cartográfica Departamento de Catastro de La Florida, sin escala.

El resto de la comuna se presenta de forma más heterogénea, conviviendo grupos socioeconómicos C2, C3, D y otros. Esta convivencia es una de las características principales del espacio social de la comuna.

Distribución espacial de Ingresos en la Florida

Lamina 3.1: Distribución de ingresos en la comuna.



Fuente: Recurso Electrónico.

La distribución de ingresos en el territorio está desigualmente repartida, con áreas que presentan importantes montos de ingresos hacia el oriente, siguiendo la distribución distrital de los grupos socioeconómicos del punto anterior, con un fuerte contraste con el sector sur poniente y límite nor-poniente de La Florida.

3.3.5 Acceso a Internet

El índice de penetración de Internet por hogar indica que los distritos del sector centro y oriente de la comuna son los que presentan los índices más altos de acceso de esta tecnología, esto producto del tipo de población que se emplaza en estas áreas. A su vez, los con menor índice son precisamente los distritos pobres del sur poniente y del límite norte (distrito 5).

Mapa 3.5 y 3.6: Mapa de índice de penetración de Internet por distrito y mapa de brecha digital entre distritos.



Fuente: Cristian Hernández, 2006. Base cartográfica Departamento de Catastro de La Florida. Sin escala.

La importancia de este hecho es el desequilibrio digital que existe en la comuna puede ser entendido como una limitante para el desarrollo (Cristian Hernández, 2006), afectando la competitividad de estos sectores de la ciudad. De este modo, la brecha digital propiamente es un elemento a considerar en la caracterización socio económica de la población y por tanto del territorio, tal brecha es consistente con los datos de los grupos socio económicos que pueblan la comuna y con los de distribución del ingreso. En este contexto es que se puede hacer la primera aproximación de la posición de la comuna en el marco de la ciudad de Santiago, respecto de sus diferencias internas, es decir, a partir de estos elementos se puede afirmar que la comuna presenta dos caras, una moderna e inserta dentro del clima desarrollo del país, enclavada en el área central y partes altas del sector oriente; y una atrasada y poco competitiva en la parte sur poniente.

3.3.6 Composición de la fuerza de trabajo

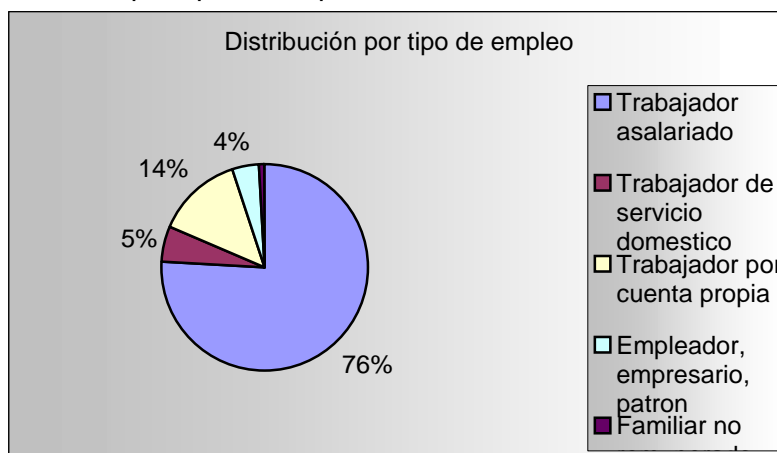
Las personas que trabajan según el Censo 2002 en La Florida son 156985, representan 42,94% del total. El mayor porcentaje de corresponde a trabajadores asalariados con un 76 %, de la fuerza laboral disponible, si consideramos también al servicio doméstico la cifra se eleva al 81%. La tabla y gráfico siguientes se estructuran a partir del tipo de actividad que desempeña la población relacionados con los tramos de edad en quinquenios.

Tabla 3.4: Distribución por tipo de empleo y tramo de edad.

Edad	Trabajador asalariado	Trabajador de servicio doméstico	Trabajador independiente.	Empleador, empresario o patrón	Familiar no remunerad	Total
15-19	4259	131	235	87	81	4793
20-24	14116	513	889	438	139	16095
25-29	19184	721	1788	699	147	22539
30-34	17262	923	2243	751	131	21310
35-39	15550	1136	2697	890	136	20409
40-44	14722	1328	3462	1038	159	20709
45-49	12690	1184	3322	873	155	18224
50-54	10019	1086	2884	702	145	14836
55-59	6318	805	2015	438	87	9663
60-64	3120	459	1221	217	87	5104
65-69	1171	172	500	98	46	1987
70-74	497	58	227	39	27	848
75-79	117	21	76	12	15	241
80 y más	145	15	46	16	5	227
Total	119170	8552	21605	6298	1360	156985

Fuente: Censo 2002, tabla elaborada con Redatam Plus; I.N.E. 2002

Gráfico 3.1: Distribución por tipo de empleo.

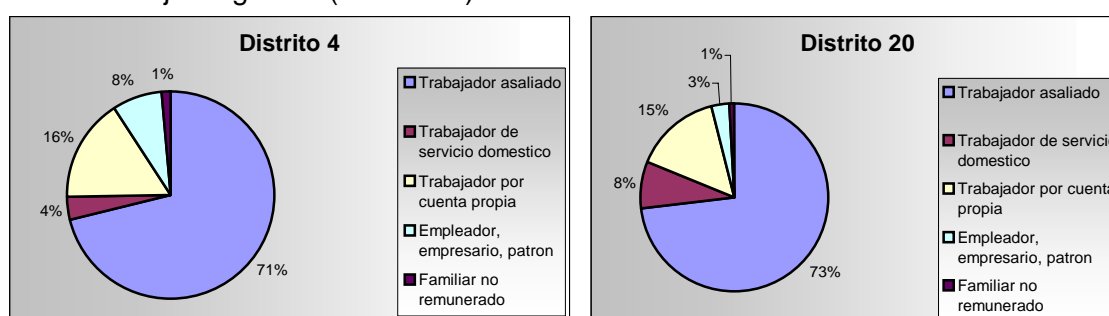


Fuente: Censo 2002; I.N.E. 2002

3.3.7 Distribución de la fuerza de trabajo por distrito.

La distribución de la fuerza de trabajo a través de los diferentes distritos se mantiene dentro de márgenes muy estrechos entre uno y otro, marcando la heterogeneidad socio-económica de la población en el territorio comunal, sin embargo, el análisis del dato de trabajadores de servicio doméstico se advierte que sí existen diferencias que resultan significativas entre distritos que concentran altos porcentajes de población pobre y los que albergan mayor número de población de ingresos medios y altos.

Grafico 3.2 y 3.3: Distribución comparativa entre un distrito de altos ingresos (distrito 4) con uno de bajos ingresos (distrito 20).



Fuente: Censo 2002; I.N.E. 2002

Este dato presenta una variación significativa entre unidades distritales con diferentes características socio económicas, el distrito 4 con un nivel de ingresos alto difiere respecto del distrito 20, en cuanto a que, proporcionalmente, el doble de la población que trabaja lo hace en el servicio doméstico, 4 y 8% respectivamente (es importante destacar que el dato está referido principalmente a empleo femenino, aunque existen excepciones). Si se observa un distrito más “homogéneo” socio económicamente como el distrito 10, se aprecia que para esta categoría de ocupación un valor de 8% ó cercano es alto.

Por otro lado, si la categoría analizada es “empleador, empresario o patrón”, la relación existente entre distritos con distinta composición socio-económica es la siguiente, para los distritos de altos ingresos (como el distrito 4) el valor oscila alrededor del 8%; en distritos con mayor porcentaje de población pobre (distrito 20), este valor es de 3% aproximadamente. Para el caso de un distrito más heterogéneo el valor porcentual es de un 4% de la población que trabaja en esta categoría ocupacional. Estos dos datos muestran una realidad inversa en distritos con diferentes ingresos, pese a estas

diferencias aún así La Florida se define como una comuna heterogénea en cuanto a las características socio- económicas.

3.4 Elementos Funcionales

El actual modelo policéntrico “...revaloriza la importancia estratégica de las infraestructuras de transportes y comunicaciones.” (Ortiz y Escolano, 2005), en función de las necesidades de la población y del proceso de renovación urbana. La accesibilidad del territorio es una cualidad esencial para determinar su valor, por lo tanto, las mejoras en la infraestructura experimentada por la comuna se constituyen en un elemento más, teóricamente, en la consolidación del centro de La Florida como sub-centro del Gran Santiago.

3.4.1 Vialidad e infraestructura de transporte

La red vial está marcada por la presencia de tres ejes de importancia metropolitana: Vicuña Mackenna, avenida Circunvalación Américo Vespucio y avenida La Florida; estas estructuran los flujos y establecen una jerarquía en la trama vial, la cual no es equiparada por otros ejes. En un segundo nivel de importancia están los ejes Froilan Roa-Colombia, Santa Raquel (recientemente conectada hasta Puente Alto), constituyen alternativas a Vicuña Mackenna y recogen flujos que se desplazan entre la zona sur de la comuna y el centro de Santiago. Avenida Tobalaba se perfila como la principal forma de acceso del sector oriente floridano al sector de oriente de la ciudad, la concreción está influida por el crecimiento del sector inmobiliario y por la necesidad de conexión rápida.

Los ejes que conectan de oriente a poniente la comuna con sus vecinos, son en orden de importancia: Departamental y Trinidad, que participan de la vialidad interna y externa de la comuna; Walker Martínez-Lía Aguirre, Rojas Magallanes conectan partes tan disímiles como el sector de Lo Cañas con el centro de la comuna; Santa Julia, Enrique Olivares-Sotero del Rio, José Miguel Carrera, San José de Estrella, General Arraigada, María Elena y otras de calles de menor importancia articulan los desplazamientos de grupos de bajos ingresos principalmente. El grueso de la vialidad cumple con funciones locales, permitiendo la conexión de zonas residenciales y comerciales con la red comunal e intercomunal.

3.4.2 Carretera Urbana Américo Vespucio Sur y Acceso Sur de Santiago.

La construcción de la primera data desde inicios del 2003, esta moderna vía recorre la parte norte de la comuna en forma diagonal, aprovechando la vía ya existente. Ha permitido la reducción de los tiempos de viaje entre el sector oriente y la parte sur del Gran Santiago. Con esto, mejora el acceso a los grandes centros comerciales del sector centro, acercándolo a los mercados consumidores del sector oriente.

Por su parte, el acceso Sur de Santiago es una carretera planteada como alternativa a la antigua Ruta 5, atravesando las comunas de Paine, Buin, Puente Alto, La Pintana, La Granja y la Florida. A la fecha, la vía no ha sido concretada por diversos motivos, constituyéndose en un foco de conflicto para la población que habita en las cercanías.

3.4.3 Metro

El Metro se instala en La Florida a partir del año 1997 con dos estaciones: Mirador de la Florida y Bellavista de La Florida (estación terminal de esa época). La realización de estas obras fue estimulada por la presencia del Mall emplazado en ese sector, así las justificaciones sociales de la obra fueron potenciadas por el factor comercial. A partir del 2003 se inician los trabajos de extensión del metro hacia Puente Alto. A finales del 2005 y en primer semestre del 2006 se inauguraron con 4 nuevas estaciones distribuidas por Vicuña Mackenna: Vicente Valdés, Rojas Magallanes, Trinidad, Los Quillayes.

La consolidación y ampliación de la red Metro augura una nueva dimensión para la calidad de vida del sector sur oriente. A la fecha, la dominancia de este medio se ha dejado sentir en los tiempos de desplazamientos principalmente para la población de Puente Alto y La Pintana, con efectos visibles principalmente en la descongestión de Vicuña Mackenna. Si bien el mismo beneficio experimentan los habitantes de La Florida, su efecto mejor se advierte en la descongestión de las vías.

Dado estos argumentos, la construcción del metro ha significado un aumento de la plusvalía de los terrenos que se emplazan en su cercanía, esto se aprecia claramente en el efecto que tuvo sobre el valor fiscal de la propiedades que se encuentran en sus inmediaciones, las cuales subieron considerablemente su avaluo, aumentado en algunos

casos hasta mas de 2 veces su valor (Servicio de Impuestos Internos Territorial de La Florida, 2005).

3.4.4 Transantiago

La racionalización del servicio de transporte colectivo y el uso de las vías supone un adelanto para la población con una mejora sustancial en la calidad del servicio (mejora de los tiempos de desplazamientos, reducción de los atochamientos y la contaminación), además, de la implementación de toda una serie de tecnologías para el transporte optimizando el servicio en un sentido global. La apuesta no sólo está orientada a la mejora de servicio para el público, sino que también para un funcionamiento más armónico de la ciudad.

3.5 Corolario preliminar

Del análisis de los elementos físicos y geográficos, demográficos y de su conformación y funcionamiento urbano, tenemos que existen grandes áreas bien diferenciadas, ellas se ordenan casi como en un “degrade” (desde la partes altas hasta las bajas) al interior de la comuna y también de la ciudad (esto desde el punto de vista de la cercanía con otras comunas que presentan características similares en los bordes que comparten).

Así, se tiene áreas de altos ingresos enclavadas en las partes altas de la comuna, donde la calidad del espacio es aprovechada por el tipo de urbanización para grupos socio económicos de altos ingresos y sectores consolidados con población de nivel de ingresos medios que actualmente están en renovación. Con ellos, se inscriben elementos dinamizantes como ha sido el Mall Plaza Vespucio; en efecto, la instalación de este gran centro de servicios concentrado, ha generado sinergias que están cambiando y revitalizando el sector centro, modernizando su arquitectura, renovando la población, generando las condiciones para la construcción de importantes obras de infraestructura (Metro, carreteras) con efectos positivos en la comunidad. Y áreas de bajos ingresos compuestas por poblaciones sociales principalmente, aglomeradas en las partes planas y con altos grado de asistencia de las autoridades, las cuales no han sido integradas a este proceso modernizador.

CAPITULO IV: CARACTERIZACIÓN SOCIO ESPACIAL DE LA FLORIDA.

4.1 Características

Para el desarrollo de un análisis espacial de la función de La Florida en el marco de la ciudad de Santiago sobre la base de los movimientos generados en su territorio, es necesario la realización de una caracterización socio espacial de la población que contiene y como se expresan en él las relaciones producidas y el funcionamiento global de los elementos que la componen.

El poblamiento de la comuna refleja la complejidad del proceso de urbanización de Santiago. Así, la comuna presenta diversos paisajes urbanos resultante de esta dinámica (ver mapa 4.1). Las condiciones geográficas, las características ambientales, los modelos económicos por los que han transitado el país en los últimos 50 años, el modelo social que ello ha conllevado, los movimientos de población, la actividad privada urbanizadora, etc., han contribuido y contribuyen a la formación y reconfiguración de esta parte de la ciudad, dinamizándola y actualizando su estructura.

La intervención de agentes privados en el proceso de urbanización está modelando un espacio que podemos reconocer en otros lugares (México, Sao Paulo, etc.), siendo la actual base en que se enmarca el proceso de urbanización vigente. De este modo, el modelo de ciudad planificado por parte de agentes públicos, como el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y materializado por agentes privados y públicos, se enfrenta a áreas consolidadas en términos urbanos, para las que se intenta redefinir el rol y su función en el contexto del Gran Santiago.

En La Florida se distinguen sectores claramente diferenciados que responden a las circunstancias históricas en las que se han desarrollado: un sector altamente deteriorado, correspondiente a todas aquellas poblaciones sociales que fueron instaladas a partir de los '70, emplazadas preferentemente al oriente de avenida Santa Raquel; barrios consolidados: que corresponden a loteos de vieja data, con unidades prediales de grandes dimensiones y baja densidad de población, emplazadas entre avenida Vicuña Mackenna y avenida La Florida; áreas para población de alto status, referidas a poblamientos recientes, muchas de ellas con características de ciudad jardín,

enclavadas en áreas de buenas condiciones ambientales (que corresponden hoy a áreas de mayor peligro potencial) localizadas al oriente de avenida Tobalaba, muy afines en términos de paisaje a las del sector alto; finalmente el área centro de la comuna, con un activo proceso de renovación, característicos en ellos son sus imponentes centros comerciales y de servicios, potenciados por importantes obras de infraestructuras.

En líneas generales se distinguen las siguientes agrupaciones de usos (ver mapa 4.2):

- Sector comercial, de servicios intercomunales, residencial; sector centro de La Florida (área de renovación).
- Sectores comerciales y de servicios comunales: eje Vicuña Mackenna, avenida La Florida, Santa Raquel.
- Área residencial: de alto status, con urbanizaciones tipo ciudad jardín ubicados en los distritos censales 4, 7 y parte del 6 (Santa Julia; Lo Cañas, Santa Irene de lo Cañas), área de alto status renovada con densificación en altura, distritos 1, 2, 3 y 21 (sector centro de La Florida, eje Walker Martínez); área de estatus medio con deterioro moderado o bajo, distritos 4, 10, 11, 12, 8, 9, y parte de distritos 2 y 3 (sector centro, unidades vecinales 6,7,8,15,16,17,18,19,20,13,14,24,5,36,26,31); área de status socio económico bajo con alto nivel de deterioro y concentración de población, distritos 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 5, y parte de distritos 2 y 6.
- Áreas de riesgo: quebradas, piedemont.
- Área Verde: sector de áridos (disponible solo como área verde dadas sus características morfo-funcionales).

4.2 Sector comercial, servicios intercomunales y residencial (área de renovación).

Las actividades comerciales se localizan en las vías estructurantes que atraviesan la comuna como Vicuña Mackenna, Américo Vesputio y Froilan Roa. El comercio mayor es el más destacado, luego los servicios públicos de escala local (municipalidad) e intercomunal (SII, Registro Civil, Juzgado Zona Sur) y los servicios financieros. El principal referente de este sector son los Malls Plaza Vesputio y Florida Center, ambos han sido el motor de la transformación en curso actualmente. Los servicios están ligados principalmente a servicios profesionales,

con prestaciones de salud, como las emplazadas en edificios destinados a este fin: Clínica Avansalud, Florida Salud, Más Vida, Integramédica, ubicados en las cercanías de Avenida Vicuña Mackenna y de los grandes centros comerciales. Por otra parte, los servicios municipales se localizan en el centro cívico de calle Cabildo y en otras dependencias repartidas en diferentes puntos del sector centro.

Las áreas definidas como de uso industrial están ocupadas con actividades de bodegaje principalmente ó son sitios eriazos. Se localizan en el borde norte, avenida Departamental, con predios que superan los 10000 m². Con la evolución de la comuna, se hace muy difícil el emplazamiento de industria en estos terrenos.

Las actividades clasificadas como de culto y cultura están representadas por el Santuario de Schoenstatt, importante pulmón verde del sector, adicionalmente está definido como sitio de conservación histórica.

En relación con las viviendas, la principal característica es la subdivisión predial, con una gran diversidad de tamaños, desde 100 m² hasta más de 10000 m². Esta heterogeneidad se asocia a distintos momentos y tipos de urbanización, así como a las definiciones de uso que se normaron - industrial o residencial - haciendo de su fisonomía una síntesis de la sucesión de proyectos, que van desde las parcelas agro residenciales y viviendas unifamiliares semi rurales, a zonas industriales de los '70, hasta proyectos de edificación en altura actuales.

En el período 1992-2002, se registra una modificación de la distribución de tipologías habitacionales, en este sentido las casas han disminuido de 80% a 61%, mientras que los departamentos aumentaron de 16% a 36% (Memoria Explicativa "Modificación Sector Centro", 2007). Unido a lo anterior, la tenencia ha variado, con un aumento de las viviendas arrendadas, concentrando el sector el mayor número, esto nos dice que hay un alto porcentaje de población que no está asentada en forma definitiva.

En esta área, además, se verifica una baja densidad poblacional y un progresivo envejecimiento, todos señales de obsolescencia funcional. Este proceso se constata en terreno por la presencia de viviendas unifamiliares con diversos grados de deterioro.

Así, es posible distinguir diversos tipos urbanos:

- Hacia el extremo poniente, entre Punta Arenas y avenida Vicuña Mackenna Oriente, conviven algunos poblamientos tipo ciudad jardín, con viviendas sociales y proyectos realizados por trabajadores.
- Entre avenida Vicuña Mackenna Oriente y calle Froilan Roa, se ubican predios más grandes, ocupados por los mall, intercalados por con poblaciones con predios de entre 100 y 200 m², provocando gran contraste tipológico.
- Avenida Américo Vespucio y avenida La Florida, vivienda social, loteos para clase medias, equipamientos de escala comunal.

En cuanto a equipamientos educacionales, estos incluyen colegios, institutos profesionales y establecimientos de educación superior (Universidad de Las Américas, Duoc y Manpower), la actividad se ha diversificado en los últimos años, mejorando la cantidad y calidad de la oferta. Esta actividad atrae un importante contingente educacional a este sector de la comuna, tanto en educación básica y media como de educación superior.

4.3 Sector comercial y de servicios comunales: eje Vicuña Mackenna, avenida La Florida, Santa Raquel.

Las zonas de comercio se emplazan preferentemente en las principales vías que estructura el tránsito de sur a norte: Vicuña Mackenna, avenida La Florida, Santa Raquel. Las dos primeras aglutinan en su entorno actividades comerciales de variados rubros y escala, por ejemplo supermercados, centros comerciales importantes (Sodimac, Blockbuster, etc.), recreacionales (restaurante, pubs y discotecas), y algunos sectores destinados a las actividades financieras, con edificaciones apropiadas para la recepción de volúmenes importantes de público. Además, existe una variada gama de actividades comerciales menores como armados de computadores, servicios para el vehículo, servicios para el hogar, etc., que adaptan viviendas familiares para la actividad.

En Santa Raquel también se ubican algunos comercios de cierta relevancia como supermercados, además de infraestructura eléctrica y comunicacional, sin embargo el grueso de las actividades está referida a comercio menor destinado a las necesidades

locales, la explicación de esta situación está dada por la cercanía de poblaciones de bajo status económico y el carácter local de avenida Santa Raquel. En la tabla 1.3 y mapa 4.1, están resumidas y espacializadas las características de los distintos usos existentes en La Florida.

Tabla 4.1: Cuadro resumen Agrupaciones de Uso.

Áreas	Ubicación	Área de influencia	Infraestructura urbana	Morfología urbana predominante	Ocupación suelo	Destino preferente	Grupos sociales	Observación
Comercial, servicios intercomunales, residencial; sector centro	Centro comunal	Intercomunal	Grandes vías, carretera urbana, red de metro, buen estado	Grandes volúmenes, construcción en altura	Alta en crecimiento	Comercial y servicios,	Medio alto.	Área de renovación
Residencial:	Toda la comuna	Comunal	Vías locales, estado variable, extensión de línea del metro por av. Vicuña Mackenna	Volúmenes variables en función del sector	Media alta alta, renovación en algunos sectores	Residencial con servicios comunales y locales	Variado dependiendo del sector	Área dormitorio
Sector comercial: ejes Vicuña Mackenna, La Florida, Santa Raquel.	Ejes estructurantes	Intercomunal, comunal, local.	Vías metropolitanas y colectora	Volúmenes medianos y pequeños adaptados	Media, con alternancias de usos	Mixto, predominio de residencial	Medio, bajo hacia el limite sur	Distinto grado de desarrollo según la Importancia de la vía.
Áreas de riesgo geofísico:	Sectores altos	Comunal.	-----	-----	Nula	Protección , Esparcimiento y conservación	Medio alto	Área de protección
Área Verde: sector de áridos.	Borde sur poniente	Intercomunal	-----	-----	Nula	Esparcimiento y conservación	Bordeado por sectores bajos	Potencialmente área de conservación natural y recreación)

Fuente: Elaboración propia, a partir del análisis urbano.

4.4 Área residencial

4.4.1 Área tipo ciudad Jardín.

Al oriente de avenida Tobalaba (Sánchez Fontecilla) se ubica el loteo Lo Cañas, el cual incluye mayoritariamente lotes de 5000 m², remanentes de parcelaciones agrícolas. Enclavados en el piedemont, la estructuración urbana del área se ha acercado progresivamente a una fisonomía de ciudad jardín. A partir de la década de los '80, esta porción del territorio comunal ha renovado su población con migrantes de otras comunas provenientes de sectores acomodados de Santiago principalmente La Reina, Ñuñoa y Peñalolén (Departamento de Ventas Proyecto Santa Sofía de Macul y Jardines de la Viña, 2007). Las buenas condiciones ambientales, en términos de clima y paisaje (belleza escénica natural), unido a la inversión necesaria para acondicionar adecuadamente estos espacios (a causa de las complicadas condiciones topográficas) han determinado que este sea el destino preferido de familias de alto status, en una clara expansión hacia el oriente a través del piedemont de los grupos de alto ingresos.

Con este escenario, se inicia el poblamiento y loteo de las antiguas parcelas con importantes proyectos inmobiliarios destinados a la construcción de viviendas con valores sobre las 2500 UF. Tales proyectos ofrecen a sus clientes una urbanización de primer nivel, seguridad en los accesos, cercanías a centros educacionales importantes, accesos expeditos, calidad ambiental y un buen negocio inmobiliario en el tiempo.

Sin embargo, este sector está desconectado del resto de la realidad comunal, por ejemplo, poseen los más altos índices de ingresos o de penetración de Internet (ver cap. III), la interacción social se limita sólo a ciertas actividades bien delimitadas, vinculándose activamente con comunas como Vitacura, Las Condes, Providencia y Peñalolén donde el 80% de los nuevos residentes tiene su trabajo (Departamento de Ventas Proyecto Santa Sofía de Macul, 2007). Socialmente este espacio progresivamente se homogeneiza por la emigración y reubicación (producto de la venta de terrenos) de la población original, constituyéndose en una zonas de expansión de la ciudad (ver capítulo VI).

4.4.2 Área de alto status renovada con densificación en altura.

Se ubica en las cercanías del sector centro, esta área en la actualidad está en proceso de cambio. Las tradicionales viviendas unifamiliares son reemplazadas por modernas edificaciones en alturas, dirigidas a familias jóvenes de status medios. La renovación se realiza en propiedades especialmente adaptadas para contener las nuevas densidades (no sólo de personas sino que también de vehículos).

En este sentido, la estructuración social de estos espacios ha sido fuertemente modificada por su nueva realidad urbana, la renovación de la población y las actividades que allí se enclavan, definiendo a esta parte de la comuna cómo un área de densificación, presentando una alta dinámica de reconversión. Es en esta área donde se aprecia mejor los cambios morfológicos.

4.4.3 Área de estatus medio con deterioro moderado o bajo.

Está relacionada en buena medida con antiguos loteos, de unidades prediales de grandes dimensiones (en relación a sectores de bajo status). Es frecuente encontrar superficies del orden de 1000 m² en loteos como Santa Julia (distrito 4), o de 400 m², como en lotes de la Cooperativa 21 de Mayo (distrito 12) ó La Alborada (distrito 10), en general el tamaño predial oscila entre los 200 a 150 m². Estos sectores se emplazan preferentemente entre las avenidas Vicuña Mackenna por el poniente y avenida Tobalaba por el oriente y desde Walker Martínez por el norte hasta el límite sur. En estas áreas la población pertenece a distintos grupos socioeconómicos, dándose una alta interacción entre ellos (ver cap. III).

Los primeros loteos se remontan a la década del '50 al '60, los últimos son de data más reciente. Dado lo antiguo del doblamiento, la disponibilidad de equipamientos no es la requerida por los estándares actuales, sólo existe un consultorio, un cuartel de investigaciones y uno de bomberos. El resto de los equipamientos están referidos a comercios de pequeña y mediana escala (Santa Isabel, Ribeiro) y gran escala (Líder Santa Amalia). En este sentido, las grandes avenidas concentran preferentemente el equipamiento. El aumento y la mejora de la oferta en educación es otra característica de este sector, sin embargo, solamente comprende sedes periféricas de entidades mayores (Instituto John Kennedy) o preuniversitarios.

En cuanto a la calidad de las urbanizaciones asociadas a las poblaciones existentes, son notablemente mejores que las de otros sectores, sin embargo, la casi nula inversión en conservación, unido al uso inapropiado propicia el deterioro de la infraestructura vial.

Dado que la configuración morfológica está definida por predios de variadas dimensiones, destinados preferentemente a viviendas unifamiliares con densidades de población moderadas (ver cap. III) en relación a distritos de bajo status, hace que sea un área interesante para la edificación de nuevos proyectos habitacionales o de servicios, pudiendo ser éste un sector bastante dinámico en el futuro. El crecimiento vertical con conjuntos multifamiliares se localiza en torno a Colombia, Vicente Valdés, Vicuña Mackenna todos con alturas menores a 20 pisos. Otras edificaciones en altura se encuentran repartidas en las calles México, Honduras, Panamá, Alonso de Ercilla, entre otras, menores de 5 pisos.

Las perspectivas de futuro como ya se comentó, son interesantes, la cercanía a grandes comercios como malls (Plaza Vespucio y Tobalaba), variada oferta educacional (básica y media principalmente), buenas vías de acceso y la prolongación de la línea 5 del metro, estimulan esta área a renovar las estructuras que en ella se emplazan acomodándose a las nuevas condiciones.

4.4.4 Área de status bajo con alto nivel de deterioro y concentración de población.

Los sectores en deterioro de la comuna están localizados preferentemente al poniente de Vicuña Mackenna (distritos 14, 15, 18, y 20) y en las cercanías del Zanjón de la Aguada y Departamental (distritos 5, y 6) (ver cap. III). Poblamientos generados por instancias públicas a finales de la década de los '60 hasta mediados de lo '80 y por emergencia en la primera parte de los '90 configuraron estos tipos en la morfología de la comuna.

La villa O'Higgins (distritos 19 y 20) es la primera población generada en La Florida con este objetivo, se constituyó en lo que fueron los límites de la ciudad de Santiago (de aquel entonces), delimitada por avenida Américo Vespucio con viviendas unifamiliares hacia el

interior y multifamiliares en los bordes. La orientación de estas viviendas estaba dirigida hacia estratos bajos, en un intento por resolver los problemas habitacionales de la época. En años posteriores ha quedado en evidencia que los criterios utilizados en el diseño de las obras de urbanización no consideraron la evolución socio económica de la población y por lo tanto, no dan cuenta de las necesidades y aspiraciones de los ocupantes de hoy. Calles estrechas, antejardines reducidos, desigual relación área verde/ población, crecimiento demográfico del sector, falta de equipamientos, etc., son parte de los problemas estructurales que la aquejan.

La población Los Navíos (distrito 14) constituida hacia finales de los '80, posee una morfología urbana homogénea con viviendas unifamiliares de dos pisos. El tamaño predial de estas construcciones es uno de los detalles que salta a la vista, con dimensiones de 3 por 20 m en promedio, definiendo un tipo estructural compacto. Al igual que la Villa O'Higgins, las densidades son elevadas respecto del resto de la comuna (25 mil hab/km²). Deficiencia en la calidad de las urbanizaciones son claramente reconocibles, por ejemplo, en el estado de conservación de las calzadas, en general asfaltadas (menor costo), donde "hoyos" son parte del paisaje, con importante incidencia en los tiempos de desplazamiento y daños en vehículos. El problema es agravado tras cada lluvia o modificación de los flujos de tránsito. Además, las viviendas presentan alto grado de deterioro, con frecuentes problemas estructurales y también de privacidad, como corolario de lo anterior.

Poblaciones como Nuevo Amanecer (distrito 5), Las Higueras y Tres de Mayo (en recuerdo del aluvión de esa fecha del 1993, ambas en el distrito 7), se configuran a partir de los '70, respondiendo a las necesidades habitacionales de la época. La población Tres de Mayo tiene su origen tras la emergencia generada a partir del aluvión de mayo de 1993, en que las poblaciones aledañas a la quebrada de Macul fueron arrasadas por el flujo de agua y barro.

Dado que estas áreas están constituidas como residenciales, los equipamientos están formados principalmente por plazas, áreas de deporte, comercio menor y culto, todas restringidas sólo al ámbito local. Los establecimientos educacionales, sin embargo, han experimentado un aumento en el número, con una mejora substancial en infraestructuras y en la calidad de su enseñanza (reforma escolar 2004).

Un aspecto significativo se origina por la aplicación de las leyes 19583, 19667 y 19727 (conocida como ley del “mono”), dado que aproximadamente el 75% de viviendas regularizadas corresponden a las emplazadas en distritos de bajo status (Dirección de Obras de La Florida, 2004). Este indicador muestra la necesidad sentida de la población por mejorar las condiciones de sus viviendas. La expresión espacial más evidente es el amontonamiento de la viviendas visto en el continuo de las fachadas o en el aumento de la ocupación predial (visto desde la vertical), superando las proyecciones de crecimiento efectuadas antes de su construcción.

Las densificaciones hechas verticalmente también presentan condiciones particulares acordes con el contexto general. Así, bloques de condominios como “Los Quillayes” (distrito 15) con escalera tipo tijera, de 4 pisos son un adelanto de situaciones que se repiten en mayor escala en Puente Alto. La creación de tales conjuntos está en acuerdo con la necesidad de ofrecer viviendas económicas a poblaciones de escasos recursos y solucionar el problema de allegados de otros sectores de Santiago (erradicación). Así, se completa el poblamiento de esta parte de la comuna. Es interesante observar que al igual que las viviendas unifamiliares, construcciones como departamentos presentan ampliaciones, que para el caso de unidades habitacionales verticales son potencialmente peligrosas para quien las habita (dado lo elemental de su construcción), pero que dan cuenta del crecimiento del número de integrantes de la familia.

Dada estas circunstancias, las interacciones sociales son homogéneas, problemas de delincuencia, tráfico de drogas, violencia, etc., son comunes y responden a la realidad de estos sectores, así, como de otros sectores equivalentes en el resto de Santiago. La alta concentración de población y la pobre oferta de servicios, son aspectos comunes a todos ellos. Si utilizamos como indicador el grado de deterioro de las urbanizaciones referidas exclusivamente al estado de conservación de la vialidad, se distingue claramente el abandono y la desconexión con otros sectores más desarrollados de la comuna (ver cap. III).

En general existe una correspondencia entre las poblaciones ubicadas en los límites con las poblaciones contiguas de las comunas vecinas. Así, la población del piedemont de La Florida experimenta un proceso de poblamiento similar al de Peñalolén, a su vez, la villa O’Higgins se corresponde con sus vecinos de la Granja y San Joaquín. El sector de los

Quillayes y los Navíos anticipan lo que existe Puente Alto y La Pintana. Y la Villa Los Andes del Sur es una prolongación del crecimiento de los sectores medios de La Florida (en la tabla 4.2 están resumidas las características de los distintos tipos de poblamientos de La Florida).

Finalmente, la vinculación entre el espacio urbano de La Florida con el resto de la ciudad encuentra en su composición social el factor determinante respecto del resto del tejido urbano, haciendo de La Florida una comuna heterogénea en términos poblacionales. La condición socio-económica se constituye en un importante elemento dinamizador de los movimientos de población de la comuna, caracterizando los patrones de desplazamientos.

Los sucesivos poblamientos que ha enfrentado La Florida, responden a distintas necesidades de la población de Santiago, a momentos económicos diferentes del país configurando el tipo de relación con el resto de la ciudad que le será propia (en tiempo y espacio), en este sentido las características vitales de la población son parámetros importantes con los que explicamos muchas de las interacciones que existen hoy, pese a los cambios experimentados por la sociedad y por la ciudad. Santiago como lo conocemos hoy, pese a la transformación física a la que ha estado sujeto en los últimos 20 años, sigue acogiendo estas realidades, las cuales no necesariamente se ajustan entre sí, sino que se superponen, entorpeciendo su continuidad.

Tabla 4.2: Cuadro resumen Área residencial

Áreas	Tamaño predial	Tipo de equipamiento	Tipo de Comercio	Estado de infraestructura vial	Conservación de viviendas	Densidad poblacional	Interacción Social	Observación
Tipo Ciudad Jardín	Variable, predominio de tamaño Grande (5000 m2)	Local	Local	En construcción Buen estado	Bien Conservado – Renovación de Población	Baja	Baja	Área de crecimiento
De alto status renovada con densificación en altura	Variable, Avance de la construcción en altura	Local y comunal	Inter. comunal	Modernización Buen estado	Barrios Nuevos- Viviendas Multifamiliares	Media (en aumento)	Alta	Área de renovación
De estatus medio con deterioro moderado o bajo	Variabes, Barrios consolidados, de 100 a 5000 mts2.	Local y comunal	Local y comunal	Buen estado	Bien conservadas	Media a alta	Alto	Barrios consolidados
De status bajo con alto nivel de deterioro y concentración de población.	Pequeño 60 mts2, Alta concentración de condominios sociales	Local	Local	Deteriorado	Deterioradas	Alta	Baja	Barrios pobres en proceso de deterioro.

Fuente: Elaboración propia, a partir del análisis urbano.

CAPITULO V: ANÁLISIS DE DESPLAZAMIENTOS DE LA FLORIDA.

5.1 Características socio-espaciales de la Ciudad de Santiago.

Para introducir al tema de los desplazamientos que se producen en la comuna, es necesario caracterizar en términos socio-espaciales el Gran Santiago, área donde se emplaza La Florida y adonde se orientan principalmente los viajes de su población. La comuna se emplaza en la zona sur-oriente (según E.O.D. 2001), área que posee altas interacciones sociales, producto de la composición socio-económica de la población que la habita, que tiende a ser más heterogénea, a diferencias de los otros sectores que presentan una mayor una homogeneidad socioeconómica de la población en uno u otro sentido. Así, los sectores norte, sur y occidente concentran población con un nivel socio-económico bajo; por su parte el sector oriente y centro tienden a concentrar población de alto status (ver tabla 5.1).

El sector en que se emplaza La Florida presenta una heterogeneidad social evidente, con porcentajes de población según ingresos más nivelados en comparación a otros sectores (ver tabla 5.1); esta característica es compartida por las comunas que componen el sector sur-oriente, es decir Macul, Peñalolén y Puente Alto. El proceso de poblamiento de esta parte de la ciudad producido en estos últimos 10 años está generando una estructura social heterogénea, en el que los grupos de ingresos medios y altos tienden a equipararse y los de ingresos bajos tienden a disminuir (en términos porcentuales).

Tabla 5.1: Distribución de hogares según Nivel de Ingreso basado en E.O.D. 2001.

Sector	Bajo	%	Medio	%	Alto	%	Total	%
Norte	93997	15,5	105049	12,8	2421	2,8	201466	13,3
%	46,7		52,1		1,2			
Occidente	140151	23,1	172010	20,9	2101	2,5	314262	20,8
%	44,6		54,7					
Oriente	31374	5,2	158384	19,2	69047	81,0	258805	17,1
%	12,1		61,2					
Centro	21972	3,6	55210	6,7	1754	2,1	78936	5,2
%	27,8		69,9					
Sur	184696	30,5	147926	18,0	1965	2,3	334586	22,1
%	55,2		44,2					

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.5, elaborada por Mideplan y Sectra.

Tabla 5.1: Distribución de hogares según Nivel de Ingreso basado en E.O.D. 2001. (Continuación).

Sector	Bajo	%	Medio	%	Alto	%	Total	%
Sur Oriente	133558	22,0	184387	22,4	7938	9,3	325883	21,5
%	41,0		56,6		2,4			
Total	605748		822965		85226		1513938	
%	40,0		54,4		5,6		100	

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.5, elaborada por Mideplan y Sectra.

Un indicador interesante para caracterizar la zona sur-oriente de Santiago es la tasa de motorización, los datos nos muestran que después de la zona oriente con 1,11 vehículos por hogar, la zona sur-oriente se constituye en la segunda con una tasa de 0,53; el resto de las zonas posee montos menores a 0,48 vehículos/hogar (ver anexo capítulo V, tabla A). Si se analiza algunos barrios de las comunas que componen la zona, el índice de tenencia de vehículos es similar a la de la zona oriente, lo que indica las mejoras en el nivel socio económico de la población.

5.2 Características socio-espaciales al interior del sector Sur-oriente.

El sector sur-oriente presenta las siguientes características en cuanto a la distribución de hogares por ingresos y por comuna:

Tabla 5.2: Distribución por comuna de hogares según ingresos, sector Sur oriente.

Sector	Estrato E.O.D. 1991				Estrato E.O.D. 2001		
	Bajo	Medio	Alto	Sin Inf.	Bajo	Medio	Alto
La Florida	55576 67.7%	21567 26.2%	1265 1.5%	3714 4.5%	28702 29.5%	55921 57.5%	12529 12.8%
Macul	15925 53.4%	9599 32.2%	937 3.1%	3320 11.1%	7860 26.1%	16055 53.3%	6209 20.6%
Peñalolén	35349 79.5%	5600 12.6%	189 0.4%	3314 7.4%	16211 31.0%	27125 52.0%	9003 17.2%
Puente Alto	46999 76.2%	11934 19.3%	310 0.5%	2418 4.0%	59672 42.2%	77155 54.6%	4491 3.2%

Fuente: E.O.D. 1991 y 2001, extractado de la tabla 6.279 elaborada por Mideplan y Sectra.

Los valores más importantes de incremento para esta área de Santiago son para los grupos socio-económicos de status altos, así las comunas de Peñalolén y La Florida aumentaron 47 y 10 veces más respectivamente el número de hogares de altos ingresos. En general, en todas las comunas del sector existe una tendencia hacia la mejora del

nivel socio-económico de los hogares, incrementando la población de estratos medios y disminuyendo la de estratos bajos.

Lo anterior permite suponer que la variada composición social genera una estrella de viajes equilibrada en términos de la distribución de los montos para cada comuna de la ciudad.

5.3 Desplazamientos en el sector sur-oriente.

La Encuesta Origen Destino 2002, indica que en la ciudad se realizan más de 16 millones de viajes diariamente, para el sector sur-oriente el total de viajes es de más de 2,7 millones de viajes, distribuidos como lo muestra la tabla 5.3. (ver anexo V tabla B).

Tabla 5.3: Matriz destino de viajes diarios a toda hora para el sector sur-oriente.

Sector origen	Sector destino								Total
	Norte	Occidente	Oriente	Centro	Sur	Sur-Oriente	Externa	Sin Información	
Sur-Oriente	55406	57991	277811	147050	186358	1891731	4738	112173	2733259
Total	2049571	3049940	2803875	1749034	3261752	2733392	23560	612796	16283919

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.123, elaborada por Mideplan y Sectra.

Los datos para toda la ciudad muestran que la mayor parte de los desplazamientos se realizan al interior del mismo sector y a su vez al interior de cada comuna (ver anexo capítulo V, tabla B). Luego, los sectores que más atraen viajes son el centro y oriente. En cuanto al sector sur-oriente llama la atención que es el segundo destino para el sector oriente; y para el sur es el tercero. La tabla 5.3 muestra que el principal destino de la zona sur-oriente son el sector oriente, sur y centro.

En general los datos de la E.O.D. 2001 en relación a la E.O.D. 1991, muestran que el centro de Santiago disminuyó el número de viajes atraídos en comparación con el sector oriente que tiende a aumentarlos en horas punta, los desplazamientos generados en este horario son motivados por trabajo y estudio principalmente. En cuanto al trabajo, se constata un desplazamiento de las funciones del sector centro como C.B.D. hacia las comunas del oriente de la ciudad. Respecto de los viajes atraídos por estudios, la

construcción y modernización de los establecimientos educacionales en las comuna periféricas hace poco significativo el aporte de viajes por este motivo, sin embargo, el emplazamientos en comunas del sector oriente de distintas entidades de educación superior (universidades privadas e institutos de formación técnica) se constituye en un elemento importante que aumenta el número de viajes por este motivo.

5.4 Motivos de los desplazamientos en el sector sur oriente.

En cuanto a los motivos de los desplazamientos, la tabla 5.4 presenta el siguiente panorama para el sector sur-oriente:

Tabla 5.4: Generación de viajes según propósito, todo horario.

Sector	Propósito						Total	%
	Trabajo	%	Estudio	%	Otro	%		
Sur-Oriente	915322	21,4	677779	23,1	1829265	20,1	3422367	21,0
%	26,7		19,8		53,5			
Total	4275184		2927932		9080803		16283919	
%	26,3		18,0		55,8			

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.35, elaborada por Mideplan y Sectra.

Los datos de la tabla muestran que para el sector sur oriente, el motivo “otros” presenta sobre el 50% de los viajes, agrupando varias categorías de desplazamientos, por ejemplo: acompañar a alguien, acceso a servicios, paseo, compras, etc. Por lo tanto, los motivos de trabajo y estudio se constituyen en las categorías predominantes, siendo trabajo la más importante. Los valores de desplazamientos para el sector sur oriente están en correspondencia con los valores promedio de la ciudad.

Tabla 5.5: Atracción de viajes según propósito, todo horario.

Sector	Propósito						Total	%
	Trabajo	%	Estudio	%	Otro	%		
Sur-Oriente	612285	14,3	593413	20,3	1527693	16,8	2733392	16,8
%	22,4		21,7		55,9			
Total	4275184		2927932		9080803		16283919	
%	26,3		18,0		55,8			

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.43, elaborada por Mideplan y Sectra.

Por su parte, la tabla 5.5 presenta una situación similar respecto del ítem anterior, sobresaliendo los motivos de trabajo y estudios por las razones antes expuestas. Es importante destacar que los sectores centro y oriente poseen lo valores porcentuales más altos de atracción (ver anexo capítulo V, tabla E y F).

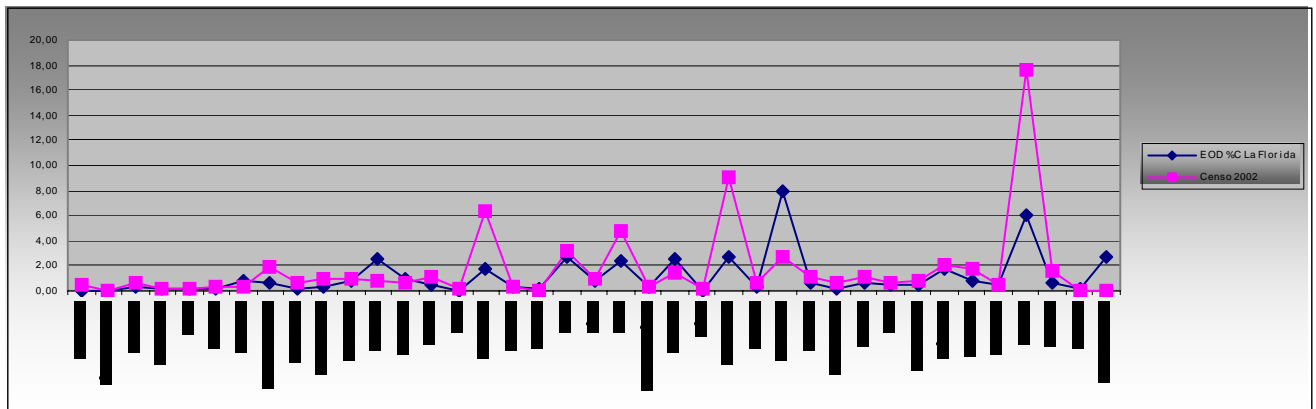
5.5 Desplazamientos en La Florida (según E.O.D. 2001 y Censo 2002).

5.5.1 Fuentes de información y tratamiento.

Para el análisis de este punto existen dos fuentes de información, la Encuesta Origen Destino 2001 y el Censo de Población y Vivienda 2002. Ambos instrumentos de medición abordan los desplazamientos de la población en el territorio comunal así como en la región, sin embargo, dado que sus objetivos y metodologías son distintos, tal información no es totalmente comparable, puesto que los montos de movimientos indicados por cada uno de los instrumentos está en rangos distintos, sin embargo, ambos complementan el análisis de los desplazamientos generados en La Florida ya que evidencian aspectos que el otro no considera producto de su metodología.

De este modo, si se considera el gráfico 5.1, elaborado sobre la base de los porcentajes obtenidos a partir información de desplazamiento totales de La Florida (E,O.D. 2001) y de la información de población que trabaja y estudia de la comuna mayor de 15 años (Censo 2002), se observa que las posiciones de los picos tiende a coincidir, aunque existen diferencias notorias en los montos efectivos (como se verá más adelante), cuestión explicada por los alcances y limitaciones metodológicas de cada instrumento.

Grafico 5.1: Distribución porcentual de los viajes de La Florida según el instrumento de medición.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la E.O.D. 2001 y Censo 2002.

Así, la comuna de Puente Alto aparece con una importante participación en los viajes según la E.O.D. 2001, no así en el Censo 2002. Por lo tanto, la E.O.D recoge el dato que deja de lado el Censo al acotar la información sólo a la población que trabaja o estudia de más de quince años. A su vez, la comuna de Providencia alcanza un alto porcentaje en el Censo 2002, participación que no se ve reflejada en la E.O.D. 2001, es en este contexto que se plantea la complementariedad de ambas fuentes de información.

5.5.2. Flujos en La Florida

5.5.2.1 Visión global de los viajes originados en La Florida (Encuesta Origen Destino 2001).

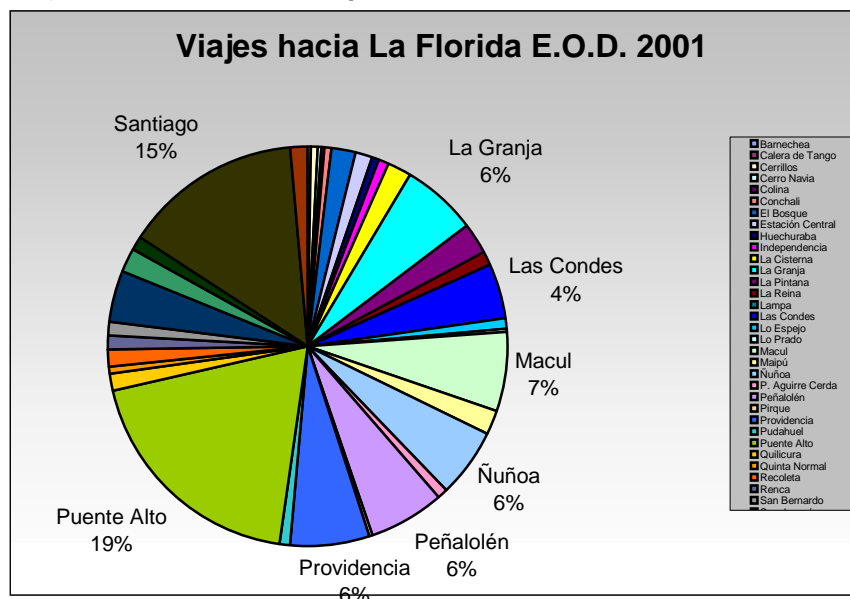
Según la E.O.D. 2001, los flujos de movimientos de La Florida se distribuyen en relación a las características socio-espaciales de la región, además la motivación de los desplazamientos tiene dos grandes objetivos: trabajo y educación (ver tabla 5.5). Igualmente, el crecimiento de la comuna incide en los flujos con la agregación de nuevos viajes. Del flujo de viajes presentado en la tabla 5.6 podemos aproximar la vinculación de la comuna en el contexto de la ciudad, significativa al momento de caracterizar a La Florida como sub-centro del “Gran Santiago”, en el sentido de la fricción y tracción en la generación de viajes desde y hacia la comuna.

Tabla 5.6: Matriz de viajes diarios desde y hacia La Florida.

Comuna	Viajes hacia	Viajes desde	Comuna	Viajes hacia	Viajes desde
Barnechea	590	454	Ñuñoa	21390	22845
Calera de Tango	106	246	P. A. C.	2830	3231
Cerrillos	2320	1277	Peñalolén	23015	21849
Cerro Navia	1223	1076	Pirque	601	679
Colina	1298	1298	Providencia	24057	25417
Conchali	1324	1423	Pudahuel	2893	2904
El Bosque	7458	6518	Puente Alto	72001	70579
Estación Central	5284	6139	Quilicura	5114	5032
Huechuraba	2026	1670	Quinta Normal	2051	2698
Independencia	2979	2740	Recoleta	5762	5261
La Cisterna	7132	9543	Renca	3742	2450
La Granja	23431	21979	San Bernardo	3884	2775
La Pintana	9026	9744	San Joaquín	15804	14243
La Reina	4300	4306	San Miguel	7019	7724
Lampa	301	301	San Ramón	4348	5469
Las Condes	16380	15500	Santiago	54352	56383
Lo Espejo	2909	2715	Vitacura	5222	5091
Lo Prado	1079	654	Externos	1141	1017
Macul	24344	24126	Sin Información	23562	23183
Maipú	6659	6818	La Florida	499973	---

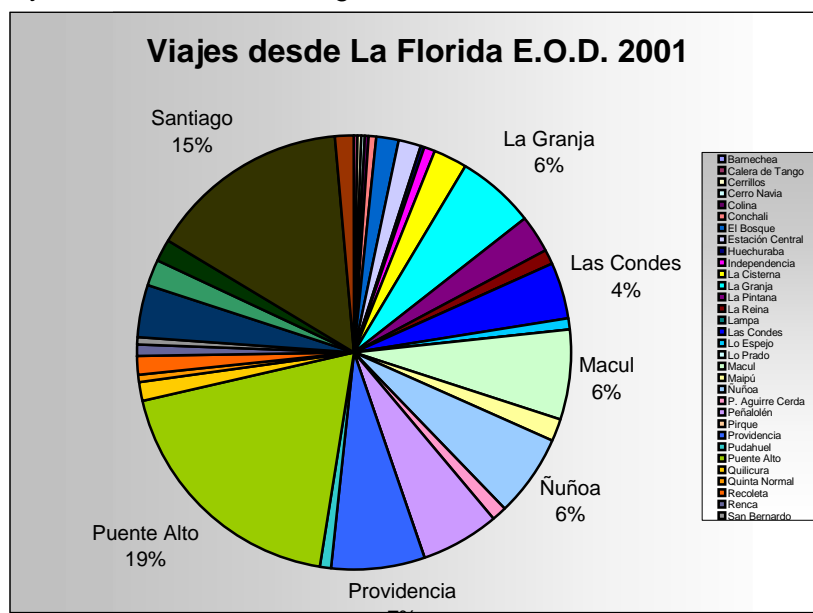
Fuente: E.O.D. 2002, adaptado de Matriz de Viajes Totales Diarios por comuna, elaborada por Mideplan y Sectra.

Grafico 5.2: Viajes hacia La Florida según E.O.D. 2001.



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de E.O.D. 2001.

Grafico 5.3: Viajes desde La Florida según E.O.D. 2001.



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de E.O.D. 2001.

Para la matriz de viajes totales diarios efectuados desde La Florida, el total de desplazamientos es de 898927. Respecto de E.O.D. 1991 con 584035 viajes, existe un crecimiento de 54%. Los mayores montos de desplazamientos se registran con las comunas de Puente Alto, Santiago, Providencia, Macul, La Granja, Peñalolén, Ñuñoa y Las Condes. Los datos muestran que las comunas que limitan con La Florida presentan los mayores montos de desplazamientos (ver mapa 5.1)

Comunas como Santiago, Providencia y Las Condes también presentan elevados montos de viajes asociados a desplazamientos motivados por trabajo principalmente y acceso a servicios. La dependencia del área de estudio de los centros tradicionales, por lo tanto, aún aparece respaldada por los datos emanados de esta fuente (E.O.D. 2001, Mideplan y la Sectra), con altos montos de desplazamientos de los habitantes de La Florida hacia ellas (ver mapa 5.1). La representación graduada de los desplazamientos generados por la comuna, grafica una estrella que dirige sus aristas más anchas hacia la comuna identificada como C.B.D., y las comunas del sector oriente (cuña de altos ingresos), donde se emplazan importantes centros financieros y de servicios, que unidos a su función específica ofertan un importante y variado número de empleos. Para el año 1991, los viajes a estas comunas registraron los siguientes valores:

Tabla 5.7: Viajes totales diarios desde y hacia La Florida del sector centro y sector oriente.

Comuna	Viajes	%
Santiago	66228	26,80
Providencia	23511	9.23
Nuñoa	20157	7.91
Las Condes	9951	3.90
Vitacura y Lo Barnechea	6773	2.66
Total	126620	50.70

Fuente: Tabla elaborada para “La Memoria Explicativa del Plan Regulador Comunal”, a partir de los datos aportados por E.O.D. 1991.

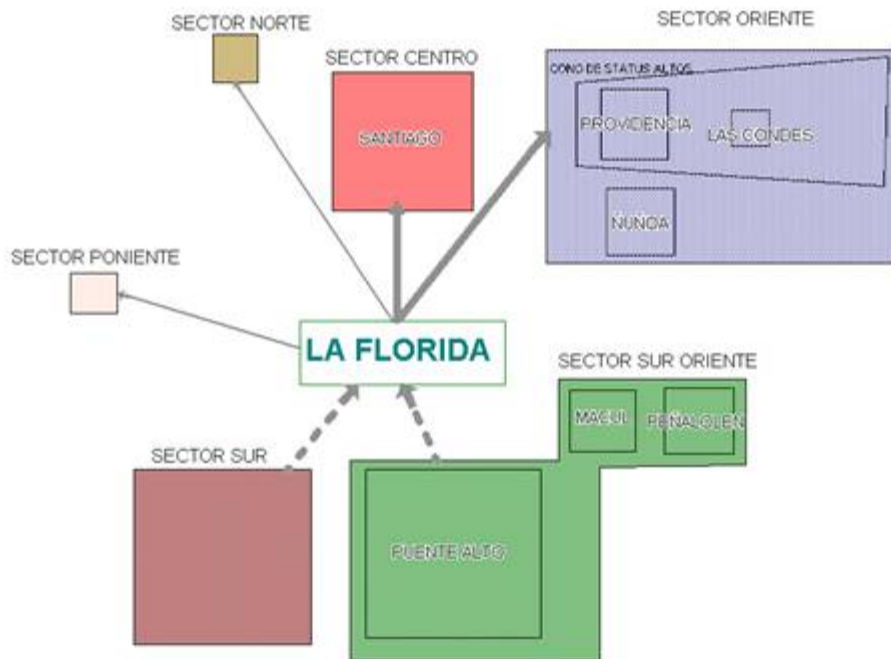
La información proporcionada por la tabla 5.7 muestra el comportamiento de los viajes entre La Florida con las comunas de sector centro y oriente para el decenio anterior. Es clara la predominancia del centro tradicional (Santiago) en los montos de desplazamientos, al igual que las comunas del barrio alto. Para este período, se identificó como principales motivos el empleo (correspondiente principalmente a las actividades terciarias), y estudio, puesto que dichos viajes están orientados hacia el centro de la ciudad (Santiago y Providencia). En relación a la tabla 5.6 se observa que el porcentaje para la comuna de Santiago difiere notablemente entre ambos períodos, así, se tiene que para el año 1991 el porcentaje corresponde a 26,8% y para el año 2002 corresponde a 15,0%. Para el caso de las comunas del sector oriente, se observa que para Providencia y Las Condes el año '91 los porcentajes corresponden a 9,23% y 3,9%, y para el año '02 los porcentajes son 7% y 4% respectivamente.

Comunas periféricas pero de gran dinamismo como Huechuraba y Quilicura, para la época de la E.O.D 2002 presentaban valores bajos de desplazamientos, sin embargo, la creación de la nueva infraestructura de transporte (Autopista Vespucio Sur y Línea 4 del metro) han establecido una nueva conectividad para La Florida, “acercando” los nuevos sectores residenciales de altos ingresos de la comuna con estas áreas productivas.

En cuanto a los desplazamientos dirigidos hacia La Florida se registraron 897361 viajes. La revisión de los datos presenta montos equivalentes a los realizados desde la comuna, es decir, corresponde más o menos al número de personas que salieron y más tarde regresaron. Sin embargo, en comunas como La Pintana, La Cisterna y San Miguel los montos de desplazamiento hacia La Florida son superiores a los realizados en sentido contrario, lo cual indica la existencia de un grado de dependencia respecto del el área de estudio.

De este modo, los datos aportados por la E.O.D. 2001 indican que existe una importante relación de La Florida con las comunas del sector centro y oriente. Al igual que el instrumento del año '91, marca una acentuada dependencia de los centro tradicionales pese a las bajas experimentada por Santiago, se puede esperar que estos flujos se redistribuyan a comunas como Peñalolén, Ñuñoa, Providencia o comunas del sector norte. Gráficamente la relación que se construye entre La Florida y el resto de los sectores se expresa del siguiente modo:

Lamina 5.1: Diagrama de relación existente entre La Florida y resto de los sectores.



Fuente: Elaboración propia según distribución de comunas E.O.D. 2001.

La visión que proporciona este instrumento presenta en términos gruesos el comportamiento de los viajes que se desarrollan en la comuna, puesto que detalla el monto total de ellos desde y hacia La Florida. Marca la importancia del sector oriente y la predominancia de Santiago en el sentido de generar movimientos hacia sus territorios (líneas continuas). En cuanto al sector sur oriente y sector sur, el efecto observado es la existencia de una relación significativa en términos del monto de viajes hacia La Florida

(líneas segmentadas), así aparece como primera aproximación que La Florida gravita especialmente en las comunas que limita.

5.5.2.1.1 Desglose de viajes diarios según hora del día (punta Mañana).

La importancia del análisis de este período del día radica en que es el momento que mayor cantidad de viajes se generan, donde los motivos predominantes para cada uno de ellos se puede precisar en términos de acceso a trabajo o estudio.

Tabla 5.8: Matriz total de viajes diarios hora punta mañana y tarde.

Comuna	Mañana		Tarde		Comuna	Mañana		Tarde	
	Viajes hacia	Viajes desde	Viajes hacia	Viajes desde		Viajes hacia	Viajes desde	Viajes hacia	Viajes desde
Barnechea	409	0	0	220	Ñuñoa	10445	1758	1083	5539
C. de Tango	0	0	0	106	P. A. C.	289	230	368	580
Cerrillos	879	0	0	820	Peñalolén	5405	4469	2128	2358
Cerro Navia	130	433	245	237	Pirque	0	314	78	0
Colina	562	0	230	862	Providencia	12618	673	880	9668
Conchali	101	218	370	0	Pudahuel	360	843	382	504
El Bosque	706	1620	739	522	Puente Alto	4618	22307	14467	4217
Est. Central	2148	391	130	1812	Quilicura	2471	2001	101	2053
Huechuraba	964	0	238	291	Quinta Normal	837	0	391	956
Independencia	1017	101	823	1280	Recoleta	3105	284	158	559
La Cisterna	1582	1830	463	1629	Renca	745	511	617	286
La Granja	4069	3225	4174	2179	San Bernardo	853	167	1226	1045
La Pintana	758	3196	2412	857	San Joaquín	3281	1443	2543	4221
La Reina	2299	0	232	1058	San Miguel	3261	683	602	2826
Lampa	0	0	0	301	San Ramón	763	777	887	271
Las Condes	8229	168	889	5902	Santiago	23989	1915	2796	18692
Lo Espejo	441	0	0	150	Vitacura	1499	0	547	1888
Lo Prado	101	0	164	101	Externos	389	0	0	700
Macul	6508	2997	3569	3933	Sin datos	6495	1324	2848	6699
Maipú	1380	1649	1111	1190	La Florida	71431	---	88904	---

Fuente: E.O.D. 2001, adaptado de Matriz de Viajes Punta Mañana y Tarde por comuna, elaborada por Mideplan y Sectra Metropolitano.

El total de la matriz de viajes de hora punta mañana desde La Florida (de 7:00 a 9:00) es de 186137 (valor cercano a los 178261 desplazamientos informados por el Censo 2002 respecto de la población mayor de 15 años que trabaja y estudia). Del desglose de viajes generados (ver mapa 5.2) se observa que los mayores montos se dirigen hacia las comunas centrales, en orden: Santiago, Providencia, Ñuñoa y Las Condes, tal como lo muestra la estrella de desplazamientos cuyas aristas principales se dirigen hacia ellas. Los objetivos de estos viajes, dada la hora en que se desarrollan estos desplazamientos

están principalmente relacionados con acceso a trabajo y estudio dada la indicación anterior.

Desplazamientos dirigidos hacia Puente Alto presentan valores bajos dado el tipo de vinculación con estas comuna, es decir, Puente Alto no es un polo generador de ofertas laborales importantes para La Florida, por otra parte la oferta educacional tampoco es relevante para los habitantes, aunque complementa la disponible en ciertos sectores (principalmente en los distritos pobres). El resto de las comunas vecinas presentan montos de movimientos intermedios, relacionados principalmente a viajes con motivos educacionales y de empleo.

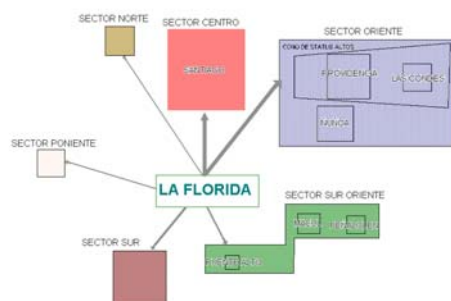
Para Huechuraba y Colina el movimiento de personas no es significativo, aunque para el 2007 puede haber variado producto del crecimiento de los grupos de altos ingresos en los sectores altos de la comuna. El resto de los desplazamientos resulta casi insignificante para La Florida en comparación a las comunas indicadas anteriormente.

Los viajes hacia la comuna de La Florida en hora punta mañana corresponden a 126956 desplazamientos. No existe una correspondencia con lo que sucede con los movimientos hacia La Florida respecto del punto anterior (ver mapa 5.2). Así, desplazamientos que en la hora punta mañana como los realizados a Santiago, Providencia, Las Condes y Vitacura, apenas alcanza el 10% de los desplazamientos que se realizan en sentido contrario, marcando de esta manera la relación existente con el centro tradicional y sector oriente.

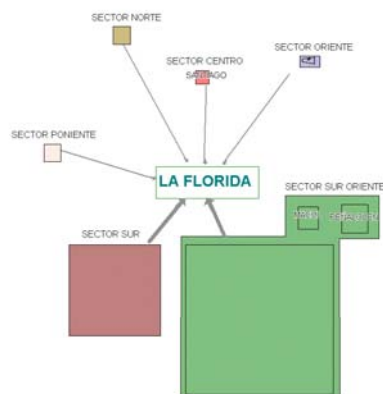
En este contexto es que aparece Puente Alto, ignorada en los datos del otro instrumento, como una comuna que satisface parte de sus requerimientos con la oferta de La Florida. Así, Puente Alto y La Pintana presentan altos montos de desplazamientos para hora punta mañana relacionados con estudio y trabajo (en ese orden), puesto que el flujo que aparece está relacionado con población menor de 15 años que estudia, esto producto de la cercanía entre ellas. Las otras comunas vecinas presentan montos de desplazamiento equivalentes en ambos sentidos. En cuanto a Huechuraba y Quilicura, los montos de desplazamientos hacia La Florida son disímiles, con Huechuraba no existe relación para el período 2002, pero con Quilicura los montos en ambos sentidos son similares.

Con esta información se construyeron los diagramas 3 y 4, donde se grafica espacial y porcentualmente los desplazamientos desde y hacia la comuna para esta hora del día.

Diagrama 2 y 3: Desplazamientos desde y hacia La Florida en hora punta mañana.
A)



B)



Fuente: Elaboración propia según distribución de comunas E.O.D. 2001.

El diagrama indica los desplazamientos realizados desde La Florida (diagrama A) y hacia (diagrama B) con el resto de las comunas de Santiago (según sector E.O.D.). Para su elaboración no se consideraron los viajes en la propia comuna.

El diagrama A presenta la situación de la comuna respecto de los otros sectores (y las comunas que los conforman). En él se aprecia como el centro y las comunas del sector oriente son las principales receptoras de los viajes generados en La Florida para el período punta de la mañana. Así, el peso del sector centro y oriente juntos definen claramente esta área del Gran Santiago como el lugar donde es satisfecha la demanda de acceso a trabajo y estudio. Diversas razones explican este hecho, entre ellas que son los

centro tradicionales donde se accede a servicios calificados y comerciales, además, son el área de emplazamiento de las principales reparticiones públicas, y de centros de educación de calidad, todo ello genera una importante oferta de empleos y educacional, definiéndola como la parte más dinámica y atractiva de la ciudad de Santiago.

Por su parte, el diagrama B indica los desplazamientos hacia La Florida, presenta el número de viajes de las comunas vecinas desarrollan, así es como Puente Alto se constituye en la comuna con la que se vincula más intensamente a esta hora del día. Junto con la información proporcionada por el Censo 2002, se puede deducir que este volumen de viajes tiene directa relación con acceso a estudio. Con estos datos, se puede indicar que La Florida complementa la oferta educacional de las comunas vecinas y es por esto que los sectores sur-oriente y sur se relacionan tan intensamente con el área de estudio.

En cuanto a la atracción de viajes desde el sector centro y oriente, es claro que La Florida no representa un área con atractivos significativos para su población, pese a las cercanías. El resto de los sectores también presenta una baja participación, en este caso el efecto fricción distancia es más evidente.

5.5.2.1.2 Desglose de viajes diarios según hora del día (punta Tarde).

El total de la matriz punta tarde (18:00 a 20:00) desde la comuna es de 136796 viajes (ver tabla 5.8 y mapa 5.3). Respecto de los datos, se observa que el mayor monto de desplazamientos se orienta claramente hacia Puente Alto, el objetivo principal de estos es volver desde establecimientos educacionales. En cuanto a las otras comunas colindantes, los montos oscilan entre los 2400 y 4000 viajes.

Los viajes hacia la comuna en este período del día son 175416, originados principalmente por viajes de regreso al hogar desde puntos de trabajo y estudios (ver mapa 5.3). Además, aparecen en este registro desplazamientos hacia los grandes comercios de la comuna (Mall), generando una serie de movimientos que aumentan los montos de desplazamientos (ver tabla 5.8).

5.5.2.1.3 Otros viajes diarios (fuera de hora punta).

Para el período fuera de hora punta, el monto registrado es de 90120 viajes. Los datos presentan una ostensible baja respecto de los otros períodos del día. Sin embargo, la tendencia de desplazamientos se mantiene. La comuna de Santiago recibe el mayor número de viajes desde La Florida, debido a la hora del día en que se enmarcan. Los objetivos son el acceso a una mayor variedad de comercios, lugares de entretenimiento y esparcimientos (cines, restaurantes, museos, etc), en este mismo ámbito se encuentran comunas como Providencia, Ñuñoa y Las Condes. El acceso a trabajo y estudio por lo tanto queda relegado a un segundo plano.

Por otra parte, Puente Alto también recibe un monto importante de viajes, principalmente por la cercanía con La Florida, pero con objetivos distintos, es decir, obedecen a propósitos como visitas familiares, culto, entre otros. En distinto grado, tal situación se repite en Macul, Peñalolén y La Granja.

Para el período de fuera de hora punta, los viajes hacia La Florida alcanzan a 83144. Las comunas con mayor flujo de desplazamientos son Puente Alto, La Granja, Santiago y Peñalolén, un poco más atrás le siguen Macul, El Bosque y Providencia, producto de los bajos montos en relación a los movimientos en horas punta tarde y mañana, se desprende que no existe otros elementos atractivos en la comuna como para estimular mayores montos de desplazamientos hacia La Florida, de las comunas antes mencionadas 4 limitan con ella, con lo que los malls se constituyen en el principal elemento atractor (ver anexo capítulo V, tabla G).

5.5.2.1.4 Viajes según modos de transporte.

El medio de transporte utilizado por quienes realizan desplazamientos entre una comuna y otra da señas de las características de la población que los utiliza, y además, es indicativo del tipo de vinculación existente entre comunas.

Tabla 5.9: Matriz diaria de Transporte Publico y Privado.

Comuna	Publico		Privado		Comuna	Publico		Privado	
	Viajes hacia	Viajes desde	Viajes hacia	Viajes desde		Viajes hacia	Viajes desde	Viajes hacia	Viajes desde
Barnechea	355	220	234	234	Ñuñoa	11972	12472	8596	8775
C. de Tango	0	0	106	246	P. A. C.	1857	1685	939	1512
Cerrillos	734	734	1400	257	Peñalolén	9365	7493	8150	8551
Cerro Navia	1111	1076	0	0	Pirque	366	444	235	235
Colina	184	419	419	419	Providencia	15553	16874	6291	7457
Conchali	1036	876	287	547	Pudahuel	2113	2455	780	334
El Bosque	2977	2967	2083	1498	Puente Alto	37453	34365	20143	20591
Est. Central	3870	4050	870	1816	Quilicura	1100	614	2652	3831
Huechuraba	708	776	279	0	Quinta Normal	1331	1039	428	961
Independencia	1624	1182	1110	954	Recoleta	3950	3832	1501	1118
La Cisterna	3600	3990	3021	4481	Renca	656	608	2107	985
La Granja	6897	6515	7250	6921	San Bernardo	1686	1229	1329	805
La Pintana	4324	4595	1562	1840	San Joaquín	8773	10309	5926	3147
La Reina	1792	2528	1578	1660	San Miguel	3933	3466	2458	3652
Lampa	0	0	0	0	San Ramón	3627	3770	721	1580
Las Condes	9189	9840	6035	5023	Santiago	40913	43454	10907	11493
Lo Espejo	2037	2109	337	253	Vitacura	2613	3228	1584	1576
Lo Prado	345	265	734	389	Externos	101	192	787	573
Macul	9106	10767	10690	8570	Sin datos	6720	7291	6737	7538
Maipú	3344	3943	3080	2684	La Florida	86951	---	100622	---

Fuente: E.O.D. 2001, adaptado de las Matrices Diaria de Transporte Publico y Transporte Privado, elaborada por Mideplan y Sectra Metropolitano.

Los viajes desde La Florida mediante Transporte Público son 293910 diarios, representando alrededor de un 32% de los viaje generados (ver tabla 5.9). Los principales montos se registran con las comunas vecinas por un lado y con las comunas de status socio económico alto.

Los viajes hacia La Florida corresponden a 298624 diarios, representado un 33% de los desplazamientos efectuados, en general existe correspondencia con los viajes que se realizan desde la comuna.

En cuanto a los viajes efectuados mediante transporte privado, los mayores montos se concentran hacia las mismas comunas, es decir, las vecinas a La Florida y las comunas del cono de altos ingresos, con correspondencias para ambos sentidos de desplazamientos.

Con la renovación de población en muchos sectores de La Florida, el patrón de desplazamiento aquí descrito variará en el número de viajes para algunos destinos,

relacionados principalmente con las comunas de altos ingreso y con las comunas del sector norte (Huechuraba y Quilicura) donde se concentran las actividades más dinámicas de la Región Metropolitana. Esto se deduce del tipo de construcción que está en ejecución, proyectos inmobiliarios de sobre 2500 UF (casas y departamentos), oferta que atrae un contingente importante de población de ingresos altos.

5.5.2.2 Visión de detalle de los viajes generados en la comuna (Censo 2002).

Como ya se ha indicado en diferentes puntos de este trabajo, el Censo de Población y Vivienda 2002 muestra los viajes generados desde La Florida enmarcándolo a la población mayor de 15 años que se desplaza por motivos de trabajo y estudio. La metodología utilizada permite mostrar como se distribuyen éstos a través de los diferentes distritos censales (ver mapa 3.3) con toda la complejidad socio espacial que ello implica. La tabla 5.10 presenta la composición porcentual de los viajes generados en la Florida.

Tabla 5.10: Desplazamientos porcentuales por motivos de trabajo y estudios de la población mayor de 15 años por distrito censal según destino.

Distritos Censales Origen	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Comunas de Destino											
Lo Barnechea	0,2	0,5	0,4	0,3	0,9	0,6	0,7	0,4	0,3	0,4	0,5
C. de Tango	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0		0,0
Cerrillos	0,7	0,8	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,8	0,6	0,7
Cerro Navia	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Colina	0,2	0,2	0,1	0,1	0,5	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Conchalí	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4
El Bosque	0,5	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,4	0,3	0,5	0,5
E.Central	1,9	2,1	2,6	1,9	1,8	2,1	1,0	1,9	2,1	2,7	1,9
Huechuraba	0,9	0,8	0,6	0,8	0,7	0,7	0,8	1,0	1,1	0,7	0,7
Independencia	1,1	1,4	1,1	1,3	0,9	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0
La Cisterna	0,5	0,6	0,7	0,9	0,5	0,6	0,5	0,8	0,8	0,6	1,0
La Florida	21,4	21,0	23,6	25,4	25,6	25,4	32,2	24,2	17,7	26,3	25,1
La Granja	0,5	0,7	0,7	0,6	0,4	0,6	0,5	0,8	0,6	0,6	0,8
La Pintana	0,7	0,6	0,8	0,8	0,4	0,5	0,3	0,5	0,5	0,8	0,7
La Reina	1,0	1,4	1,0	0,8	2,3	1,2	1,8	1,0	1,0	1,0	1,1
Lampa	0,3	0,2	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2
Las Condes	8,0	7,8	6,9	6,8	7,2	7,5	6,3	7,1	8,7	6,6	7,0

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población Vivienda, I.N.E. 2001.

Tabla 5.10: Desplazamientos porcentuales por motivos de trabajo y estudios de la población mayor de 15 años por distrito censal según destino (continuación).

Distritos Censales Origen Comunas de Destino	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Lo Espejo	0,3	0,4	0,3	0,2	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Lo Prado	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0
Macul	3,9	3,9	3,7	2,9	6,2	4,8	5,8	3,7	3,1	3,1	4,1
Maipú	1,0	1,1	1,0	0,9	1,2	1,1	1,0	0,8	0,7	0,8	1,1
Ñuñoa	5,2	5,7	5,6	4,9	7,4	6,5	6,5	5,7	5,3	5,3	5,6
P. A.Cerda	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
Peñalolén	1,4	1,3	1,2	0,7	5,4	2,2	6,2	1,6	1,4	0,9	1,2
Pirque	0,2	0,2	0,1	0,3	0,1	0,1	0,0	0,2	0,1	0,2	0,2
Providencia	11,5	11,8	11,8	10,8	8,5	10,4	10,2	11,4	14,1	11,4	9,8
Pudahuel	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7	0,5	0,3	0,7	0,7	0,8	0,6
Puente Alto	2,3	2,3	2,4	3,3	1,8	1,9	1,4	2,0	2,5	3,4	5,2
Quilicura	1,2	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,2	1,2	1,5	1,2	1,5
Quinta Normal	0,6	0,9	0,7	0,5	0,6	0,5	0,4	0,7	0,6	0,5	0,7
Recoleta	1,1	1,2	1,1	0,9	1,8	1,1	1,3	0,8	1,1	0,9	1,2
Renca	0,7	0,6	0,7	0,9	0,7	0,8	0,5	1,0	0,9	0,8	0,7
San Bernardo	0,9	0,6	0,8	0,9	0,8	1,0	0,5	1,1	0,9	0,8	1,1
San Joaquín	2,7	2,1	1,8	1,4	2,3	1,9	1,8	1,9	1,8	2,1	2,4
San Miguel	1,8	2,1	1,5	1,3	1,6	1,7	1,3	1,4	1,8	1,6	2,2
San Ramón	0,5	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3
Santiago	23,5	22,3	23,0	25,6	13,1	19,9	12,6	22,7	25,1	21,7	17,9
Vitacura	1,7	2,4	1,5	1,5	2,2	2,0	1,9	2,1	1,7	1,2	1,6
Otras	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población Vivienda, I.N.E. 2001.

Tabla 5.10: Desplazamientos porcentuales por motivos de trabajo y estudios de la población mayor de 15 años por distrito censal según destino (continuación).

Distritos Censales Origen Comunas De Destino	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	S/Ident
	Lo Barnechea	0,5	0,6	1,1	1,0	0,5	0,6	0,5	0,7	1,2	0,3
C. de Tango	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Cerrillos	0,9	0,7	0,7	0,6	0,5	0,7	0,7	0,9	0,9	0,7	0,4
Cerro Navia	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Colina	0,1	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2	0,3
Conchalí	0,4	0,4	0,4	0,5	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,5	0,3
El Bosque	0,6	0,7	0,3	0,3	0,4	0,5	0,7	0,3	0,6	0,4	0,3
E. Central	2,5	2,2	2,3	2,4	1,9	2,1	2,4	2,1	1,5	2,2	1,9

Tabla 5.10: Desplazamientos porcentuales por motivos de trabajo y estudios de la población mayor de 15 años por distrito censal según destino (continuación).

Distritos Censales Origen Comunas De Destino	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	S/Ident
Huechuraba	0,6	0,6	0,8	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	1,1
Independencia	1,1	0,8	1,1	1,2	1,0	1,1	1,1	0,9	0,7	1,1	1,4
La Cisterna	0,7	1,0	1,9	2,1	0,9	1,3	1,8	1,1	2,1	1,0	1,2
La Florida	26,9	25,5	24,6	22,2	23,7	26,1	24,4	28,5	30,1	23,4	28,1
La Granja	0,6	0,9	1,6	1,4	0,7	1,0	1,8	1,4	2,8	0,8	1,1
La Pintana	0,8	0,7	0,6	0,8	0,8	0,5	0,9	0,5	0,8	0,7	0,7
La Reina	0,9	1,1	2,1	1,6	0,6	1,0	1,0	1,1	1,6	1,0	0,5
Lampa	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,1
Las Condes	6,2	6,4	8,2	7,7	5,7	7,0	7,0	6,6	7,8	7,2	7,1
Lo Espejo	0,3	0,3	0,5	0,5	0,4	0,5	0,6	0,5	0,7	0,3	
Lo Prado	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	
Macul	2,5	2,7	3,4	3,1	2,4	3,1	2,8	3,1	2,6	2,6	3,4
Maipú	1,1	1,3	1,6	1,4	1,0	1,3	1,4	1,0	1,6	1,2	1,4
Ñuñoa	4,9	3,9	5,7	5,1	4,1	4,9	4,4	4,5	4,5	4,2	3,3
P.A. Cerda	0,3	0,2	0,6	0,5	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,1
Peñalolén	0,7	1,2	2,1	1,2	0,8	0,8	1,0	0,9	1,5	0,8	0,7
Pirque	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3
Providencia	9,3	8,2	7,0	8,8	8,7	9,9	9,2	8,6	7,2	10,8	11,0
Pudahuel	0,8	0,6	0,6	0,6	0,8	0,9	1,0	0,9	0,6	0,7	0,7
Puente Alto	5,3	7,9	2,9	2,7	3,9	3,1	2,6	2,8	2,1	2,6	3,4
Quilicura	0,9	1,5	1,7	1,6	1,1	1,0	1,2	1,5	1,5	1,3	1,2
Quinta Normal	0,5	0,7	0,8	0,9	0,5	0,6	0,5	0,7	0,8	0,5	0,7
Recoleta	1,0	1,2	1,6	2,1	1,1	1,0	1,6	1,1	1,6	0,8	2,3
Renca	0,8	0,8	0,6	0,8	0,8	0,9	0,6	0,8	0,7	0,8	0,5
San Bernardo	1,2	1,1	0,7	1,0	0,9	1,1	1,3	1,2	1,0	0,8	1,2
San Joaquín	2,2	2,8	3,3	2,8	1,9	2,4	2,7	3,3	2,6	3,0	2,6
San Miguel	1,5	2,1	2,4	2,9	1,5	1,9	2,1	2,1	2,0	1,7	1,8
San Ramón	0,2	0,4	1,1	0,9	0,4	0,5	1,1	0,6	1,0	1,0	0,4
Santiago	21,2	19,3	14,7	17,6	30,1	20,5	19,6	18,6	13,2	24,2	18,0
Vitacura	1,4	1,4	2,0	2,0	1,3	1,7	1,7	1,7	2,2	1,7	1,9
Otras	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población Vivienda, I.N.E. 2001.

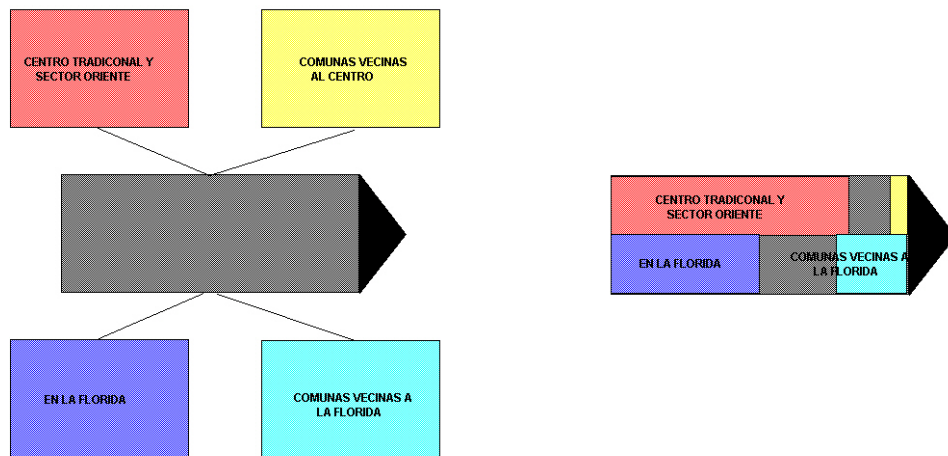
La información proporcionada por el Censo 2002, indica que el total de desplazamientos para la comuna es de 178261 diarios, según el Censo 2002 (ver anexo capítulo V, tabla H).

Por lo tanto, existen tres destinos principales a saber:

- Comuna de Santiago y del sector oriente (Providencia, Las Condes, Ñuñoa, Vitacura, La Reina). En lo que respecta a la Encuesta Origen Destino 2002, corresponde al sector centro y sector oriente.
- Comunas aledañas: Puente Alto, Macul, Peñalolén, La Pintana, La Granja, San Joaquín, etc. Las primeras 3 nominadas como sector sur-oriente y el resto como sector sur según E.O.D. 2001.
- Comunas cercanas a Santiago: Recoleta y Estación Central. Comunas del sector norte según el otro instrumento.

La Florida como destino propiamente se constituye en principal punto de arribo de los viajes generados en su territorio con estos propósitos, situación que se repite en cada comuna de la ciudad. De este modo, la participación de cada una de las variables arriba indicada se expresa de la siguiente manera:

Diagrama 6.4: Participación esquemática de las variables discutidas.



Fuente: Elaboración propia.

La cercanía ó en otros términos la fricción que genera la distancia, se constituye en una variable limitante a considerar, por cuanto uno de los patrones de desplazamiento se

concentra en la comuna o en comunas vecinas, disminuyendo a valores muy bajos para comunas más alejadas del sector norte y poniente, sin embargo, para el centro tradicional (C.B.D.) y su proyección hacia las comunas del sector oriente, la distancia pierde competencia, dado que la oferta de comercio y servicios, con una oferta asociada a ellas de trabajo y educación es la mejor de la ciudad (tanto en cantidad como en calidad) haciendo de ellos elementos tractores a esta parte de la capital. Así, ambos instrumentos (E.O.D. y Censo) identifican como destino más recurrente estas áreas del Gran Santiago.

En cuanto al dato por distrito, como se observa en la tabla 5.6 y el promedio indicado por el gráfico 5.4, distritalmente los valores presentan poca oscilación (siempre cercanos a lo indicado por el promedio), las tendencias están definidas respecto de los movimientos generados. A partir de dicha tabla se construyó la gráfica siguiente (mapa 5.4), la cual da cuenta los porcentajes más relevantes por distritos.

Según el mapa 5.4, en términos socio espaciales los distritos de más alto status (distritos 3, 4, 6, y 7) presentan los principales valores de desplazamiento hacia las comunas del sector oriente del Gran Santiago. En este sentido, el patrón de viajes que caracteriza los desplazamientos generados por esta población está dado por dos elementos principalmente: para los distritos 3, 4, y 6 históricamente la población establecida en ellos ha presentado un nivel socio-económico medio alto, esto se manifiesta con la presencia de predios de grandes dimensiones y construcciones habitacionales unifamiliares de gran calidad; los distritos 1 y 7 por su parte, anteriormente estaban ocupados por otros usos, residencial de vivienda unifamiliar el primero y agrícola el segundo, con la progresiva expansión de la ciudad de Santiago ambos distritos fueron habilitados para el uso residencial, el primero con desarrollo vertical de las construcciones aprovechando al máximo la plusvalía del sector por las cercanías a grandes comercios y a infraestructura de transporte; por su parte, el distrito 7 aprovecha las características de entorno y ofrece residencias unifamiliares para una población de ingresos medios y altos, principalmente personas provenientes de Peñalolén, La Reina y Ñuñoa (Departamentos de ventas proyecto Santa Sofía de Macul, 2007), normalmente profesionales jóvenes, quienes buscan de espacios de calidad para vivir.

De este modo, la distribución de los viajes para los grupos de alto status emplazados en estos distritos está correlacionada por una parte con el origen de sus habitantes, tanto de los nuevos como de los originales. Y por otra parte, con las actividades económicas en que se emplean diariamente, dirigiendo los viajes hacia los principales centros de servicios y financieros, y también, hacia el nuevo polo industrial de Santiago (en este sentido, por lo temprano de la medición efectuada tanto por el Censo 2002 como por la E.O.D. 2001, no se registran datos que avalen esta hipótesis, sin embargo dado el volumen de circulación en las nuevas autopistas hacia estos destinos permite pensar en una relación de esta naturaleza. Además, la información aportada por los 2 grandes proyectos enclavados en el área así lo corroboran. Por tanto, para acceder a trabajo estos distritos desarrollan su estrella de viajes hacia Santiago y las comunas que conforman el sector oriente.

Así mismo, la población joven orienta su flujo hacia las comunas con mejores ofertas en educación, tanto escolar como de formación superior, constituyendo a las comunas de Providencia, Santiago, Las Condes y Ñuñoa en los principales centros atractores por este motivo. Para otros servicios, como acceso a salud o adquisición de bienes y servicios el Censo no presenta datos, sin embargo las mismas comunas son las preferidas por este segmento de la población dada la variedad y calidad de la oferta, donde adquiere una enorme importancia la superficie construida dedicada a comercio y servicios como elemento atractor (Ortiz & Escolano, 2006).

Por su parte, distritos pobres como 13, 14, 15, 19 y 20 presentan movimientos parecidos a los distritos de altos ingresos. Como ya se indicó, estos distritos presentan un alto porcentaje de población de escasos recursos, habitando loteos y condominio de vivienda social. En general, estas son las áreas de población obrera (ver capítulo III y VI), de tal modo que los viajes se orientan hacia los lugares de producción manufacturera o con actividades técnicas de reparación, o simplemente hacia las áreas de comercio de la ciudad donde se emplean como personal de mostrador o caja. Además, el servicio doméstico para los hogares acomodados ocupa buena parte de la fuerza laboral aquí disponible.

Para el acceso a educación, los movimientos de estos distritos se orientan hacia la misma comuna, o bien hacia las comunas aledañas en función de la cercanía del domicilio de

quien realiza el desplazamiento, este dato se ve refrendado por el 25% de viajes al interior de la comuna (ver gráfico 1 y 2). Para el acceso a otros servicios más especializados estos se dirigen principalmente a Santiago (aunque el Censo 2002 no responde a esa interrogante).

Como lo reflejan los datos de la tabla 5.10, los destinos principales de los habitantes de la comuna están dirigidos ó al centro tradicional de Santiago ó hacia las comunas del sector oriente, donde la población sobre 15 años trabaja o estudia, la distribución entre un distrito y otro varía, sin embargo, las fluctuaciones se mantienen en rangos que no distorsionan la tendencia general de desplazamiento.

5.5.2.3 Porcentaje de población que trabaja y estudia (Censo 2002).

Según el Censo 2002, la composición porcentual de la población que trabaja y estudia según el tipo de desplazamiento que hace es la siguiente.

Tabla 5.11: Porcentaje de población de la comuna que trabaja o estudia de más de 15 años.

	Total personas	En la comuna	En comuna de la provincia	En comuna de otra provincia	En otra región
Total personas que trabaja y estudia	100%	50,03%	29,73%	19,81%	0,41%
Personas que trabajan	100%	46,28%	34,43%	18,80%	0,47%
Personas que estudian	100%	61,34%	15,55%	22,86%	0,23%

Fuente: Censo 2002, adaptado de tablas 9.2, 9.3, 9.4; elaborada por el I.N.E.

Los datos señalan que el 50,03% de las personas trabajan o estudian en la comuna (que corresponde a 46,28% y 61,34% de sus respectivos totales). Esto significa que casi la mitad de la población que genera viajes ocupa la oferta de trabajo y estudio disponible en la comuna, dado que La Florida no posee industrias ni grandes centros financieros, las actividades predominantes están relacionadas con servicios y comercio principalmente.

Por lo tanto, se infiere de los datos que La Florida surte a otras comunas y en particular otros centros productivos con mano de obra, además, con personal de servicio para las áreas residenciales de comunas del sector oriente y del área centro y piedemont de La Florida.

Producto del crecimiento de la población de La Florida proyectado para el período 2005-2006 por inmigración (sobre 4000 personas, según estimaciones hechas sobre la base del aumento de viviendas), se espera por este concepto un aumento superior a las 10 mil personas, con un alto porcentaje de parejas formadas por profesionales o técnicos, donde ambos trabajan, para los cuales habrá que identificar su conexión con el resto de la ciudad, sin embargo, según lo establecido hasta aquí, existe una predominancia del sector oriente respecto del acceso a trabajo para este tipo de población (80% de los compradores de viviendas en el piedemont, Departamento de Ventas Proyecto Santa Sofía de Macul, 2007), además comunas del sector norte como Huechuraba y Quilicura, como nuevos centro empresariales probablemente se consolidarán como polos gravitantes para la ciudad en el sentido de atraer viajes por motivos de trabajo.

5.5.3 Ambos Instrumentos

Comparativamente ambos instrumentos, es decir, tanto la E.O.D 2001 y el Censo 2002, proporcionan antecedentes complementarios respecto de los movimientos generados por la población de La Florida en la ciudad. Es claro que ambos señalan los desplazamientos hacia Santiago y las comunas del sector oriente como los principales destinos los habitantes de La Florida, para acceder a trabajo y educación, al mismo tiempo que para acceso a otros servicios más cualificados.

Además, establecen que según el sentido de viajes es el tipo de dinámica que se desarrolla entre comunas. Así, los viajes que se originan en La Florida hacia comunas de Santiago y del sector oriente están relacionados principalmente con acceso a trabajo y estudio, los dirigidos hacia la propia comuna obedecen a propósitos de educación y trabajo (en ese orden) principalmente.

De este modo, las comunas vecinas establecen un tipo de relación basada fundamentalmente en acceso a educación, sobre todo de población de edad de básica y media. Por lo tanto, es claro que los desplazamientos desde comunas vecinas hacia La Florida es significativo y relevante para el caso de Puente Alto y el resto de comunas que componen el sector sur-oriente y sur (E.O.D. 2001), haciendo de la oferta educacional de La Florida un complemento de la existente en su propio territorio.

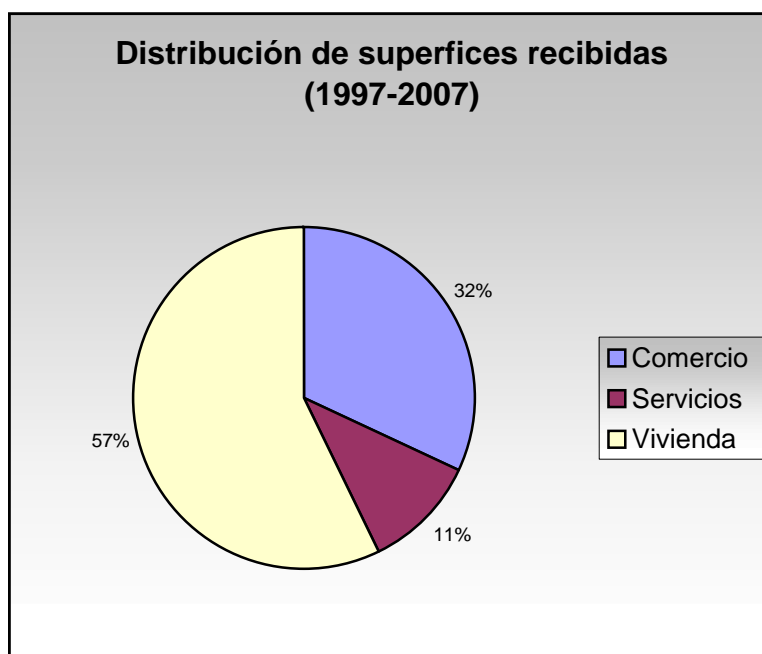
Para acceso a comercio y diversión, la oferta producida por los mall adquiere una importancia más sustantiva, atrayendo un importante número de visitantes a sus instalaciones, en donde la oferta de bienes y servicios satisface la demanda de esta población abarcando a comunas de Macul, La Pintana, San Joaquín y Peñalolén (Departamento de Relaciones Públicas del Mall Florida Center, 2005), constituyéndose de este modo en un centro alternativo para el acceso a bienes y servicios masivos.

CAPITULO VI: REESTRUCTURACIÓN MORFOLÓGICA URBANA PERIODO 1997-2007.

6.1 Reestructuración del espacio urbano de La Florida.

A partir de la información recopilada de las Recepciones de Edificación emitidas por la Dirección de Obras de La Florida desde el año 1997 a la fecha, se observa que los valores de las superficies recibidas según uso son: 580143,685 m² de superficie comercial; 196531,836 m² de superficie destinada a servicios; y de 1035739,109 m² destinada a viviendas (se han seleccionado aquellas recepciones que incluyen datos más relevantes en cuanto a la superficie recibida). En términos gráficos y porcentuales tenemos que:

Gráfico 6.1: Distribución de superficies recibidas en el período 1997-2007



Fuente: Dirección de Obras de La Florida, recepciones finales de edificación 1997-2007. Elaboración propia.

La composición porcentual de las recepciones de viviendas (casas y departamentos) supera ampliamente a los usos comercial y de servicios (57%, 32%, y 11% respectivamente). Del porcentaje de recepciones de edificación de viviendas se desprenden dos elementos importantes que se revisarán en detalle posteriormente:

- Continúa el proceso de poblamiento de la comuna, utilizando aquellos paños de uso agrícola enclavados en la parte central de la comuna, como también poblando terrenos ubicados hacia el oriente de avenida La Florida y el piedemont.
- El proceso de densificación que experimente la comuna y que se refleja en un aumento sostenido de la construcción de departamentos es uno de los elementos más visibles del proceso en curso.

La superficie recibida con destino comercial se concentra principalmente en los 2 malls que sirven la comuna, emplazados en el sector centro, aportando entre ambos más de la mitad de la superficie construida con este fin para el período analizado. En este tipo de construcciones es donde se aprecia el efecto de la inversión privada de grandes conglomerados económicos (D&S y Cenco Sud) en la construcción de la ciudad.

Respecto de esto, es importante reseñar que Santiago como comuna tiene más de 3,5 millones de metros cuadrados de superficie destinado a comercio (Ortiz & Escolano, 2006), Providencia y Las Condes están cercanas al millón de metros cuadrados construidos. Todas estas comunas además, incluyen una variedad y especialización de la oferta, que las hace constituirse en centro y sub-centro para toda la ciudad. Es con este tipo de comuna que compite La Florida en la captación de flujos que la validen como sub-centro de servicios del sector sur oriente de la región.

Recepciones de edificación con destino servicios, se relacionan principalmente con obras nuevas de colegios o con importantes ampliaciones de establecimientos ya existentes (esto como efecto directo de la aplicación de la jornada escolar completa aprobada en noviembre del 2004, Mineduc), participando por igual el sector público como el privado en este tipo de desarrollo de infraestructura.

Esta pequeña sinopsis presenta el panorama existente en la comuna respecto de las transformaciones que se están desarrollando en su morfología interna, de las que se pueden obtener importantes consideraciones de los efectos en la distribución de desplazamientos en la comuna y de su función en el marco de la ciudad de Santiago. El efecto espacial será analizado en puntos posteriores.

6.2 Análisis por año

La tabla 6.1 presenta el comportamiento por año de las superficies recibidas para los destinos: comercio, servicio y vivienda.

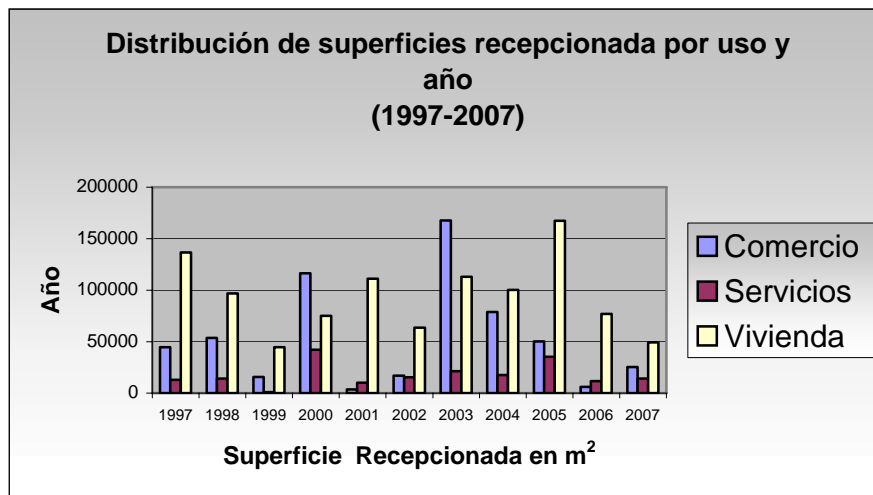
Tabla 6.1: Distribución de superficies recibidas según destino período 1997-2007, en m².

Año	Comercio	Servicios	Vivienda	Total
1997	44746,16	13030,93	136672,31	194449,4
1998	53680,06	14259,23	96885,1	164824,39
1999	15892,25	790,69	44592,52	61275,46
2000	116497,68	42160,58	75289,45	233947,71
2001	3761,81	10235,96	111213,86	125211,63
2002	17001,88	15518,69	63796,1	96316,67
2003	167572,06	21374,53	112991,38	301937,97
2004	78799,01	17697,05	100327,89	196823,95
2005	50380,04	35533,35	167393,03	253306,42
2006	6290,19	11778,42	77136,66	95205,27
2007	25522,54	14152,39	49440,79	89115,72
Total	580143,68	196531,82	1035739,09	

Fuente: Dirección de Obras de La Florida, recepciones finales de edificación 1997-2007. Elaboración propia.

A partir de la tabla anterior se construyó el gráfico 6.2.

Gráfico 6.2: Distribución de superficies recepcionada por uso y año.



Fuente: Dirección de Obras de La Florida, recepciones finales de edificación 1997-2007. Elaboración propia.

La gráfica muestra como, en general, las superficies recibidas destinadas a viviendas superan a aquellas con destino comercio, salvo en los años 2000 y 2003, donde el Mall Plaza Vespucio recibió mas de 70000 m² de locales (año 2000); y para el año 2003, 138000 m² fueron recibidos por el Mall Florida Center. Ambos centros comerciales, por si

mismos, rompen la tendencia dominante respecto del tipo de construcciones recibidas, sin embargo, este efecto sólo se mantiene en tanto la obra gruesa se hallaba en construcción ó se implementaban nuevos servicios (como estacionamientos).

Adicionalmente es necesario destacar que para el período se recibieron numerosas ampliaciones de viviendas producto de la vigencia de la ley “del mono”, con una importante superficie recibida (no consideradas para efectos de este trabajo) espacialmente su significado se traduce en un aumento de la superficie construida por predio, junto con el aumento de la densidad poblacional que ha conllevado, tal efecto es particularmente claro en distritos de status bajo como aquellos en los que se emplazan las poblaciones Los Navíos (distrito 14), Villa O’Higgins (distritos 19 y 20), Los Copihues (distritos 5 y 6) entre otros.

Para el caso de aquellas construcciones dedicadas a servicios, siempre se encuentra en un tercer lugar. Ejecutando el ejercicio de incluir tanto servicios como comercio en una misma categoría, se observa que aún en este supuesto, el predominio de las superficies recibidas destinadas a vivienda es superior, salvo en los años indicados.

6.3 Tipos de usos recibidos

El destino específico de las construcciones recibidas es predominantemente habitacional, en cuanto al número de recepciones emitidas, le sigue el uso comercio, distinguiendo entre bancos y estaciones de servicios, que presentan una importante presencia relativa. El destino servicios está marcado principalmente por instituciones de educación (prebásica, básica y media), otros servicios sólo tienen una presencia ocasional. La tabla 6.2 y el gráfico 6.3 dan cuenta de la situación de los destinos recibidos preferentemente en los últimos 10 años.

Tabla 6.2: Distribución de recepciones según uso (1997-2007)

Tipo	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	Total
Vivienda	20	18	18	14	19	12	24	22	24	25	9	205
Comercio	4	4	6	9	1	6	12	7	18	5	6	78
Bancos	1	1	1		1					4	2	10
Estación de servicios												8
Salud	1			1					2			4

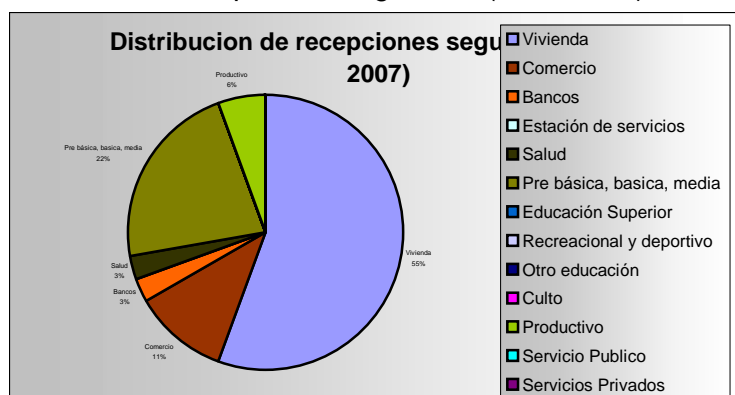
Fuente: Dirección de Obras de La Florida, recepciones finales de edificación 1997-2007. Elaboración propia.

Tabla 6.2: Distribución de recepciones según uso (1997-2007) (continuación)

Tipo	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	Total
Educación Escolar	8			1	3	10	6	6	14	3	5	56
Educación Superior							2	2				4
Recreación y deportivo				1	2		1		1			5
Otro educación							1					1
Culto					1		1			2		4
Productivo	2		1	1	1		1	1				7
Servicio Publico									1	1		2
Servicios Privados		2		2		1			1	1		7
	36	27	27	30	30	30	49	39	61	41	22	

Fuente: Dirección de Obras de La Florida, recepciones finales de edificación 1997-2007.

Grafico 6.3: Distribución de recepciones según uso (1997-2007)



Fuente: Dirección de Obras de La Florida, recepciones finales de edificación 1997-2007. Elaboración propia.

La composición porcentual indica la dominancia del destino vivienda. De este modo, la reestructuración de la comuna está motivada fuertemente por el componente habitacional. Grandes construcciones como los mall, dentro del destino comercio sólo son significativas por la magnitud de las superficies recibidas, y no por su número y variedad. La Florida con la superficie destinada a este cometido está lejos de alcanzar el nivel del Centro Tradicional y su extensión del sector oriente. Sin embargo, el sector centro se constituye en un hito relevante dentro del sector sur (sur oriente) y como la imagen más característica de su funcionalidad en el contexto urbano.

Tanto la tabla como la gráfica sugieren que lo más importante en términos de la modificación estructural de La Florida son: el poblamiento de aquellas áreas planas remanentes y la ocupación del piedemont; y el crecimiento y modernización del área de comercio del sector centro de la comuna y la densificación que le ha seguido.

6.4 Análisis espacial

La distribución de las recepciones de edificación en el territorio responde a lo que ya se ha indicado (poblamiento, densificación y reconversión), no es uniforme espacialmente, existiendo distritos que concentran buena parte de las recepciones y otros totalmente marginados del desarrollo urbano.

6.4.1 Uso Residencial

Como ya se ha indicado, resulta significativo el avance de la comuna hacia el oriente de avenida La Florida, tal como lo muestra el mapa 6.1, completando el poblamiento de importantes superficies ubicadas entre avenida La Florida y Tobalaba. Proyectos como Rojas Magallanes 2900 y 3000, Maria Inés, Jardín Alto, Santa Elvira y Santa Delia por mencionar sólo algunos, se emplazan en esta parte de La Florida. La tipología estructural preferente es la vivienda unifamiliar destinada a familias de grupos socio-económicos medios y altos.

En los últimos 5 años, el piedemont (oriente de avenida Tobalaba) se ha constituido en el área de mas reciente incorporación (en términos efectivos y no normativos) al área urbana de la ciudad, con una superficie superior a 1,9 km² (190 ha). Las viviendas aquí construidas están orientadas principalmente a grupos socio económicos altos. El efecto más evidente se aprecia en la modificación del entorno, configurándose claramente la extensión del barrio alto sobre el piedemont floridano. Además, en esta área se están constituyendo urbanizaciones cerradas (principalmente condominios tipo A y B), tendencia inmobiliaria actual demandada por los grupos de altos ingresos.

Este desarrollo se ha ejecutado en muchos casos siguiendo los lineamientos dados por los instrumentos de planificación urbana (PRMS y Plan Regulador Comunal de La Florida), concentrando las densidades y las constructibilidades en las áreas más

accesibles y dejando el resto del predio en “statu quo” hasta una modificación normativa de los instrumentos de planificación (es decir, especulando respecto de normativas más favorables en el futuro de los instrumentos de ordenamiento y desarrollo urbano). Así, la extensión de la planta urbana de la comuna ha crecido fundamentalmente por la inclusión de nuevas viviendas (casas). El poblamiento está constituido principalmente por grupos socio económicos medios y altos (ver caps. III y IV).

En los distritos centrales de la comuna se verifica un proceso de densificación y reloteo. Las recepciones están orientadas principalmente a viviendas multifamiliares, es decir, condominios en altura, destacando edificios de 17 pisos como las estructuras más reconocibles. Distritos censales como 1, 2 y 3 concentran las principales construcciones en alturas, reconvirtiendo gradualmente la apariencia del sector, de viviendas bajas a grandes bloques de concreto. El distrito 1 contiene los principales conjuntos como Los Navegantes y Parque Vespucio (casi adosados al Mall Plaza Vespucio), o como los conjuntos Mirador del Parque y Mirador Azul. Los distritos 3 y 4 acogen principalmente edificios de 3 a 5 pisos. Todas estas construcciones están destinadas a grupos socio económicos medios y altos.

Los distritos 11 y 12 también poseen construcciones en alturas recibidas en el período, lo particular en ellos está en cuanto a los grupos socio económico de destino (medios y bajos). Si bien existen otros distritos con densificación en altura construida en el período de análisis, éstos se presentan dispersos en el resto del territorio y siempre desde avenida Vicuña Mackenna hacia el oriente. Los distritos pobres sólo registran dos recepciones de conjuntos residenciales, en el distrito 5 el conjunto “Los Trinos de La Florida”, destinado a parte de la población proveniente de la “Toma de Peñalolén”, y en el distrito 7 el condominio “Tres de Mayo” etapa 7.

6.4.2 Uso Comercial y de Servicios

El mapa 6.2 presenta la distribución de la superficie comercial y servicio recibida, la que se concentra principalmente en el sector centro (distritos 1, 2 y 21), siendo ambos malls los que mayor superficie construida aportan. Otras empresas comerciales como supermercados y tiendas por departamentos también se enclavan en esta área. Como ya se ha mencionado, los malls han sido los principales dinamizadores, incentivando la

reconversión de áreas aledañas residenciales como calle Froilan Roa a usos comerciales y de servicios; por otra parte, han estimulado la modernización del comercio existente hacia nuevos estándares, en el afán de ser más competitivos.

En el resto de la comuna la inclusión de nueva infraestructura comercial o su renovación se presenta dispersa en el territorio, el único patrón de emplazamiento, aunque discutible, lo constituyen avenida Vicuña Mackenna y avenida La Florida, en cuyos bordes se emplaza una serie de comercios relevantes como BlockBuster, Sodimac Constructor, Ribeiro, Santa Isabel y Montserrat en el primero y Líder Santa Amalia y una serie de restaurantes y pubs en el segundo (ver cap. IV). Hacia el poniente de avenida Vicuña Mackenna casi no se encuentran elementos recibidos destinados a este uso.

La infraestructura de servicios más relevante en términos de cantidad y de superficie recibida la constituyen los colegios. Espacialmente se aprecia cómo se distribuyen desagregadamente en el territorio, incluso en el sector sur poniente de la comuna, donde se emplazan las poblaciones de bajos recursos (distritos 5, 13, 14, 17, 18 y 20). Esto es resultado de la mejora educacional que se intenta con la puesta en marcha de la jornada escolar completa, para la que ha sido necesario reforzar los establecimientos existentes con la ampliación de su infraestructura ó con otros establecimientos nuevos.

6.4.3 Total superficies construidas en La Florida

De este modo para el período, se observa que las superficies construidas tienden a concentrarse en 2 sectores principalmente, el sector oriente de avenida La Florida, con viviendas que aumentan el área ocupada efectivamente por la ciudad y el sector centro, tanto con densificación de los predios existentes como con la reconversión generada por los malls.

Estructuras significativas no contempladas por permisos de edificación ni recepciones, están constituidas por las obras del metro y la autopista Americo Vespucio Sur. Ambas suponen una gran superficie construida que no consta en ninguna cuenta oficial (salvo los kilómetros de línea construidas o asfaltados). La importancia de estas estructuras radica en el efecto catalizador en la morfología circundante, puesto que mejora competitivamente las cualidades del territorio, habilitándolo para otras actividades por la mejora en la

accesibilidad y de las condiciones generales hasta estándares que los hacen interesantes para otros grupos socio-económicos. Un efecto tangible es el aumento del valor de tasación fiscal de las propiedades emplazadas al costado del metro, valor que ha crecido en algunos casos hasta más de 200%.

6.5 Oferta de la Comuna

6.5.1 Comercio

La comuna de La Florida posee escasos establecimientos dedicados a la actividad industrial de envergadura, sólo la fábrica Simet Sindelen (en calle Trinidad con Vicuña Mackenna) representa este rubro. Algunos talleres artesanales o de elaboración de alimentos, distribuidos en distintos puntos del territorio son sus principales exponentes. Es importante destacar que dado el carácter esencialmente residencial, las actividades industriales no están permitidas en la comuna según P.R.M.S. y Plan Regulador Comunal.

Las ofertas de trabajo se concentran en el sector centro de la comuna, así tanto el mall Plaza Vespucio como el Florida Center ofertan un importante número de empleos relacionados con la actividad comercial (vendedores, reponedores, personal de aseo y seguridad, administrativos, etc.). El primero de los mall en sus más de 336 locales y módulos y cerca de 208000 m² construidos (datos aportados por Dirección de Obras Municipales de La Florida actualizados al año 2007) ocupa sobre los 2000 trabajadores, sin contar el personal externo que labora en él. Para el año 1990, fecha en que inicia sus operaciones el Mall Plaza Vespucio, el edificio albergaba 100 tiendas con 25 mil metros cuadrados construidos, estos datos dan cuenta del crecimiento experimentado por el negocio de la venta al detalle. Es importante destacar que en esta infraestructura también se ofrecen servicios de salud y educacionales en edificios incluidos en el predio del mall, en la idea de aglutinar todos aquellos servicios más demandados por la comunidad.

Por su parte Mall Florida Center posee 181 unidades entre locales y módulos comerciales, con una superficie 261000 m² construidos, que se sirve con unos 1500 trabajadores aproximadamente. Ambos malls contemplan un mercado potencial compuesto por las comunas de La Granja, San Joaquín, Macul, Puente Alto, Ñuñoa, Peñalolén, etc., con más de 1.5 millones de potenciales usuarios.

En su conjunto, el sector centro (distritos 1, 2 y 21) con todas las actividades comerciales que reúne, llega a una superficie construida cercana a la ocupada por ambos malls, repartida en diferentes emplazamientos del sector centro, entre las principales empresas que aquí encontramos están: Unimarc, Lider, Monserrat, Tottus, Johnson's y Sodimac; sector bancario en torno al paradero 14; sector comercial de Froilan Roa, Serafín Zamora, Vicuña Mackenna Oriente y Poniente y comercios menores enclavados en el resto del sector.

En el resto de la comuna, como se ha indicado (ver cap IV) y según los datos aportados por recepciones finales, sólo en las arterias importantes se concentran algunas actividades relevantes como hipermercados, supermercados, compraventa de vehículos, restaurantes, etc. El resto del territorio de La Florida está poblado por una multitud de pequeños comercios que sólo responden a las necesidades locales de la población.

En la comuna tienen asiento aproximadamente 10 mil patentes comerciales repartidas en variados rubros (principalmente comercio minorista). La población que la sirve según, estimaciones realizadas por la Dirección de Patentes Comerciales de la comuna, es aproximadamente 20 mil personas, contingente aportado tanto por la misma comuna como por población de comunas vecinas.

6.5.2 Residencias

Dado que la comuna ha ido completando el poblamiento de las áreas urbanizables disponibles y densificando las áreas centrales con personas de estratos socioeconómicos medios y altos, se está formando un mercado demandante de servicio doméstico y actividades relacionadas al cuidado y mantenimiento de viviendas, personal de seguridad y otros.

Así, las construcciones en altura sólo en el sector centro de la comuna disponen de más de 2 mil departamentos, cantidad que aumentará en el futuro dado el número de edificios en construcción (15 proyectos) y los proyectados donde cada estructura construida puede llegar a generar 200 unidades habitacionales. Asociado a esta disponibilidad habitacional se encuentra la demanda por servicio doméstico y personal de seguridad. El resto de la

comuna al ser principalmente de status socio económico medio bajo, no ofrece un número significativo de empleos. Lo importante es que gran parte de esta demanda es satisfecha por la población local o de comunas vecinas.

Como ya se ha indicado en los últimos años se han agregado alrededor de 4 mil nuevos roles, que pueden ser asimilados al mismo número de viviendas y departamentos y por tanto, al mercado demandante que se ha generado para este tipo de servicios.

Por otra parte, la demanda por trabajadores de la construcción, principalmente en los distritos centrales, adquiere relevancia en la medida que se ejecutan los proyectos, pudiendo cada uno de ellos emplear más de 100 personas entre profesionales, técnicos y obreros. Sin embargo, esta oferta sólo será importante en la medida que continúe el proceso de modernización de la comuna al mismo ritmo. De este modo, actualmente un contingente aproximado de 1500 personas se desempeña en estos empleos.

6.5.3 Servicios

La oferta de servicios disponibles en la comuna (distintos de comerciales y educacionales) se concentra en el sector centro. Están referidos principalmente a actividades de orden comunal, donde la municipalidad con sus distintas direcciones y dependencias se constituye en el motor. Le sigue la reciente instalación de servicios públicos como Servicio de Impuestos Internos, Registro Civil, Fonasa y actualmente las instalaciones de la nueva estructura judicial.

Otro tipo de servicios principalmente los profesionales, es posible que alcancen un cierto grado de desarrollo, en la medida que se construyen más edificios destinados a este fin, actualmente sólo destacan los servicios profesionales médicos.

VII. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

7.1 Discusión

Las ciudades presentan períodos de estabilidad y otros de transformaciones, para el Gran Santiago y para La Florida en particular, esta es una época de cambios, donde las modificaciones estructurales son visibles, pero no así las de funcionamiento que se espera como resultado de esta transformación.

El esquema de desarrollo globalizado, que supone una valorización de los flujos por sobre los lugares, no se concreta en términos de redefinir la relación funcional de La Florida con el resto de la ciudad. Así, la influencia del centro tradicional y del sector oriente mantiene sus competencias, existiendo fricción sólo en algunos aspectos relacionados con la adquisición de servicios masivos. Por tanto, la formación de redes que se espera como un efecto no se ha constituido en los términos esperados.

En este sentido, la idea planteada por Ortiz y Escolano (2005), en cuanto a que “el actual modelo de crecimiento del Gran Santiago es disperso, con persistencia de la dependencia funcional de las nuevas periferias respecto del centro metropolitano, dependencia acentuada de variables como localización de trabajo y acceso a servicios cualificados” es un hecho en el sub-centro de La Florida, tal como lo demuestran el análisis de los instrumentos disponibles para la cuantificación de flujos (E.O.D. y Censo, 2002). Así, los datos de la E.O.D. de los años 1991 y 2002 nos presentan la siguiente relación:

Tabla 7.1: Comparación por año de la distribución de viajes:

Comuna	% '91	%'01
Santiago	26,80	15,00
Providencia	9,23	7,00
Nuñoa	7,91	7,00
Las Condes	3,90	4,00
Vitacura y Lo Barnechea	2,66	2,4

Fuente: Adaptado de E.O.D. 1991, 2001.

La tabla presenta como hecho significativo la baja en la participación porcentual de la comuna de Santiago (hecho que se presenta en general para toda región), sin embargo, aun así existe un predominio del centro tradicional y su prolongación hacia el sector oriente en la generación de viajes. Además, en cuanto a las personas que trabajan y estudian poco más del 50% lo hacen fuera de la comuna (ver tabal 5.11).

La distribución de los viajes a nivel de distrito de la población de más de 15 años que trabaja y estudia, confirma la tendencia en cuanto a su distribución. De este modo Santiago, Providencia, Las Condes y Ñuñoa aparecen como los principales destinos con 20%, 10%, 7% y 5% respectivamente (ver gráfico 5.4)

La dependencia de este sub-centro, en términos teóricos, genera ineficiencias puesto que separa los lugares de residencia con los centros de trabajo, estudio, recreación, compra y acceso a servicio. En este sentido, el planteamiento se ve refrendado por el mal funcionamiento del sistema de transporte que ha alterado la calidad de vida de la población de la ciudad (este aspecto no ha sido abordado por el presente trabajo), y por tanto la “problemática de movilidad personal” indicada por Precedo (2004), sigue sin solución. Dada estas condiciones es que se habla de un mono-policentrismo, producto de la persistencia del centro principal (C.B.D.) sobre el nuevo centro implementado para La Florida, además el concepto es aplicable al resto de las comunas.

En cuanto a los actores involucrados, la participación del sector privado principalmente grandes conglomerados económicos ha influenciado decisivamente en la conformación del sector centro y de las áreas de extensión del sector oriente de la comuna, tanto en un sentido material como normativo y en cuanto a construcciones residenciales y comerciales. Plasmando sus intereses en los instrumentos de planificación territorial, asegurando de paso la creación de nuevos territorios para invertir y nuevas áreas de mercado, aún cuando éstos no cuenten con toda la red de vinculaciones necesarias con el resto de la ciudad.

7.2 Resultado de los objetivos de planificación.

En cuanto a los resultados que se desean alcanzar con la implementación de los instrumentos de ordenamiento tales como el P.R.M.S. y Plan Regulador Comunal de La Florida en relación a:

- Mejorar la relación entre la ciudad y el entorno;
- Mejorar su funcionamiento y una distribución equilibrada de los equipamientos, por parte del primero y del Plan Regulador Comunal de La Florida respecto de la modificación del sector centro;

- Diseñar una normativa que armonice los diferentes usos en este proceso de renovación;
- Favorecer la renovación urbana de la zona centro;
- Reestructuración vial coherente;
- Conformar sistemas de espacios públicos que articulen adecuadamente los flujos y que favorezcan la ocupación de ellos por la comunidad;
- Garantizar la sustentabilidad ambiental del desarrollo urbano.

Desde el instrumento mayor ya se hace evidente que existe la intención de desarrollar áreas que sirvan como alternativas al centro tradicional, sin embargo, el anhelo de construir territorios equilibrados en cuanto a su funcionamiento que armonice con su entorno aún está lejos de ser alcanzado, por cuanto las diferencias socio espaciales de la comuna son evidentes (ver capítulo III) y la reconfiguración material también se concentra en aquellos sectores con mejores ventajas comparativas y competitivas (ver capítulo VI). De este modo, los sectores más pobres no participan de la transformación comunal.

Por su parte, los objetivos locales de la comuna hasta aquí sólo se han visto desarrollados hasta la parte de armonizar un centro de servicios metropolitanos con el uso residencial, pero no de un modo definitivo dado que la presión del sector privado puede ser decisiva al momento de planificar la ciudad y de construirla.

7.3 Problemáticas

El proceso en curso tiene otros componentes, entre ellos el social. En él encontramos que espacialmente se acentúan las diferencias al interior de la comuna, donde las áreas en deterioro se encuentran al margen del proceso modernizador, ya que salvo infraestructura educacional, otro tipo de construcciones no se emplazan en su territorio. De este modo, la segregación residencial se incrementa, diferenciando claramente distritos de grupos socio-económicos medios y altos de distritos de grupos de bajos ingresos, reduciendo la permeabilidad de relaciones entre ellos, es decir, acentuando la segregación espacial y la polarización social, no sólo al interior de la comuna sino que con toda la ciudad.

7.4 Conclusión

La Florida responde a la complejidad creciente de la funcionalidad urbana en el marco del actual modelo de desarrollo con elementos que ejercen atracción sobre el resto de la ciudad, a saber, grandes centros comerciales, estructuras que por si mismas generan una red de relaciones de orden económico, recreacional y de encuentro que marcan la condición de estos espacios. Sin embargo, ellas sólo dan cuenta de una parte de las necesidades y anhelos de la población. La imagen objetivo que la comuna pretende presentar de modernidad y capital del sector sur, no se corresponde con la transformación que se ha desarrollado en su territorio, generando dos almas para La Florida, una moderna y dinámica y otra decadente y sin perspectivas de futuro.

En La Florida se distinguen sectores claramente diferenciados que responden a las circunstancias históricas en las que se han desarrollado. En líneas generales se distinguen los siguientes:

- Sector comercial y de servicios comunales,
- Sector comercial;
- Área residencial;
- Áreas de riesgo y Área Verde.

El primero de éstos (que corresponde a lo que la municipalidad define como centro) es donde se observa la transformación morfológica más significativa, y donde se concentran las principales actividades de la comuna. Este sector está marcado fuertemente por la presencia de los malls y de toda una creciente actividad comercial y de servicios a la población. Además, es el lugar de asentamientos de la Municipalidad de La Florida y de otros servicios públicos como Registro Civil, Tribunales del sector sur oriente, SII y otras. Las áreas residenciales, por otra parte, presentan marcadas diferencias en su composición socio-económica, haciendo de La Florida un espacio donde las problemáticas y contradicciones sociales adquieren cada vez más importancia.

En cuanto a los desplazamientos generados, para el sector sur oriente existe una fuerte dependencia con los centros tradicionales, es decir, con Santiago y las comunas del

sector oriente respecto de los montos de desplazamiento diario y con objetivo de acceso a trabajo y educación principalmente y en función de su origen. Así, los viajes desde La Florida en la mañana responden principalmente a acceso a trabajo y estudio y se orientan hacia los destinos ya indicados. Los viajes que se originan desde otras comunas hacia La Florida tienen como principal objetivo el acceso a estudio principalmente, y define el tipo de relación con las comunas vecinas. En cuanto a la explicación de esta distribución de viajes, se tiene que la variable limitante es la distancia, ejerciendo fricción clara para las comunas alejadas, en este sentido es que un importante volumen de movimientos se produce en la comuna misma o con las comunas vecinas. No obstante, con la existencia de áreas atractivas por su oferta comercial y de servicios (con oportunidades de trabajo y educación), la fricción distancia disminuye su competencia en función de la atracción que ejercen estos atributos. Según el nivel socio-económico de las personas que efectúa el viaje será el tipo de empleo al que accede.

Las estructuras recibidas en el último decenio sólo dan cuenta de un crecimiento de la comuna hacia el sector oriente de avenida La Florida y la densificación del sector centro producto de la renovación inmobiliaria y comercial que actualmente está en proceso. Las estructuras comerciales están asociadas principalmente a ambos malls, los que aportan más de la mitad de la superficie recibida para este uso, especialmente estas edificaciones se enclavan en el sector centro del área de estudio. Los sectores pobres no presentan mayores mejoras en su infraestructura, desarticulando aún más estas áreas del resto de la comuna.

Respecto de la vinculación con el resto de las comunas, sólo es significativa para las comunas del sector sur del Gran Santiago, donde sobresale Puente Alto con la mayor interacción. Este hecho responde al complemento educacional que brinda La Florida a dicha comuna. En cierto grado, la idea de la comuna como sub-centro de equipamiento para el área sur oriente, por ahora, solamente se concreta en cuanto a sub-centro comercial. Con esto antecedentes, podemos decir que la hipótesis planteada respecto de la “fricción que ejerce el sector centro de La Florida respecto de los movimientos en su territorio tiene sólo un alcance en el ámbito de bienes de consumo habitual, pero no de servicios más especializados”, se cumple, sobre todo si consideramos los alcances que ha tenido la reconversión en cuanto a superficies, tipo y destino de las construcciones.

Así, La Florida se constituye en un centro comercial alternativo para la población, pero aún no en un sub-centro de equipamiento efectivo para el sector sur oriente y sur, puesto que el acceso a trabajo, servicios y estudios (de colegios con buena calidad de educación básica y media e instituciones de educación superior) se efectúa aún de modo significativo hacia las comunas del sector centro y oriente de la ciudad.

La existencia de dos grandes centros comerciales es un importante elemento dinamizador del sector centro de la comuna, sin embargo, no son suficientes para constituir por si mismos un área central alternativa al centro tradicional. A la fecha, éstas son las principales conclusiones de un proceso que aún se encuentra en desarrollo y para el que en un futuro será necesario volver a evaluar.

VIII. BIBLIOGRAFIA Y ANEXOS

8.1 Bibliografía

AIM; MAPCITY. Nuevo estándar socioeconómico para el país. Presentación Powerpoint disponible como recurso electrónico en: file:///C:/WINDOWS/Archivos%20temporales%20de%20Internet/Content.IE5/WTMJC5I7/NuevoGSE%5B1%5D.pps#293,2,El método de cálculo anterior de la AIM (Asociación Institutos Estudios de Mercados y Opinión).

AGUILAR, Adrián Guillermo. Las mega-ciudades y las periferias expandidas. *EURE (Santiago)*. [online]. dic. 2002, vol.28, no.85 [citado 18 Noviembre 2007], p.121-149. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500007&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

ALISTE, E. Evaluación Ambiental y Territorial de Sitios de disposición Final de Residuos Sólidos. Análisis Crítico en el caso del Gran Concepción. Universidad de Chile; Escuela de Geografía. Memoria para optar al título de Geógrafo, 2000. 145 p.

BARTON, J. Sustentabilidad urbana como planificación estratégica. *EURE*, Vol XXXII N° 96, p 27-45. Agosto 2006.

BECERRIL-PADUA, M. Policentrismo en las ciudades Latinoamericanas. El caso de Chile” *Theomai*, 1º semestre, nº 1, 2000. Recurso electrónico disponible en pdf en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/124/12400108.pdf>

BORELLO, José Antonio. Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles: aportes para una teoría territorial del ambiente. Horacio Bozzano (2000). Buenos Aires: Espacio Editorial. *EURE (Santiago)*. [online]. ago. 2003, vol.29, no.87 [citado 18 Noviembre 2007], p.101-103. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008700009&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

BORDORS DORF, A; HIDALGO, R. Los vallados en las periferias de las Metroplis Latinoamericanas y el advenimiento de un nuevo concepto de ciudad. Alcances en base al caso de Santiago de Chile” *Scripta Nova*, Vol. IX, núm. 194 (03), 1 de agosto de 2005. Recurso electrónico disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-03.htm>

BUZAI, G. Mapas Sociales Urbanos, Lugar Editorial, 2003. 133 p.

CARRASCO, R. La ciudad, su espacio y sus políticas. *Scripta Nova* Vol. IX, núm. 194 (04), 1 de agosto de 2005. Recurso electrónico disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-101.htm>

CITRA LTDA. 1997. Informe Estudio Vial Proyecto Santa Sofía de Macul. Inversiones Macalto. Santiago. 42 p.

DE MATTOS, Carlos A. Metropolización y suburbanización. *EURE (Santiago)*. [online]. mayo 2001, vol.27, no.80 [citado 18 Noviembre 2007], p.5-8. Disponible en la World Wide Web: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000001&lng=es&nrm=iso. ISSN 0250-7161.

DE MATTOS, Carlos A. Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?. *EURE (Santiago)*. [online]. dic. 2002, vol.28, no.85 [citado 06 Noviembre 2007], p.5-10. Disponible en la World Wide Web: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500001&lng=es&nrm=iso. ISSN 0250-7161.

DELGAGO, E. Geodinamica y Valoración del Nivel Potencial de Riesgo Natural en Alta Montaña: Cuenca del rio Las Leñas, vertiente occidental de los Andes Centrales. Escuela de Geografía. Memoria para optar al titulo de Geógrafo, 2007. 245 p.

DERRAU, M. Geografía Humana. Vicens Vives. España. 1985. 477 p.

Departamento de Catastro. 2005, 2006, 2007, Base Cartográfica. Municipalidad de La Florida, Dirección de Obras.

DIRECCIÓN DE OBRAS. 1997 a 2007. Archivo de Recepciones Finales. Municipalidad de La Florida.

DUCCI, María Elena. Área urbana de Santiago 1991-2000: expansión de la industria y la vivienda. *EURE (Santiago)*. [online]. dic. 2002, vol.28, no.85 [citado 18 Noviembre 2007], p.187-207. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500010&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

DUCCI, María Elena. Santiago, ¿Una mancha de aceite sin fin? ¿Qué pasa con la población cuando la ciudad crece indiscriminadamente?. *EURE (Santiago)*. [online]. set. 1998, vol.24, no.72 [citado 05 Noviembre 2007], p.85-94. Disponible en la World Wide Web: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S02501611998007200005&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

DUCCI, María Elena. Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana. *EURE (Santiago)*. [online]. dic. 2000, vol.26, no.79 [citado 13 Noviembre 2007], p.5-24. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007900001&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

ESCOLANO, S; ORTIZ, J. La reorganización espacial del modelo funcional del Gran Santiago: la formación del modelo policéntrico de la actividad comercial. *Revista de Geografía Norte Grande*, N° 34. 2005. p 53-64.

ESCOLANO, S; ORTIZ, J. Crecimiento Periférico del Gran Santiago ¿Hacia la desconcentración Funcional de la Ciudad?. *Scripta Nova* Vol. IX, núm. 194 (04), 1 de agosto de 2005. Recurso electrónico disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-04.htm>

FRIEDMANN, John. Futuros de la ciudad global: El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico. *EURE (Santiago)*. [online]. dic. 1997, vol. 23, no.70

[citado 13 Noviembre 2007], p.39-57. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611997007000003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

HAGGETT, P. 1983. Geografía. Una Síntesis Moderna. Ediciones Omega. Barcelona, España. 668 p.

Hernández, R; FERNÁNDEZ, C; BAPTISTA; P. Metodología de la investigación. Mc Graw Hill. México. 2003.

HERNÁNDEZ, C. Estado de la Brecha digital en el Gran Santiago. 2006. recurso electrónico disponible en: http://www.atinachile.cl/content/view/93289/Investigaci_n_Base_estado_de_la_Brecha_Digital_en_el_Gran_Santiago.html

HIERNAUX-NICOLAS, D. Identidades móviles o movilidad sin identidad? El individuo moderno en transformación. Revista de Geografía Norte Grande, N° 34. 2005. p 5-17.

HIDALGO. R. La Vivienda Social y los Nuevos espacios Urbanos en la ciudad de Santiago :La evaluación del Habitante. Terra Australis revista geográfica de Chile. N° 42, p 7-22. 1997.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS. 2002. Datos del XVII Censo de Población y VI de Vivienda INE. Gobierno de Chile.

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN Y COOPERACIÓN (MIDEPLAN); SECRETARIA EJECUTIVA DE PLANIFICACIÓN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE (SECTRA). 2001. Encuesta Origen Destino 2001". Gobierno de Chile. Chile. 674 p.

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN Y COOPERACIÓN (MIDEPLAN). 1991. Encuesta Origen Destino 1991, informe final. Gobierno de Chile. Chile. 340 p.

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO. Ley General de Urbanismo y Construcciones. Gobierno de Chile. Santiago. 1992. 77 p.

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO. Ordenanza General de la Ley de Urbanismo y Construcciones. Gobierno de Chile. Santiago. 2005. 345 p.

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, SECRETARIA MINISTERIAL. Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Gobierno de Chile. E&C. 1994. 194 p.

MUNICIPALIDAD DE LA FLORIDA. 2000. Memoria Explicativa Plan Regulador 2000. Santiago. 298 p.

GHAZI M. F. 1989. Población y empleo en países en desarrollo. OMT. 57 p.

GRUPO CRONOS. Enseñar La Ciudad. Ediciones de la Torre. 1987. 133 p.

ORTIZ, J. Población y Sistema Nacional de Asentamientos Urbanos. Instituto Geográfico Militar; Geografía de Chile. Santiago. 1983. 156 p.

ORTIZ, J; ARAVENA, E. Migraciones intraurbanas y nuevas periferias en Santiago de Chile: Efectos en la sociografía de la ciudad. Geofocus 2002, N° 2, p. 49-60. Recurso electrónico disponible en: <http://geofocus.rediris.es>

ORTIZ, Jorge y MORALES, Soledad. Impacto socioespacial de las migraciones intraurbanas en entidades de centro y de nuevas periferias del Gran Santiago. *EURE (Santiago)*. [online]. dic. 2002, vol.28, no.85 [citado 18 Noviembre 2007], p.171-185. Disponible en la World Wide Web: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500009&lng=es&nrm=iso. ISSN 0250-7161.

ORTIZ, J ; SCHIAPPACASSE; P. Estructura y Evolución de los gradientes de densidad urbana en el Gran Santiago. *Terra Australis revista geográfica de Chile*. Nº 412, p 121-141. 1996.

ORTIZ, J ; SCHIAPPACASSE; P. Las Migraciones Intraurbanas y su impacto en la diferenciación del espacio social del Gran Santiago. *Terra Australis revista geográfica de Chile*. Nº 42, p 121-138. 1997.

PARDO, A. CDC Skate park Santiago. Universidad Mayor. Memoria para optar al título de Arquitecto. Santiago. 2002. 82 p.

PRECEDO LEDO, A. 1996. Ciudad y Desarrollo Urbano. Editorial Síntesis. 287 p.

PRECEDO LEDO, A. 2004. Nuevas realidades territoriales para el desarrollo del siglo XXI. Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa. Editorial Síntesis. 208 p.

REID, T.R., "El poder y la gloria del Imperio Romano". *National Geographic*, marzo 2005. p 46-85.

RODRIGUEZ, Jorge y ARRIAGADA, Camilo. Segregación Residencial en la Ciudad Latinoamericana. *EURE (Santiago)*. [online]. mayo 2004, vol.30, no.89 [citado 21 Noviembre 2007], p.05-24. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612004008900001&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

SABATINI, Francisco y ARENAS, Federico. Entre el Estado y el mercado: resonancias geográficas y sustentabilidad social en Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*. [online]. dic. 2000, vol.26, no.79 [citado 13 Noviembre 2007], p.95-113. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-716120000079000006&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

SABATINI, F; CACERES, G; CERDA, J. Segregación residencial en las principales ciudades Chilenas: Tendencia de las tres ultimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, 2001, Vol 27, N° 82, p 21-42.

SASSEN, Saskia. Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *EURE (Santiago)*. [online]. mar. 1998, vol.24, no.71 [citado 13 Noviembre 2007], p.5-25. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611998007100001&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

RODRIGUEZ, Alfredo y WINCHESTER, Lucy. Santiago de Chile: Metropolización, globalización, desigualdad. *EURE (Santiago)*. [online]. mayo 2001, vol.27, no.80 [citado 18 Noviembre 2007], p.121-139. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000006&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

SEREX; MUNICIPALIDAD DE LA FLORIDA. 2005. Memoria explicativa de la Modificación de la modificación del Plan Regulador comunal de La Florida". Santiago. p 92.

WINCHESTER, L. Desafíos para el desarrollo sostenible de las ciudades en América Latina y El Caribe. *EURE*, Vol XXXII N° 96, p 7-25. Agosto 2006.

Las imágenes presentadas en el anexo fotográfico del capítulo IV, fueron aportadas por Rubén Drouilly F., Jorge Flores M., Carlos González I., Ana María González R., Alberto Pardo S.

Anexo 8.2

Anexo Fotográfico capítulo IV.



Imagen 1: Mall Plaza Vespucio, distrito censal 1. Se ha constituido en el principal referente del sector centro de La Florida, incentivando un cambio en el comercio tradicional y en la manera de ofertar servicios. El efecto de esta estructura se ha dejado sentir en otros edificios como en el que alberga al Supermercado Unimarc y el rodoviario de su zócalo. En cuanto a la construcción que alberga el mall, ha sufrido constantes transformaciones, con el objetivo de ampliar y actualizar la superficie comercial disponible. En este sentido es que se han agregado cines, venta de autos, centros gastronómicos, entidades educativas y de salud, gimnasio, centro artístico, biblioteca, etc.

En las cercanías de sus instalaciones se emplazan importantes obras de infraestructura, como el metro (líneas 4, 4-A y 5), la carretera urbana Americo Vespucio Sur, y por ultimo avenida Vicuña Mackenna, la cual es una de las principales arterias del sector sur oriente de la ciudad. Todas ellas estructuran la conexión vial con el resto de la ciudad, característica que potencia al mall como hito del sector sur de la ciudad.



Imagen 2: Vista del Edificio Integramedica, emplazado al interior del predio del Mall Plaza Vespucio en el distrito 1. Este edificio constituye parte de la oferta de servicios del mall. Además, se aprecia el contexto residencial de gran parte del sector centro de La Florida.



Imagen 3: Condominio Los Navegantes, distrito censal 1. Emplazado al costado del mall Plaza Vespucio aprovecha las bondades de la cercanía a un centro comercial para

establecer una importante aglomeración de edificios residenciales para población de nivel socio-económico medio y alto. Estos edificios son reconocibles desde distintos puntos de la ciudad, además, son las primeras estructuras residenciales que marcan la renovación que se aprecia para este tipo de edificios. Frente a este complejo residencial se emplaza la torre de servicios Florida Salud, en la cual se brinda una serie de servicios médicos. La modificación en el poblamiento del sector implica un cambio en las características socio-económicas de la población, por otra parte implica una fuerte presión por infraestructura vial, servicios y otras.



Imagen 4: Vista del sector centro de La Florida, calle Cabildo, distrito censal 1. La imagen presenta al Hipermercado Líder y parte del municipio central (jardines, sección de la antigua casa patronal), hacia extremo izquierdo de la imagen se aprecia la torre Florida Salud y el conjunto residencial Los Navegantes. Estos elementos conviven al interior del sector centro definiendo gran parte de la morfología actual y del funcionamiento del sector, dado que el uso residencial, de comercio y de administración de la comuna se encuentran en él, integrándose en un todo que busca ser armónico en sí mismo y con el resto de la comuna. Sin embargo, a más de una década de iniciada la instalación del 1º mall y de la llegada del metro, aún persisten desencuentros con las nuevas actividades.



Imagen 5: Vista del sector centro de La Florida, Serafín Zamora y Vicuña Mackenna, distritos censales 1 y 2. El primer plano presenta la actual condición de esta área, es decir, con un comercio todavía de escala local en Vicuña Mackenna Poniente y Serafín Zamora, comercio de escala intercomunal en Vicuña Mackenna Oriente. Hacia el fondo de la imagen destaca la silueta de diferentes edificios (condominios), sin embargo es evidente que el resto del espacio comunal presenta una tipología habitacional baja, de viviendas unifamiliares principalmente.



Imagen 6: La ejecución de un proyecto comercial como el Mall Florida Center, distrito 1, responde a las condiciones creadas a partir de la consolidación del mercado en esta parte de la ciudad, aprovecha al igual que el mall Plaza Vespucio las sinergias positivas de su emplazamiento, por cuanto está conectado con el metro (estaciones Mirador de la Florida y Pedreros); y de estar delimitada por avenida Vicuña Mackenna y Departamental. Toda esta infraestructura facilita la conexión con la población de las comunas de Peñalolen, Macul, San Joaquin, La Granja, Puente Alto y La Pintana. Su implementación como centro comercial incluyó no sólo la construcción de un edificio para este fin, sino que además toda la mejora paisajística del entorno para ofrecer una imagen armónica al público. Esta imagen contrasta con aquellas estructuras más antiguas generando una discontinuidad en la morfología urbana. Al igual que el mall Plaza Vespucio, implica también el ingreso de grandes conglomerados económicos al escenario de la comuna (Cenco Sud)



Imagen 7: Vista posterior del Mall Florida Center, en ella se aprecia parte del complejo de edificios Los Navegantes (vista hacia el sur). Estas estructuras hoy se reconocen ya como parte del paisaje del sector centro de La Florida.



Imagen 8: La reestructuración morfológica de las construcciones del sector, sin embargo, aún no dan cuenta de detalles como la urbanización subterránea de servicios básicos como el eléctrico.

La vivienda social es otro de los componentes que interactúa en la comuna de La Florida, de este modo construcciones como condominios en altura y viviendas unifamiliares tienen una ubicación reconocible en territorio comunal.



Imagen 9: Condominio Los Quillayes, distrito 15. Alberga un importante número de hogares de bajos ingresos, el proceso de desarrollo experimentado por la comuna no deja sentir su huella, sino que más bien se da un alto grado de asistencialidad por parte de los organismos del estado y de la propia municipalidad. Estructuralmente estas construcciones y la infraestructura vial asociada presentan un alto grado de deterioro.



Imagen 10: Condominio Villa Alonso de Ercilla, distrito 2. La imagen muestra numerosos vehículos estacionados en las afueras de los blocks. Pese a su condición de condominios sociales, la mejora en el nivel socio económico de la población hace posible su adquisición.



Imagen 11: Condominio Juan Egenau, distrito 17. Asociados a estos conjuntos habitacionales surgen ampliaciones de dudosa calidad, las cuales dan cuenta de la necesidad sentida de la población por más espacio.



Imagen 12: Población “Los Trinos de La Florida”, emplazada en el distrito censal 5. Caracterizado por contener una alta proporción de población de escasos recursos. Este loteo recibido el año 2006 es uno de los pocos con vivienda social aprobado en los últimos 10 años en la comuna de La Florida. Este loteo surge como respuesta para los habitantes de la Toma de Peñalolén. Popularmente este loteo se conoce como casas “Chubi”, por lo colorido de sus fachadas (tal como se aprecia en la imagen).



Imagen 13.



Imagen 14.

Imagen 13 (pagina anterior): Loteo Santa Sofía de Macul. Poblamiento emplazado en el piedemont de la comuna, distrito censal 2. Se caracteriza por edificaciones y urbanizaciones de primer nivel, dedicadas a población de altos ingresos. En términos ambientales presenta buenas condiciones, todo lo cual mejora la plusvalía de estos espacios. Junto con el proyecto Jardines de la Viña se constituyen en las principales áreas de crecimiento de la actualidad.

Imagen 14 (pagina anterior): Vista del proyecto Jardines de la Viña, se ubica el piedemont de La Florida, distrito censal 1. Es un proyecto dedicado a población de altos ingresos. Junto con el loteo Santa Sofía de Macul constituyen una suerte de expansión del sector oriente capitalino (Providencia, Las Condes, Vitacura, La Reina) a través del piedemont.



Imagen 15: Vista del sector sur oriente de la comuna. En la imagen destacan en primer plano la condición residencial de la comuna, matizado con algunos edificios de hasta 5 pisos. Hacia el centro de la fotografía se aprecia el avance inmobiliario hacia el piedemont dado por el color rojizo de los techos (proyecto Jardines de La Viña). Estas urbanizaciones ocupan terrenos de lo que anteriormente fue la Viña Tarapacá, hacia el lado norte se aprecia la existencia de un manchón verde que aparentemente no está ocupado, sin embargo, en ese sector se emplaza el loteo Lo Cañas, consistente en una multitud de parcelas de agrado ocupada por grupos socio-económicos de alto status.



Imagen 16: Vista hacia el sector sur de la comuna (a la distancia cerro La Ballena en la comuna de Puente Alto). En la fotografía se reconoce el carácter esencialmente residencial de La Florida, además se distingue la topología baja de la mayor parte de las construcciones de la comuna.



Imagen 17: Al surcar la comuna de norte a sur por Vicuña Mackenna, la red del Metro ha supuesto una mejora en la calidad de vida de la población y ha incentivado en parte el cambio estructural de la comuna. La disminución de los tiempos de transporte supone un acercamiento de la demanda a la oferta, mejorando la conexión de la periferia con el centro.

Anexo Capítulo V

Caracterización socio espacial de la ciudad de Santiago.

Tabla A: Población, Hogares y Tasa de Motorización según zonas E.O.D. 2001.

Sector	Vehículos	Hogares	Personas	Personas/ Hogar	Vehículos/ Hogar	Vehículos/ 1000 Hab
Norte	90982	201466	822763	4,08	0,45	110,58
Occidente	151935	314262	1240814	3,95	0,48	122,45
Oriente	287902	258805	876462	3,39	1,11	328,48
Centro	28427	78936	230674	2,92	0,36	123,23,
Sur	121665	334586	1317826	3,94	0,36	92,32
Sur-oriente	174145	325883	1284079	3,94	0,53	135,62
Total	855057	1513938	5772617	3,81	0,56	148,12

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.9, elaborada por Mideplan y Sectra.

Desplazamientos en Santiago.

La Encuesta Origen Destino 2001, indica que en la ciudad se realizan aproximadamente 16 millones de viajes diariamente entre todos los sectores en los cuales se compartimiento la ciudad de Santiago.

Tabla B: Matriz destino de viajes diarios, todo horario.

Sector origen	Sector destino								Total
	Norte	Occidente	Oriente	Centro	Sur	Sur- Oriente	Externa	Sin Información	
Norte	1462662	94228	112427	163374	60164	53136	2619	100448	2049058
Occidente	97313	2212195	157706	283078	115026	59171	3513	124286	3052287
Oriente	110850	151597	1809442	244946	112495	280012	5220	89787	2804349
Centro	162067	286333	229926	685410	190345	147792	929	34430	1737232
Sur	57349	117436	119230	188579	2453780	186609	6000	137610	3266592
Sur-Ori	55406	57991	277811	147050	186358	1891731	4738	112173	2733259
Externa	3324	3731	5338	1038	4840	3699	344	428	22742
Sin /Info	100601	126428	91995	35559	138744	111241	196	13635	618400
Total	2049571	3049940	2803875	1749034	3261752	2733392	23560	612796	16283919

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.123, elaborada por Mideplan y Sectra.

La mayor parte de los viajes se realizan al interior del mismo sector, esta característica también es patente cuando se realiza el análisis a nivel de comuna, donde la proporción de viajes en su propio territorio es mayor. Los datos de viajes en vehículos muestran el mismo patrón de distribución (tabla C).

Tabla C: Matriz destino de viajes diarios motorizados, todo horario.

Sector origen	Sector destino								Total
	Norte	Occidente	Oriente	Centro	Sur	Sur-Oriente	Externa	Sin Información	
Norte	668229	84947	110908	155019	55475	47731	2619	47192	1172118
Occidente	88170	1017454	155717	267468	99636	55517	3513	65072	1752547
Oriente	109086	148970	1355113	238631	109443	264713	5220	74104	2305279
Centro	152757	272213	224665	217978	182897	146266	929	20671	1218376
Sur	53115	100839	116427	181680	899250	151191	6000	48420	1556923
Sur-Oriente	49449	54173	263098	145327	150998	927899	4738	54843	1650527
Externa	3324	3731	5338	1038	4840	3699	344	428	22742
Sin Información	47480	65518	75388	23144	45592	55131	196	7760	323209
Total	1171610	1747846	2306653	1230285	1551130	1652148	23560	318490	10001720

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.123, elaborada por Mideplan y Sectra.

Variación de viajes entre el E.O.D. 1991 y 2001 por comuna.

En cuanto a la atracción de viajes, las comunas del sector norte concentran el mayor incremento de atracción, siendo Quilicura con 452% la de variación más importante (de 46357 a 255906 viajes por día). Los valores más importantes se observan en las comunas en crecimiento como Maipú, Puente Alto, Huechuraba, San Bernardo, Quilicura, Las Condes y Lo Barnechea. Cada una de ellas presenta aumentos significativos en la atracción de viajes con incrementos porcentuales de 261,9%, 211,5%, 127,2%, 140,0%, 452,0%, 118,0% y 225,0% respectivamente.

En términos absolutos, la comuna que más viajes atrae diariamente es Santiago con más de 1564740 viajes diarios, sin embargo presenta una variación de sólo un 16,6% respecto del año 91 según la E.O.D. 2001.

Del análisis de las horas punta, como ya se ha indicado, los movimientos más importantes de atracción están referidos principalmente a motivos de trabajo y estudios. La comuna más atractiva sigue siendo Santiago, con montos de movimientos sobre 400 mil, sin embargo presenta un incremento negativo respecto del decenio anterior. No así, comunas como Quilicura y Huechuraba que presentan los mayores aumentos de atracción de viajes en este período del día, con variaciones del orden de 372% y 296,1% respectivamente, se estima que el principal motivo para estos desplazamientos es el acceso a trabajo, producto de la existencia de numerosas empresas y de la construcción de infraestructura en el sector norte.

El sector oriente presenta variaciones importantes en los viajes atraídos en las horas puntas, sin embargo, sólo Lo Barnechea presenta una variación porcentual comparable a las del sector norte con 131,6%, el resto de las comunas que componen esta área presenta la siguiente situación:

Tabla D: Atracción de Viajes del sector oriente.

	EOD 1991	EOD 2001	DIF %
Las Condes	94230	169969	80,2
La Reina	28602	44172	54,4
Providencia	156246	192224	23,0
Vitacura	30803	55163	79,1

Fuente: Adaptado EOD 2001, elaborado por Mideplan y Sectra.

Modificación de viajes en Santiago.

El incremento de los viajes generados por cada comuna en el contexto de la ciudad tiene distintas explicaciones, algunas dadas por el aumento de población entre un censo y otro como el caso de Maipú con una variación de 260,3%, Puente Alto con 224,9% y Quilicura con 412,2%, reflejando el crecimiento de la ciudad hacia periferias cada vez más distantes (caso de Quilicura).

Otro dato que permite explicar parte del cambio del movimiento de personas en la ciudad, es la salida de las mujeres a trabajar, puesto que en la última parte del siglo XX se inició un importante cambio en la forma de vida de la sociedad, en que el cambio del rol de la mujer es la principal característica. A finales de los '90 la participación era sólo de un 32,4% en el mercado laboral (FLACSO, 2006), aumentando a 42% el año 2005, con tendencia a seguir creciendo.

Motivos de los desplazamientos en la ciudad.

En cuanto a los motivos de los desplazamientos las tablas E y F presentan la situación para la ciudad:

Tabla E: Generación de viajes según propósito, todo horario.

Sector	Propósito							
	Trabajo	%	Estudio	%	Otro	%	Total	%
Norte %	601370 25,9	14,1	414588 17,8	14,2	1307709 56,3	14,4	2323666	14,3
Occidente %	937434 25,5	21,9	636700 17,3	21,7	2096659 57,1	23,1	3670793	22,5
Oriente %	722350 29,4	16,9	459863 18,7	15,7	1274972 51,9	14,0	2457185	15,1
Centro %	214899 32,2	5,0	102046 15,3	3,5	349529 52,4	3,8	666474	4,1
Sur %	883808 23,6	20,7	636956 17,0	21,8	2222669 59,4	24,5	3743433	23,0
Sur-Oriente %	915322 26,7	21,4	677779 19,8	23,1	1829265 53,5	20,1	3422367	21,0
Total %	4275184 26,3		2927932 18,0		9080803 55,8		16283919	

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.35, elaborada por Mideplan y Sectra.

Los datos de la tabla E muestran que para todos los sectores, el motivo “otros” presenta sobre el 50% de viajes, sin embargo, esta categoría agrupa varias otras (acompañar a alguien, acceso a servicios, paseo, compras, etc.), por lo tanto los motivos de trabajo y estudio se constituyen en los predominantes, siendo trabajo el motivo más importante. Los valores oscilan entre 25 a 32% para trabajo; y de 15 a 19% en estudio.

Tabla F: Atracción de viajes según propósito, todo horario.

Sector	Propósito							
	Trabajo	%	Estudio	%	Otro	%	Total	%
Norte %	528561 25,8	12,4	270342 18,1	12,6	1150668 56,1	12,7	2049571	12,6
Occidente %	684068 22,4	16,0	551827 18,1	18,8	1814045 59,5	20,0	3049940	18,7
Oriente %	978468 34,9	22,9	489245 17,4	16,7	1336162 47,7	14,7	2803875	17,2
Centro %	647980 37,0	15,2	248407 14,2	8,5	852647 48,7	9,4	1749034	10,7
Sur %	680906 20,9	15,9	587585 18,0	20,1	1993261 61,1	22,0	3261752	20,0
Sur-Oriente %	612285 22,4	14,3	593413 21,7	20,3	1527693 55,9	16,8	2733392	16,8
Externa %	12751	0,3	765	0,0	10044	0,1	23560	0,1

	54,1		3,2		42,6			
Sin Información %	130164 21,2	3,0	86349 14,1	2,9	396283 64,7	4,4	612796	3,8
Total %	4275184 26,3		2927932 18,0		9080803 55,8		16283919	

Fuente: E.O.D. 2001, tabla 6.43, elaborada por Mideplan y Sectra.

Por su parte, la tabla F presenta una situación similar respecto de los motivos para los viajes atraídos por sector, sobresaliendo los motivos de trabajo y estudios por las razones antes expuestas. Es importante destacar que los valores entre los cuales se mueven los desplazamientos en términos de la atracción varían respecto de la matriz anterior (20 a 37% para trabajo y 14 a 21% para estudios).

Distribución de Viajes en La Florida.

A continuación se presentan las matrices no consideradas dentro del capítulo V.

Tabla G: Matriz de total de Viajes Diarios fuera de hora punta.

Comuna	Viajes hacia	Viajes desde	Comuna	Viajes hacia	Viajes desde
Barnechea	0	0	Ñuñoa	2015	625
Calera de Tango	0	0	P. Aguirre Cerda	516	473
Cerrillos	645	105	Peñalolén	2071	3070
Cerro Navia	273	133	Pirque	0	0
Colina	0	0	Providencia	2014	1573
Conchali	192	467	Pudahuel	518	0
El Bosque	834	1811	Puente Alto	5701	7652
Estación Central	907	130	Quilicura	0	0
Huechuraba	195	245	Quinta Normal	157	84
Independencia	157	0	Recoleta	264	647
La Cisterna	748	522	Renca	593	0
La Granja	1737	3437	San Bernardo	0	0
La Pintana	157	788	San Joaquín	972	926
La Reina	284	329	San Miguel	103	357
Lampa	0	0	San Ramón	205	884
Las Condes	1542	770	Santiago	8549	3116
Lo Espejo	1360	689	Vitacura	611	0
Lo Prado	172	164	Externos	522	0
Macul	2816	2135	Sin Información	3589	1750
Maipú	130	712	La Florida	49551	---

Fuente: E.O.D. 2001, adaptado de Matriz de Viajes Fuera Punta por comuna, elaborada por Mideplan y Sectra Metropolitano.

Tabla H: Desplazamientos por motivos de trabajo y estudios de mayores de 15 años.

Districtos Censales	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
La Florida	1044	1650	2368	1023	1926	3005	1689	1431	1363	2468	2877	1708	1314	2409
Santiago	1146	1758	2308	1033	987	2361	662	1347	1930	2037	2058	1346	994	1443
San Miguel	86	162	154	52	121	202	67	83	138	154	253	93	108	238
Quilicura	57	79	97	39	117	120	65	74	114	113	168	56	76	169
San Joaquín	133	167	185	55	171	231	94	113	135	193	278	140	145	327
La Pintana	34	50	84	34	29	58	18	32	39	75	76	51	37	58
Providencia	558	929	1187	434	643	1234	535	677	1082	1071	1122	589	425	685
Macul	190	305	374	116	470	567	307	218	238	287	472	159	140	330
Las Condes	390	612	691	273	543	893	329	420	667	624	798	391	328	804
Vitacura	84	186	148	62	166	237	100	127	134	111	179	90	73	197
Pudahuel	42	60	75	33	53	65	17	43	54	75	73	52	31	60
Nuñoa	253	451	559	196	558	770	340	340	406	495	640	312	203	561
San Bernardo	46	47	78	36	60	114	27	64	72	74	127	79	57	73
Cerrillos	33	61	61	20	40	60	26	35	62	53	76	55	35	68
Peñalolén	68	100	121	30	409	261	326	94	108	83	134	45	61	207
Maipú	51	83	102	35	94	127	53	45	57	79	124	68	65	152
Estación Central	93	164	259	77	133	254	52	113	163	252	222	158	114	222
San Ramón	22	25	30	8	12	33	11	17	24	35	29	15	21	110
Independencia	56	113	110	51	71	110	37	53	71	88	117	72	43	111
Renca	33	49	73	36	50	95	26	57	70	71	85	53	43	62
Huechuraba	46	60	65	32	49	82	41	60	86	63	82	40	30	75
La Cisterna	24	47	66	35	39	77	25	46	62	60	117	43	51	184
Colina	9	19	8	6	38	29	16	10	21	23	29	9	14	30
La Reina	47	107	103	32	175	144	95	59	75	94	130	57	55	202
Conchalí	15	19	24	8	23	39	13	13	23	36	41	28	19	39
Puente Alto	110	178	244	133	139	221	74	117	192	315	602	339	406	284
Recoleta	52	98	111	35	138	126	67	47	85	84	136	61	64	156
Lo Espejo	13	30	32	7	28	31	11	12	16	20	39	19	16	47
El Bosque	25	28	34	12	15	26	10	22	22	44	60	35	34	29
Cerro Navia	7	10	14	3	9	9	3	6	7	11	15	7	2	11
Lo Prado	1	9	13	***	8	5	1	3	3	10	3	5	3	6
Pirque	9	16	10	11	11	14	2	11	8	19	25	22	18	12
La Granja	25	55	75	24	28	75	25	46	48	57	97	40	45	160
Lampa	14	12	23	6	23	22	13	10	19	10	23	16	11	31
Pedro Aguirre Cerda	10	25	28	7	26	27	12	16	21	32	27	21	12	63
Quinta Normal	31	67	72	20	46	54	20	40	49	46	80	29	34	81
Lo Barnechea	12	41	39	12	68	71	37	22	23	35	57	33	30	103
Calera de Tango	2	3	5	3	5	2	6	1	2	***	1	2	2	6
Otras														
Total	5345	8760	10768	4561	8912	12925	5825	6536	8393	10302	12703	7054	5941	11185

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población Vivienda, I.N.E. 2002.

Tabla H: Desplazamientos por motivos de trabajo y estudios de mayores de 15 años (Continuación).

Distritos Censales	15	16	17	18	19	20	21	S/Ident	Total
La Florida	1847	2303	2691	1383	1896	1853	1300	205	39699
Santiago	1465	2925	2109	1110	1240	813	1344	131	31547
San Miguel	241	148	192	117	139	123	94	13	2978
Quilicura	137	111	107	68	100	95	75	9	2046
San Joaquín	234	180	242	153	222	161	168	19	3746
La Pintana	69	73	53	52	32	47	39	5	1045
Providencia	732	844	1024	522	575	446	599	80	15993
Macul	261	235	315	160	204	157	143	25	5673
Las Condes	640	554	717	396	441	480	398	52	11441
Vitacura	164	129	175	95	110	136	93	14	2810
Pudahuel	48	73	90	58	57	36	37	5	1137
Ñuñoa	428	396	501	250	302	276	236	24	8508
San Bernardo	87	92	117	76	79	63	43	9	1521
Cerrillos	51	49	67	37	62	54	40	3	1048
Peñalolén	100	79	78	56	58	91	45	5	2559
Maipú	120	95	132	78	69	101	67	10	1807
Estación Central	196	183	217	137	143	93	122	14	3381
San Ramón	76	42	56	60	37	62	54	3	782
Independencia	96	93	109	64	59	41	62	10	1637
Renca	65	80	92	33	53	45	45	4	1220
Huechuraba	50	58	82	46	44	46	38	8	1183
La Cisterna	178	89	133	100	74	132	56	9	1647
Colina	25	10	16	12	24	14	13	2	377
La Reina	136	59	108	57	72	97	56	4	1966
Conchalí	39	24	33	22	20	21	27	2	528
Puente Alto	222	377	315	145	186	128	142	25	4894
Recoleta	175	106	100	90	74	101	43	17	1966
Lo Espejo	44	42	48	35	32	44	16	***	582
El Bosque	28	37	51	38	23	38	23	2	636
Cerro Navia	14	3	9	4	5	5	5	1	160
Lo Prado	6	3	8	7	2	5	2	***	103
Pirque	10	12	16	4	8	9	5	2	254
La Granja	116	67	101	104	95	174	47	8	1512
Lampa	23	18	34	14	15	16	19	1	373
Pedro Aguirre Cerda	38	30	30	18	14	25	17	1	500
Quinta Normal	79	52	60	30	44	49	28	5	1016
Lo Barnechea	80	44	62	27	45	74	16	2	933
Calera de Tango	1	1	3	***	2	2	2	***	51
Otras									
Total	9902	9529	11470	6441	7419	7204	6254	832	178261

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población Vivienda, I.N.E. 2002.

Anexo Capítulo VI.

Esta sección recoge las tablas construidas con el propósito de dar cuenta de cómo ha sido el proceso de desarrollo o cambio estructural de la comuna en los últimos diez años. Las tablas han sido ordenadas según el año de la recepción de la obra.

Tabla J.

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
1997					
Central 65	3704-2		244,90		Central Telefónica
Vic. Mack 11145	12050-1	4275,13			Supermercado
W Martínez	1520-4			4480,42	Deptos
Rojas Magallanes 2900	7000-57			1924,16	Casas
Rojas Magallanes 3000	8200-5			6583,28	Casas
Walker Martinez 1345	1922-3			4625	Deptos
Sta. Julia /Tobalaba				17796,96	Casas
Alicahue	1558-16			2217,26	Casas
Walker Martínez	2068-1			3618,96	Casas
Alicahue	1558-16			2217,26	Casas
José Miguel Carrera 797	1987-67			18525,15	Casas
Paso el Roble 311	1100-18			6808,39	Deptos
México 9011	2400-1			1259,90	Deptos
Vic. Mack 7399	309-1	564,325			Banco
Santa Inés 1475	8200-17			2666,08	Casas
Walker Martínez 3295	7000-65			2284,864	Casas
Mirador Azul 1284			398,82		Industria
Diego Portales 2200	3802-34			19013,13	Deptos
G. Arraigada 510	4035-26		1572,365		Colegio
Walker Martinez 1478	1520-13		4062,25		Colegio
Vic Mack 6331	63-11	1136,72			Homecenter
Santa Inés 1475	8200-17			2824,16	Casas
Atahualpa 235	131-18			22073,661	Deptos
Alonso de Ercilla 8597	2220-9	725,7			Colegio
A. Vespucio 6535	156-2	1389,29			Comercio
Alonso de Ercilla 8318	2118-15			2026,7	Depto.
Juan de Pineda 8044	2064-1			1831,96	Depto.

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
1997					
Rojas Magallanes 2900	8200-5			10431,84	Casas
Vic. Mack. 6015	45-6		1866,78		Edificio Salud
Hualle Sur 8605	7850-6		556,78		Colegio
Vic Mack 8960	2426-16		796,55		Colegio
Sotero del Rio 593	953-22		1095,24		Colegio
Enrique Olivares 1358	2504-43		1104,21		Restauran
Diego Portales 1547	3900-9		710,18		Colegio
A. Vespucio 6325	156-100	36655			Supermercado
García Hurtado de Mendoza 7709	1902-38		622,86		Colegio

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
1998					
Rojas Magallanes 2900	7000-57			3390,53	Casas
Rojas Magallanes 2715	8200-2			1336,86	Casas
Plaza Vespucio	1100-2	7039,64			Cines
Vic Mack 6969	193-1		10281,21		Edificio Oficinas
Gerónimo de Alderete	7000-35			9854,54	Casas
Maria Inés 10192	2801-64			945,75	Casas
Orompello 7232	1690-19			1787,51	Casas
La Florida 9801	2674-45		481,81		Estación de servicios
Rupanco 398	231-25			8073,28	Deptos
García Hurtado de Mendoza 8592	2270-12			1106,08	Casas
Sotero del Rio 125	953-12			1613,11	Casas
Paso el Roble 321	1100-13			10588,604	Deptos
Rojas Magallanes 3515	8200-7			10240,02	Casas
Santa Inés 1475	8200-17			4581,1	Casas
Walker Martinez 752	15004			8041,76	Deptos
Las Nalcas 7678	6104-14		3140,5		Seminario
Vic Mack 7215	271-9	494,46			Teletrack
García Hurtado de Mendoza 7620	1922-6			2258,78	Deptos
Vic Mack 7255	271-10			11358,13	Edif. Oficinas
Santa Amalia 1763	2676-45	44342,04			Líder

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
1998					
Rojas Magallanes 3515	8200-7			9102,9	Casas
Panamá 8897	2346-17			915,42	Deptos
Rojas Magallanes 3515	8200-7			8693,07	Casas
Vic Mack 5951	5-15	872,75			Comercio
Vic Mack 7430	317-2	931,17			
Diego Portales 876	3802-7		355,71		Estación de Servicios
García Hurtado de Mendoza 7620	1922-6			2252,58	Deptos
García Hurtado de Mendoza 7620	1922-6			745,08	Deptos

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
1999					
Santa Raquel 9999	1667-29		790,69		Central Telefónica
San Jorge 2072	3210-21			5355,09	Casas
García Hurtado de Mendoza 7620	1922-7			2252,58	Deptos
García Hurtado de Mendoza 7620	1922-7			720,06	Deptos
Enrique Olivares 2761	8200-4			5109,72	Casas
La Florida 9363	2510-15	585,37			Banco
Alonso de Ercilla 8318				2108,30	Deptos
Plaza Vespucio	1100-8	816,37			Local
Trinidad Poniente 600	2107-62			1396,43	Casas
Santa Amalia 1763	2676-45	1604,37			Local
La Florida 10301	3210-1	918,86			Local
Lientur 7235	1700-7			792,37	Deptos
Rupanco 398	231-25			1097,77	Deptos
Juan de Pineda 8037	2050-143			1005,93	Deptos
Vic Mack 7387	301-4	966,97			Local
Alonso de Ercilla 8318	2118-30			2108,30	Deptos
Vic Mack 7000	175-10			2682,7	Casas
San José de La Estrella 121	3159-46	238,64			Estación de Servicios
Geronimo de Alderete				11123,64	Casas

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
1999					
Enrique Olivares 2761	820-4			3406,48	Casas
Palena 3375	1720-1			2397,97	Deptos
La Florida 9261	2510-9	328,93			Banco
San José de la Estrella 1370	2851-44			2604,30	Casas
Plaza Vespucio	1100-2	6279,08			Local
Jardín Alto	7000-54			1222,53	Casas
México 9549	2516-41			3272,06	Deptos
Palena 3245	1700-67			1291,38	Casas
Plaza Vespucio	1100-2	4153,66			Local

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2000					
Filomena Soto 45	317-1		440,64		Equipamiento
San Jorge 2072	3210-21			3957,87	Casas
Santa Elvira				8539,66	Casas
San Jorge 2072	3210-21			5876,26	Casas
Americo Vespucio 7310	1466-1	13541,81			PUB
Rojas Magallanes 3515	8200-7			7218,08	Casas
Vic Mack	1425-1	2996,12			Locales
La Florida 9871	2760-2	555,19			Estación de Servicios
Trinidad Poniente 600	2107-62			1001,28	Casas
Palena 3245	1700-67			1197,74	Casas
Froilán Roa 894	1282-22		308		Oficinas
Calle 3 N° 10050	1937-28		1397,77		Colegio
Jardín Alto	7000-37			4247,56	Casas
Enrique Olivares 2761	8200-4			7299,60	Casas
Plaza Vespucio	1100-2	2209,50			Ripley
Vic Mack 7801	479-9	812,83			Restaurant
Vic Mack 7747	479-7		5003,98		Centro Medico
Rojas Magallanes 3515	8200-7			5190,48	Casas
Vic Mack 9622	2670-62		697,20		Planta revisión técnica
Departamental 1485	30-12		14654,41		Galpones
Trinidad Poniente 600	2107-62			1001,28	Casas

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2000					
Plaza Vespucio	1100-8	18882,82			Local
Plaza Vespucio	1100-8	16662,80			Local
Las Araucarias 8103	7550-13		771,22		Colegio
Plaza Vespucio	1100-2	36768,57			Local
Colombia 8051	2050-44			8488,97	Deptos.
Diego Portales 897	3884-14		18887,36		Club Acuático
Macalto	6400-3			2994,39	Casas
Paso El Roble 269	1100-21			11102,23	Deptos.
Colombia 8051	2050-144			7174,05	Deptos.
Unimarc Vicuña Mackenna	1100-1	21459,52			Super Mercado
Unimarc Vicuña Mackenna	1100-1	2608,52			Supermercado

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2001					
Vick Mack 9840	2674-337	577,52			Estación de servicios
Rojas Magallanes 3515	8200-36			4328	Casas
Martín de Elvira 7830	1832-53			8586,58	Deptos
San Pablo 10877	3580-38			3661,08	Deptos
México 8960	2404-7			1583,65	Deptos
Alonso de Ercilla 8318	2118-15			2042	Deptos
San Pablo 10884	3570-16			5508,36	Deptos
Sotero del Rio 77	953-6	1632,28			Gimnasio/ Restaurante
Macalto	6400-3			6697,57	Casas
Alonso de Ercilla 8318	2118-15			2042,	Departamentos
Enrique Olivares 2761	8200-4			6511,52	Casas
Macalto	6400-3			6697,57	Casas
Vicuña Mackenna 7305	301-56	457,46			Banco
Walker merinez 2283	7048-13	285,88			Estación de Servicios
México 9549	2516-41			3618,60	Deptos
Macalto	6400-3			1381,01	Casas
El Parque 1090	112-2		939,13		Colegio

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2001					
Walker Martinez 3288	1700-35		3130,79		Colegio
Walker Martinez 2295	7000-40		2531,48		Equip Deportivo
La Florida 11429	4020-14	808,67			Local
Colombia 8051	2050-144			12858,49	Deptos
Colombia 58051	2050-144			28519,51	Deptos
Rojas Magallanes 3580	7000-61			6091,32	Casas
Viña Tarapacá	6400-6			4469,50	Casas
Rojas Magallanes 3580	7000-61			1509,46	Casas
Los Cerezos 6341	1018-7		1264,43		Colegio
Viña Tarapacá	6400-6			5107,64	Casas
Walker Martinez	1520-17		690		Central de telefonía
Concepción 7633	1802-230		1680,13		Culto

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2002					
Concordia 4280	12350-86		1525,23		Colegio
Macalto	6400-3			6697,57	Casas
Plaza Vespucio	1100-20	6896,83			Local
Plaza Vespucio	1100-20	7255,98			Local
La Florida 9127	2510-3	680,58			Estación de servicios
Plaza Vespucio	1100-20	346,0			Local
Walker Martínez 2972	1680-28		3686,37		Colegio
El Ulmo 824	1250-1		2139,70		Colegio
Colombia 7708	1832-53			6862,25	Deptos
La Florida 10425	3210-11	606,44			Restaurante
Jardín Alto 9035				1107,48	Casas
Vic Mack 8690	2292-35	627,17			Local
Diagonal Santa Irene 2952	1670-8		407,78		Colegio
El Quisco 470	1579-171		1429,32		Colegio
Volcán Calbuco 5870			1003,27		Colegio
Bahía Catalina 11781	12430-3		505,40		Colegio

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2002					
Trinidad 954	1987-63		1391,17		Colegio
Paso El Roble 269	1100-21			10105,78	Deptos
Lo Cañas 3636	6100-3		1368,47		Colegio
Yokohama 6865	1382-1		965,14		Colegio
Viña Tarapacá	6400-6			3716,44	Casas
Rupanco 306	231-71			1348,73	
Andalien 7310	1720-24			1292,96	Casas
Viña Tarapacá	6400-6			2956,04	Casas
Froilan Roa 1066	1284-19		1096,84		Oficinas
Rojas Magallanes 3582	7000-1			4998,66	Casas
Vick Mack 7640	1802-66	588,88			Local
Rojas Magallanes 3515	8200-7			7019,26	Casas
Macalto	6400-3			2429,58	Casas
Colombia 7300	1560-236			11535,21	Deptos
Palena 2815	1660-1			1545,18	Casas
Viña Tarapaca	6400-6			2180,96	Casas

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2003					
Macalto	6400-3			6484,32	Casas
Walker Martínez 2952			525,9		Colegios
Vic Mack 9101	1425-1	715,77			Farmacia
Macalto	6400-3			3987,23	Casas
Walker Martinez 1360	1520-9		2978,77		Universidad
Rojas Magallanes 3315	8200-7			6226,02	Casas
General Arraigada 600	4035-50		610,2		Colegio
Ongolmo 7471	7412-243			8638,1	Deptos
Macalto	6400-3			3275,05	Casas
Diagonal Santa Irene 2940	1670-10		1183,04		Colegio
Walker Martinez 2020	1558-9		1815,254		Seminario
Viña Tarapacá	6400-6			3738,46	Casas
Rojas Magallanes 3580	7000-61			3080,58	Casas

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2003					
Diego Portales 897	3884- 14		750,75		Equipamiento recreacional
Macalto	6400-3			3987,23	Casas
Rojas Magallanes 3580	7000-61			2608,42	Casas
Viña Tarapacá	6400-6			2718,86	Casas
San Pedro 941	3210-6			4615,77	Deptos
Vic Mack 6540	69-21	531,33			Local
Vic Mack 6998	175-8		2351,49		Preuniversitario
Yokohama 6825	1382-1		1728,43		Colegio
San Pedro 941	3210-6			3501,72	Deptos
Rojas Magallanes 3315	8200-7			5249,28	Casas
Americo Vespucio 7500	1452-18	5225,88			Local
Diego Portales 1385	3900-205		1366,91		Colegio
San Jose de la Estrella 1396	2870-7		334,47		Central de telecomunicaciones
Macalto	6400-3			7108,28	Casas
Viña Tarapaca	6400-6			3753,14	Casas
Trinidad Oriente 1533	2760-39		1952,79		Discoteca
La Florida	2760-7		649,84		Colegio
Plaza Vespucio	1100-20	14126,85			Locales
Froilan Roa 750	1280-20		1371,63		Oficinas
San Pedro 941	3210-26			8078,29	Deptos
Viña Tarapaca	6400-6			1951,56	Casas
Perpetua Freire 250	2088-50			3153,56	Casas
Vic mack 8160	51-21			13307,73	Casas
Viña Tarapaca	6400-6			1628,38	Casas
Trinidad 99	1857-47	612,95			Local
Plaza Vespucio	1100-20	3395,74			Paris
Plaza Vespucio	1100-20	1176,69			Local
Garcia Hurtado de Mendoza 7670	1922-19			924,23	Casas
Walker Martinez 1360	1520-10		3755,06		Universidad
Florida Center		137356,25			Mall
Plaza Vespucio	1100-20	3467,7			Ripley
Florida Center		505,83			Restaurante
Paso el Roble 235	1100-21			14975,61	Deptos
Plaza Vespucio	1100-20	457,07			Local

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2004					
José Miguel Carrera 1340	2701-60			2279,21	Casas
Viña Tarapacá	6400-6			2281,20	Casas
Vic Mack 6299	59-1			12212,916	Deptos
Las Araucarias 7940	6102-14		1200,08		Casa Estudiantil
Paso el Roble 235	1100-21			10847,16	Deptos
Vic Mck 6185			4579,93		Colegio
Santa Delia 8800				4834,92	Casas
Plaza Vespucio	1100-20	11688,48			Supermercado
Rojas Magallanes 3580	7000-61			3785,8	Casas
Santa Delia 8800				2144,62	Casas
Santa Delia 8800				2109,06	Casas
Plaza Vespucio	1100-20	455,75			Local
Colombia 7648	1832-23		556,67		Imprenta
Plaza Vespucio	1100-20	17250,77			Local/estacionamiento
Plaza Vespucio	1100-20	3235,30			Cines
Florida Center		40562,77			Locales
Walter Martínez 1360	1520-10		3511-12		Universidad
Viña Tarapacá	6400-6			2202,98	Casas
Macalto	6400-3			1781,59	Casas
Ongolmo 7471	7412-243			9622,33	Deptos
Macalto	6400-3			6479,17	Casas
Vic Mac 6180	6180			4905,27	Deptos
Rojas Magallanes 3580	7000-61			5510,28	Casas
García Hurtado de Mendoza 7670	1922-19			1125,96	Deptos
Plaza Vespucio	1100-20	722,26			Local
Macalto	6400-3			3399,67	Casas
Vicente Valdes 89	2000-76			8558,81	Deptos
Maria Angélica 9381	6130-50		1197,55		Colegio
General Arraigada 600	4035-50		671,22		Colegio
General Arriagada 547	2901-56		1546,3		Colegio
Macalto	6400-3			3426,41	Casas
La Florida 9688	8200-13		637,82		Colegio
Florida Center		4455,0			Local
Viña Tarapaca	6400-6			2432,83	Casas
Macalto	6400-3			5016,28	Casas
La Florida 9127	2510-3	428,68			Estación de servicios
Pudeto 7176	197-2		5190,76		Colegio

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2004					
García Hurtado de Mendoza 7670	1922-19			901,93	Deptos
Alicahue 7390	1670-45		1732,45		Colegios
Vic Mack 6069	45-8		384,187		Instituto chileno Norteamericano
Viña Tarapaca	6400-6			4469,5	Casas

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2005					
Las Acacias 7610	399-3	1641,70			Discoteca
Viña Tarapacá	6400-15			13769,32	Casas
Walter Martínez 2991	7412-243			9163,51	Casas
Estados Unidos 8710	2304-29		453,99		Salud
Jardín Alto 8401	7000-65			28740,35	Casas
Macalto	6400-60			4612,37	Casas
La Florida 9650	8200-16			10145,80	Casas
Departamental 3755	1000-2		543,62		Colegio
El Araucano 11576	3884-11		919,66		Colegio
Alonso de Ercilla 7961	1892-21			3437,13	Deptos
Vic Mack 6903	169-23		2241,36		Salud
Plaza Vespucio	1100-20	544,00			Local (habilitación)
Viña Tarapacá	6400-37			4915,43	Casas
Santa Raquel 10390	2701-22	2288,99			Local
Jonh Kennedy 518	2812-17		1534,6		Colegio
Plaza Vespucio	1100-20	425,20			Local (habilitación)
Plaza Vespucio	1100-20	1030-88			Restaurante
Jardín Alto 8401	7000-65			2978,08	Casas
Jardín Alto 8401	7000-65			4469,04	Casas
Plaza Vespucio	1100-20	780,59			Restorán /teatro
Plaza Vespucio	1100-20		1200,00		Educación
Vicuña Mack 7390	309-5		948,67		SII
Vicente Valdes 89	2000-76			9080,57	Deptos
Florida Center	2-2	500			Local (habilita..)
Vic Mack 6180	51-12			10434,09	Deptos
Santa Delia 8800				7406,86	Casas
Walker Martinez 3288	1700-34		1719,36		Colegio
Macalto	6400-60			4610,33	Casas

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2005					
Plaza Vespucio	1100-20	1030,88			Local
La Florida 9650	8200-16			9886,63	Casas
Don Pepe 250	511-20		673,92		Edificio Publico
Vic Mack 6183			671,92		Colegio
Vicente Valdes 80	1802-60		4725,47		Colegio
Jose Miguel Carrera 130	2801-95			8338,54	Deptos
Florida Center	2-2	1788,86			Local
Santa Amalia 0161	1553-107			4553,60	Deptos
Florida Center	2-2	1680,00			Jumbo
Plaza Vespucio	1100-8	634,8			Local
Unión 4676	12007-20		2434,40		Colegio
Plaza Vespucio	1100-20	657,37			Local
Vic Mack 9911	2261-4	668,37			Restaurant
Vic Mack 11508	3840-4		745,07		Colegio
Santa Delia 8800				4803,04	Casas
Vic Mack 10777	4045-1		3657,34		Colegio/culto
Las Tinajas 6000			2716,47		Colegio
Plaza Vespucio	1100-20	603,02			Local
Santa Delia 8800				5845,40	Casas
Macalto	6400-3			3974,18	Casas
Maria Elena 70	12050-4		2206,77		Colegio
Jose Miguel Carrera 130	2801-95			8789,40	Deptos
Rojas Magallanes	2514-1		3217,16		Colegio
Walker Martinez 2972			1183,60		Gimnasio
Plaza Vespucio	1100-5		3739,97		Educación
Viña Tarapaca	6400-6			1657,74	Casas
Viña Tarapaca	6400-6			753,06	Casas
Jose Miguel Carrera 1340	2701-60			2308,21	Casas
Plaza Vespucio	1100-20	3786,40			Local (habilitación)
Plaza Vespucio	1100-20	433,50			Local (habilitación)
Maria Angelica 3829	6100-11			2920,35	Depto
Plaza Vespucio	1100-20	6414,61			Locales
Plaza Vespucio	1100-20	20886,75			Locales
Florida Center	2-2	5615,00			Locales (habilitación)

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2006					
Plaza Vespucio	1100-20	381,72			Banco
Plaza Vespucio	1100-20	658,40			Restaurant
Orompello 7334	1690-25			2853,32	Casas
Jardín Alto 9700	8200-17			4875,39	Casas
Plaza Vespucio	1100-20	631,00			Local
Manutara 10397	2801-485			1182,60	Casas
Macalto	6498-1	670,10			Local
Viña Tarapacá	6400-37			2595,74	Casas
Calle Brasil 9121				5726,00	Deptos
Florida Center	2-2	219,00			Banco
Viña Tarapacá	6400-37			1951,63	Casas
Sotero del Rio 250	3253,10				Casas
Plaza Vespucio	1100-20	640,00			Local
Enrique Olivares 2570	8094-43		877,88		Culto
Macalto	6400-60			5726,00	Casas
Macalto	6400-69			7140	Casas
Rojas Magallanes 2312	7000-72			9992,69	Casas
Viña Tarapacá	6400-37			1651,76	Casas
García Hurtado de Mendoza 7958	1922-23			2564,68	Casas
Macalto	6400-60			4474,05	Casas
Walker Martínez 2972	1680-25		806,06		Capilla/auditorio
Americo Vespucio 6800	1292-3		5092,23		Fiscalía
Departamental 2685	660-3		1719,04		Oficinas/barracas
Macalto	6400-37			2797,08	Casas
Plaza Vespucio	1100-20	283,98			Banco
Macalto				4726,00	Casas
Viña Tarapacá	6400-37			1604,63	Casas
Santa Amalia 0161	1553-107			4098,71	Deptos
Viña Tarapaca	6400-6			2044,02	Casas
Viña Tarapacá	6400-37			1858,22	Casas
Paicavi 2859	1670-2			1004,38	Casas
San José de la Estrella 603	2801-50		1285,73		Educación
Vic Mack 8601	843-3	748,75			Local
Jardín Alto 8401	7000-65			4358,08	Casas
Plaza Vespucio	1100-20	1260,99			Falabella
Plaza Vespucio	1100-20	796,25			Banco Falabella
Macalto	6400-60			1396,64	Casas
Santa Victoria 9421	2514-1		835,04		Colegio

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2006					
Canada 9290	2504-31		526,06		Jardín Infantil
Plaza Vespucio	1100-2		636,38		Educación
Jardín Alto 8401	7000-65			3415,044	Casas

Dirección/nombre proyecto	Rol	Superficie recibida comercio	Superficie recibida infraestructura	Superficie recibida vivienda	Destino
2007					
Plaza Vespucio	1100-20	561,79			Local Vehículos
Plaza Vespucio	1100-20	2093,52			Johnson's (habilitación)
Jardín Alto 8401	7000-65			4793,28	Casas
Colombia 10570	3172-361		5602,83		Colegio
La Florida 6045	230-5		3719,53		Colegio
Plaza Vespucio	1100-20	1692,52			Local
Jardín Alto 8401	7000-65			7249,64	Casas
Diego Portales 814	3802-9		1827,45		Colegio
Diagonal Santa Irene 3015	1680-10		2353,58		Colegio
Macalto	6400-60			6016,91	Casas
Sotero del Rio 250	1405-57			3443,87	Casas
Viña Tarapacá	6400-37			3008,23	Casas
Vicente Valdes 87	2000-78			8500	Deptos
Plaza Vespucio	1100-20	475,40			Local (habilitación)
Plaza Vespucio	1100-20	273,31			Banco (habilitación)
Amerco Vespucio 7310	1466-1	7413,44			Local
Amerco Vespucio 7310	1466-1	12868,82			Local (Homecenter)
Santa Victoria 9421	2514-1		649,00		Colegio
Macalto	6400-60			12157,06	Casas
Viña Tarapacá	6400-37			1874,26	Casas
Plaza Vespucio	1100-5	143,74			Banco
Viña Tarapacá	6400-37			2397,54	Casas