



**Universidad de Chile**  
**Facultad de Filosofía y Humanidades**  
**Departamento de Ciencias Históricas**

*Seminario de Grado: Conformación, disputa y defensa de los territorios en Chile contemporáneo (1970-2015)*

# Expansión urbana y movilidad en Maipú, 1970-2015.

INFORME DE SEMINARIO DE GRADO PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIATURA EN HISTORIA

Estudiante: Bárbara Hernández Parra

Profesor guía: Mauricio Folchi

Santiago, Marzo 2016

## Agradecimientos

En primera instancia quiero agradecer a mi familia, por el constante apoyo, tanto en la carrera, como en este periodo de investigación. A mis padres, hermanos, cuñadas y en especial para mis sobrinos Gabriel y Amelia, que se convirtieron en la energía que necesité constantemente. Con su cariño y sus alegrías hacen que todo en la vida sea más fácil. También agradecer a tías y tíos, primos y primas y sus retoños, por creer siempre en mí, en mis capacidades y por el apoyo entregado. A las amistades de años, gracias porque siempre estuvo presente el cariño, el apoyo y la confianza de poder seguir adelante en este camino. También por el apoyo en conseguir los contactos necesarios en momentos de nubosidad. Gracias por estar siempre presentes y nunca dejarme flaquear.

También, agradecer a quienes se han convertido en personas importantes en este camino, algunos que se fueron en el camino, pero que siempre se mantuvo el contacto, el cariño y el apoyo. También, con quienes he compartido estos años universitarios, sin ellos, claramente el camino hubiese sido más complicado. Gracias por las alegrías, los enojos, las burlas y las risas. Jean Salinas, gracias por la linda amistad que hemos creado en este camino. A Javiera Miranda, Karina Araya, Valentina Urtubia, Camila Torres, Giovanni Quintrel, Daniela Salinas, Alexis Adasme, María Jesús Urquiza, José Pozo, Angelina Quezada y Pablo Aguilera. Con algunos compartí más tiempo que con otros, pero más que el tiempo, fue la calidad de las conversaciones y la confianza que se generó con ustedes lo cual más rescato. Gracias por compartir parte de sus vidas conmigo. Agradecer también a muchas personas con las cuales compartí estos años y dejaron su huella en mi vida.

Quiero agradecer también a mi profesor guía Mauricio Folchi, por las enseñanzas, la paciencia y las correcciones entregada en este tiempo. A Francisco Zorondo, a Valentina Cortés por su constante ayuda en este proceso y a todas las personas que me concedieron parte de su tiempo para poder llevar a cabo esta investigación. A todos infinitas gracias.

## Índice

INTRODUCCIÓN	
Expansión urbana en la Ciudad	6
La Movilidad en la Ciudad	9
Ciudad Difusa, Dispersa o Fragmentada	10
Ciudad Satélite o Dormitorio	15
Objetivos	17
Metodología y Fuentes	18
CAPÍTULO 1	
VIVIR EN MAIPÚ, UNA COMUNA DE CRECIMIENTO RÁPIDO	
1.1 Evolución socio-demográfica y económica de Maipú	21
1.2 Evolución socioeconómica de la población de Maipú	32
1.3 Expansión urbana de Maipú	37
1.4 Las divisiones barriales de Maipú	45
1.5 La experiencia de vivir en Maipú	55
CAPÍTULO 2	
LA MOVILIDAD DE LOS HABITANTES DE MAIPÚ	
2.1 El problema de la movilidad	67
2.2 La movilidad de los residentes Maipú	69
2.3 La experiencia de la movilidad de los residentes de Maipú	85
CONCLUSIONES	96
ANEXOS	99
FUENTES	115
BIBLIOGRAFÍA	117

## Índice de Gráficos

Gráfico N°1	21
Gráfico N°2	22
Gráfico N°3	23
Gráfico N°4	24
Gráfico N°5	25
Gráfico N°6	26
Gráfico N°7	27
Gráfico N°8	28
Gráfico N°9	28
Gráfico N°10	29
Gráfico N°11	29
Gráfico N°12	30
Gráfico N°13	31
Gráfico N°14	32
Gráfico N°15	33
Gráfico N°16	34
Gráfico N°17	35
Gráfico N°18	39
Gráfico N°19	70
Gráfico N°20	71
Gráfico N°21	71
Gráfico N°22	72
Gráfico N°23	73
Gráfico N° 24	76
Gráfico N° 25	77

Gráfico N°26	78
Gráfico N°27	78
Gráfico N°28	79
Gráfico N°29	80
Gráfico N°30	80
Gráfico N°31	81
Gráfico N°32	82
Gráfico N°33	83
Gráfico N°34	85
Gráfico N°35	86

#### Índice de Figuras

Figura N°1	11
Figura N°2	42
Figura N°3	44
Figura N°4	45
Figura N°5	48
Figura N°6	49
Figura N°7	49
Figura N°8	49
Figura N°9	50
Figura N°10	50
Figura N°11	50
Figura N°12	51
Figura N°13	51
Figura N°14	51
Figura N°15	52

Figura N°16	52
Figura N°17	52
Figura N°18	53
Figura N°19	53
Figura N°20	53
Figura N°21	54
Figura N°22	54
Figura N°23	54
Figura N°24	55
Figura N°25	55
Figura N°26	56
Figura N°27	75

#### Tablas

Tabla N°1	19
Tabla N°2	47

## Introducción

### Expansión urbana en la ciudad

Se puede plantear una diferencia respecto de las concepciones que nos ayudan a comprender la expansión urbana. Generalmente conceptos como *Urbanización* y *Urbanismo* son utilizados como sinónimos, pero tienen una diferencia respecto de su significancia. El contraste, se establece en función del concepto de "*hacer ciudad*". En el caso de la urbanización, hay un enfoque parcial hacia la construcción de la ciudad como la dotación de infraestructuras y superficies a la población en una sección de la misma (Cárdenas, 1999: 16), o, como el proceso por el cual una proporción significativamente importante de una población humana se agrupa en el espacio formando aglomeraciones funcional y socialmente interrelacionadas desde el punto de vista interno. Cuando hablamos de proceso de urbanización de un país nos referimos, por lo general, al proceso por el cual una proporción creciente de su población pasa a residir en aglomeraciones de, por ejemplo, más de 20.000 o más de 100.000 habitantes (Castells, 1970: 4-5).

En cambio, urbanismo se entenderá como una acepción más amplia, compleja e integradora respecto del proceso de expansión, considerada como una visión sistémica que entiende la construcción de la ciudad como la integración de la arquitectura, los espacios urbanos, los lugares, la gente, etc. Por urbanización se entenderá el quehacer de un conjunto de obras de infraestructura para dotar a unos terrenos de las condiciones mínimas para ser habitado (Cárdenas, 1999: 16-17). En efecto, si se toma una sección urbana de la periferia metropolitana, como Maipú. Observamos ambas concepciones que disponen de infraestructuras y superficies, pero carece de lo fundamental para constituir una verdadera ciudad: el sistema de la arquitectura, los espacios públicos, el sentido de conexión del lugar, la gente (Ídem: 3).

Otro de los elementos que se pueden percibir en esta expansión urbana, es el concepto de *urbanismo fragmentador* que se observa en la ruptura de la concepción integral en la ciudad, en la lógica de segmentación del espacio urbano y las discontinuidades del querer constituir urbanismo en ella. La noción de fragmentación permite, entonces, describir las

lógicas de separación, extensión y nuevas fronteras urbanas, que establece distinciones entre los diversos grupos sociales (Jirón y Mansilla, 2014: 6).

En gran medida, la urbanización se debe a la transferencia de la población rural a la ciudad, pero a esta situación, se suma al elevado ritmo de crecimiento de la población ya urbanizada, consecuencia del brusco descenso de la mortalidad y en particular de la mortalidad infantil. Así, mientras que los países industrializados en sus fases de urbanización acelerada vieron disminuir, o aumentar débilmente la población rural; los países subdesarrollados, actualmente, experimentan al mismo tiempo un aumento de la población rural, aunque en menor grado que la población urbana (Castells, 1970: 9). La transformación ha acentuado el desequilibrio en la red urbana interna de cada país, es decir, concentrándose en la aglomeración dominante, generalmente en la capital política (Ídem: 36), pero son las ciudades intermedias las que enfrentan los problemas más graves debido al crecimiento constante, problemas relacionados con la expansión y cobertura de la red de servicios e infraestructuras urbanas.<sup>1</sup>

Dentro de las problemáticas que genera esta situación, la movilidad constante de los individuos, genera problemas en medio de una ciudad en crecimiento, concibiendo un acontecimiento de miles de usuarios que se enfrentan a desplazamientos diarios por la ciudad para ejercer sus labores cotidianas. Es por esta situación que surge la problemática de análisis de esta investigación, que se enfoca en analizar *¿En qué y cómo afecta el crecimiento urbano desde 1970 en adelante, en el movimiento diario de los residentes de Maipú fuera de la comuna?* Entendiendo que corresponde a una de las comunas más grandes del área metropolitana asentada en la periferia y que ha sido catalogada como “comuna dormitorio”.

El vertiginoso crecimiento de las ciudades latinoamericanas, provocó una serie de problemas a los cuales los gobiernos no han sido capaces de responder de la forma adecuada. El Estado, se ha movido con gran lentitud, mostrándose sin preparación e

---

<sup>1</sup> BALBO Marcello, JORDAN Ricardo, SIMIONI Daniela, Compiladores. La Ciudad Inclusiva, Cuadernos de la CEPAL. Naciones Unidas. Santiago, 2003 P. 81



incapaz de tomar las decisiones necesarias para acompañar los procesos de urbanización, para dar respuesta a la “demanda de ciudad” de quien llegaba desde el campo o ya vivía en ella pero aspiraba a mejores condiciones de vida.<sup>2</sup> En este sentido, la transformación que se genera es incongruente, porque el ritmo de crecimiento es mucho mayor a las posibilidades de previsión de las diversas autoridades. A su capacidad de asimilar los problemas, y generalmente a sus pocos créditos para acometer las reformas de gran empeño, que son las que ayudan a crear nuevas estructuras eficaces sin malgastar el dinero en reformas eventuales y de circunstancias (Chueca, 1998: 196). Estas situaciones generan un conflicto en la manera que se va gestando la ciudad y del crecimiento de la misma, para adaptarse a los contextos urbanos diversos y complejos que surgen, es una característica estructural, que dificulta la transformación y modernización de los actuales sistemas por ejemplo de transporte en América Latina.<sup>3</sup>

Dentro del entendido de “*hacer ciudad*” o de prácticas urbanísticas, es necesario planificar los procesos de expansión urbana sobre la ciudad, pues el fenómeno territorial o proceso territorial, de expansión de la ciudad, requiere algún tipo de ordenación. Un ejemplo, es el proceso de distribución de la población dentro de las áreas metropolitanas, con la progresiva evacuación de las zonas más centrales y el traslado de población residente hacia las coronas metropolitanas más exteriores, lo cual se verifica en la ciudad de Santiago y que requiere una respuesta adecuada por parte de los planificadores. En donde se han de tomar decisiones en diversas direcciones: calificación de suelo residencial, dotación de suelo para nuevos equipamientos, planeamiento y construcción de nuevas infraestructuras de transporte, áreas de recreo urbanas, etc. (Font y Pujadas, 1998: 23) En este sentido el rol que juega la planificación es la de elaborar y aprobar planes que definan un modelo territorial futuro, la ejecución es transformar la realidad de acuerdo con las determinaciones de los planes (Ídem: 13).

Para llevar a cabo estas diferentes subdivisiones, es necesario entender la estructura interna que poseen los diversos territorios, el *Zoning* o Zonificación, como método de

---

<sup>2</sup> *Ibíd.* P. 61

<sup>3</sup> *Ibíd.* P. 189

organización espacial y de regulación de actividades. Es decir, de cómo se considera que funciona, y de cuál es el rol al interior de la ciudad. La organización interna de la zona implica una interdependencia jerarquizada de las distintas actividades. Los planes de urbanismo deben ordenar las ciudades en función de las condiciones físicas del lugar, para ello deben proceder a combinar la zonificación y la estructura urbana. Cada una de las zonas específicas presenta limitantes y potencialidades determinadas, y se orienta frecuentemente a cumplir funciones definidas, por ende la zonificación, consiste en la separación y segregación del territorio respecto de su entorno, donde se reconocen elementos que lo diferencian, y que poseen un propósito particular.<sup>4</sup> Esta concepción se entiende por las diversas funciones urbanas que se desempeñan en la ciudad, en la cual ejercen su influencia y dejan su impronta en el paisaje urbano. Como ejemplo de ellas se pueden indicar la función administrativa, política, residencial, comercial, cultural, turística, industrial, educativa, etc.

### **La Movilidad en la ciudad**

La expansión urbana fue creando asentamientos lejos del centro de la ciudad de Santiago. Estos territorios se fueron conformando en una especie de “*suburbios*” en la ciudad, que carecen de algunos elementos indispensables para caracterizarse como ciudad, que se percibe en la ausencia de actividades productivas; o bien, el comercio sólo actúa en ella de manera embrionaria (George, 1974: 98). Estas comunas de la periferia, no solo se conformaron lejos de la ciudad, sino que siguieron en aumento de su población, lo que llevó al crecimiento metropolitano a un desarrollo incontrolado y depredador de importantes zonas de la región metropolitana. Ejerciendo una presión sobre la ciudad central en la medida que necesita o requiere sus servicios (ocupación de espacios públicos por la venta ambulante, utilización de equipamientos sociales y educativos, inseguridad urbana), para que esta población allegada pueda sobrevivir<sup>5</sup>. Son varios los problemas que el avance del urbanismo y la población van produciendo, no solo en estas zonas alejadas,

---

<sup>4</sup>OMS ESTEBAN, DE LA TORRE GUIDO. CUADERNO 2 METODOS DE VISUALIZACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL MIDEPLAN Santiago. 2004-2006. P. 8

<sup>5</sup>BALBO Marcello, JORDAN Ricardo, SIMIONI Daniela, Compiladores. La Ciudad Inclusiva Op. Cit. P. 83

sino también en los núcleos centrales. Que residen en la congestión disparatada que sufren, cuanto más aumentan las franjas exteriores de residentes y en la falta de accesibilidad y transporte que esto lleva consigo. Toda ordenación espacial será nula si no existe una adecuada accesibilidad, unos medios de transporte en común eficaces y una red viaria capaz e inteligentemente planeada, si estas condiciones no se dan, toda esta función del área central decae, se deteriora y puede llegar a fracasar por completo si su accesibilidad falla (Chueca, 1998: 203-204).

Estos problemas de la ciudad, se originan por los servicios que se concentran en el centro de la ciudad y de los cuales van en busca los individuos de las áreas circundantes. Esos vínculos originan desplazamientos diarios de la población activa de cada localidad suburbana a la ciudad principal, o de un núcleo suburbano a otro (George, 1974: 99).

Al estar las zonas residenciales lejos de los lugares de trabajo, o de centros de educación, generan desplazamientos prolongados. Problematizando los desplazamientos y, más que nada, las condiciones en que el transporte se efectúa, aumentan la fatiga de la jornada laboral, el tiempo dedicado a la vida familiar se reduce, es una de las servidumbres de la vida urbana, tanto más pesada cuanto más se alargan las distancias y crecen las muchedumbres transportadas (Ídem: 239-240).

Estos dos elementos, son lo que van delineando y generan la problemática de esta investigación de las consecuencias del crecimiento urbano medida en el traslado diario de los habitantes de Maipú fuera de la comuna.

### **Ciudad difusa, dispersa o fragmentada**

Para entender de mejor manera el crecimiento urbano de la ciudad y sus consecuencias en la comuna, es necesario entender los cambios que se han producido en la ciudad de Santiago. En la cual se ha dejado de lado aquel clásico "*plano damero*" presente desde la Colonia, para dar paso a una imagen de nebulosa urbana respecto de las formas de asentamiento espacial. La figura N° 1 muestra un esquema estructural generalizado de la ciudad en América Latina, situado siempre al final de importantes fases de la urbanización,

como son la época colonial (1820), la primera fase de urbanización influida fuertemente por la inmigración europea (1920), la segunda fase de urbanización marcada por el éxodo rural y la migración interna (1970) y la ciudad contemporánea (2000). En estas etapas, la ciudad cambió desde un cuerpo muy compacto a un perímetro sectorial, desde un organismo polarizado a una ciudad fragmentada (Hidalgo y Bordsford, 2009: 190). En esta última fase, debido a la influencia de la globalización, se han desarrollado cambios dramáticos en la estructura de las ciudades y en el desarrollo urbano (Bordsford & Hidalgo, 2005-2009). Ello hizo necesario ampliar el modelo tradicional de desarrollo urbano de las ciudades latinoamericanas, estableciendo nuevas fases (Bordsford, Bähr & Janoschka, 2002; Bordsford, 2003; Bähr & Bordsford, 2005-2009).

Figura N°1 Modelo del desarrollo estructural de la ciudad Latinoamericana

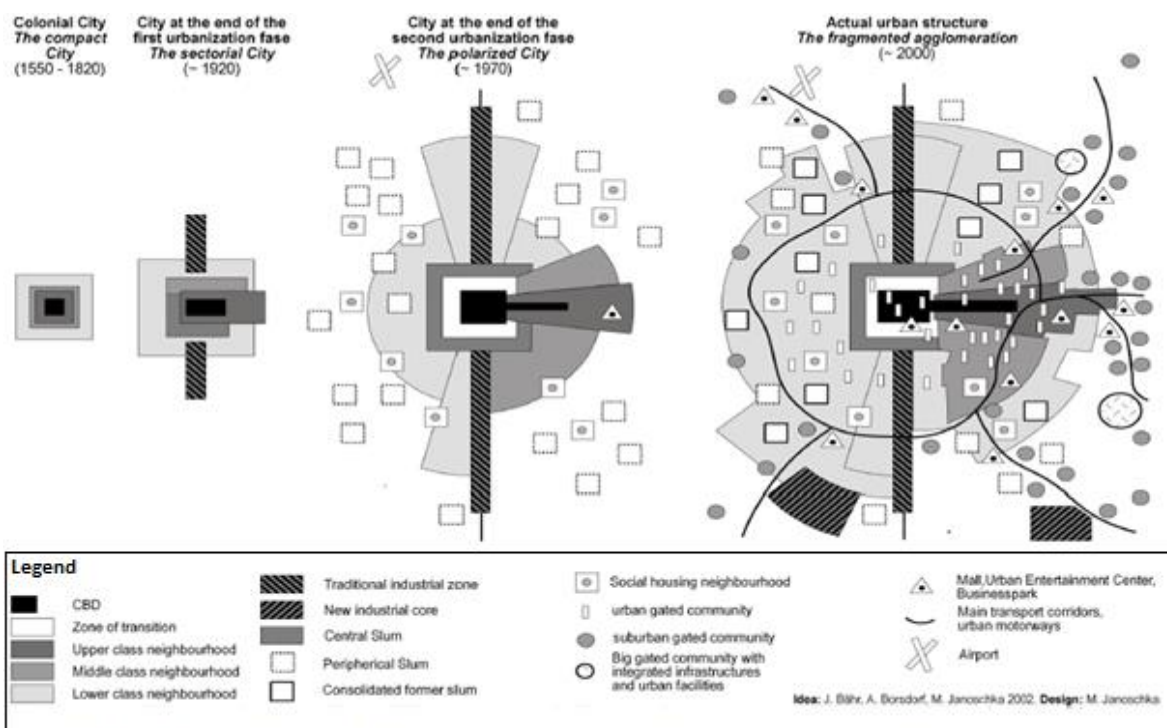


Fig. 1.3: Model of Latin American urban structural development. Source: Borsdorf, Bähr and Janoschka 2002; adapted.

Fuente: The fragmented city changing patterns in Latin American cities. Axel Borsdorf and Rodrigo Hidalgo. P 11.

En el caso particular de la ciudad de Santiago, la migración de una parte de la población hacia las áreas periféricas como Maipú, está asociada a la búsqueda de nuevos espacios

residenciales. Lo nuevo aparece representado por la suburbanización<sup>6</sup>, vinculado espacialmente a la periferia de la ciudad producto del proceso de expansión física de ella, y por la vivienda. La ciudad difusa posee, por tanto, contornos borrosos en donde no hay blancos ni negros, sino una variada gama de grises. De ahí la imagen de nebulosa urbana como expresión de las nuevas formas de asentamiento espacial (Castells, 1970: 18). Esta situación, ha traído por consecuencia una serie de transformaciones que pueden englobarse en fenómenos tales como el abandono de la población residente del centro de la ciudad, el surgimiento de un intenso movimiento diario pendular de desplazamiento, entre el centro y la periferia de la ciudad y, por último, una incapacidad manifiesta y generalizada de la infraestructura urbana existente para amoldarse y absorber estas nuevas modalidades (Bähr y Riesco, 1981: 28).

Los cambios observados en la estructura socio-espacial de las ciudades de América Latina provocaron un debate sobre el llamado "*modelo de ciudad latinoamericana*". Observado en Meyer/Bähr (2001) donde se presentó un nuevo modelo de Santiago de Chile, Janoschka (2002b) de Buenos Aires, y Bordsford (2002b) modificó su modelo de desarrollo urbano en América Latina (Bordsford e Hidalgo, 2005-2009: 3). Como se ha explicado, el estilo de vida ha cambiado y ha dado pie para la expansión urbana. Ya desde 1920, el vuelo de las zonas rurales a los centros urbanos provocó un fuerte aumento de la población. El proceso de aglomeración que siguió fue acompañado por la polarización entre zonas ricas y pobres (Marcuse, 1989. En Bordsford e Hidalgo, 2005-2009: 12). Las clases altas abandonaron sus lugares céntricos para las zonas suburbanas. Al mismo tiempo, las zonas pobres de las ciudades crecieron enormemente, las orientaciones políticas para el desarrollo urbano se volvieron obsoletas, no sólo debido a las altas tasas de crecimiento, sino también por corruptas y polémicas políticas alternan con regímenes autoritarios durante las fases de las dictaduras. Desde 1980 el crecimiento urbano fue impulsado

---

<sup>6</sup> Puede ser interpretado como el surgimiento de espacios urbanos más allá del límite de la mancha urbana consolidada, pero unidos funcionalmente a ellas. EN: HIDALGO Rodrigo, SALAZAR Alejandro, LAZCANO Rodrigo, ROA Francisco ALVAREZ Lily, CALDERON Mario. Transformaciones socioterritoriales asociadas a proyectos residenciales de condominios en comunas de la periferia del Área Metropolitana de REVISTA INVI. Volumen 20. Nº 54. Agosto 2005. P. 109

principalmente por una menor migración de clase de las zonas rurales a las zonas urbanas. Estos patrones han cambiado, si bien la migración se redujo fuertemente, el espacio necesario *per capita* ha aumentado, principalmente impulsado por los cambios en las zonas residenciales de las clases alta y media, y esto se ha convertido en el principal motor de la expansión urbana en las últimas dos décadas (Ídem: 5).

En el esquema, se refleja los diversos elementos presentes al interior de la ciudad, sin duda el más relevante es el centro de la ciudad que suele denominarse *Central Business District* (distrito central de negocios o centro de negocios), abreviadamente CBD (Johnson, 1987: 153) que corresponde al centro de la ciudad. El centro es claramente reconocible, y corresponde al lugar de influjo, pues, en él, está la concentración de todo tipo de actividades. Es decir, es donde se centralizan las actividades administrativas, de comercios, oficinas, principalmente el sector terciario de la economía. En donde la accesibilidad es el factor dominante, el que da su carácter al centro de la ciudad. Es también la parte más accesible, en general para los que viven dentro de la esfera de influencia de la ciudad, especialmente si se desplazan por medio de los transportes públicos (Ídem: 155). Una característica de los centros de las ciudades, es la disminución de su población residencial, paralela a la creciente concentración de actividades comerciales dentro de aquellas (Ídem: 163–164).

Seguido a este centro dominante de la ciudad se ha generado la concentración progresiva de población y actividades económicas en grandes aglomeraciones urbanas, ha llevado a la formación de estructuras espaciales especialmente complejas, conocidas como áreas metropolitanas. Donde en una superficie relativamente reducida conviven una gran variedad de usos del suelo, cuya ordenación supone un reto considerable para los planificadores territoriales (Font y Pujadas, 1998: 323). El área metropolitana no coincide con todo el territorio sobre el que la ciudad central ejerce su influencia, sino, más concretamente, con el ámbito en el que se detectan unas interrelaciones intensas, especialmente de periodicidad diaria, basadas sobre todo en la movilidad obligada de tipo laboral o movilidad pendular (Font y Pujadas, 1998: 325). Lo cual se pretende investigar respecto de los residentes de la comuna asentada en la periferia como Maipú. El Área

metropolitana, es una superficie relativamente reducida, donde conviven una gran variedad de usos del suelo, que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios, es la red urbana de la ciudad. En esta área se puede observar lo que Bähr y Riesco<sup>7</sup> clarifican como la zona circundante al centro, o zona de transición. Que corresponde a una zona mixta residencial-comercial-industrial (estructura poblacional heterogénea mayoritariamente de nivel socioeconómico medio) (Bähr y Riesco, 1981: 37). A esto se suma el claro sector industrial al interior de las ciudades, pero que luego da paso en esta misma área metropolitana a los diversos y extensos sectores residenciales de clases altas, medias, medias bajas y bajas, generados por la expansión urbana. Que corresponden a rasgos sobresaliente de la ciudad y que se refleja en el esquema a través del crecimiento de extensas áreas suburbanas residenciales. Explicadas en parte por el aumento de población de estas ciudades, cuyo dinamismo económico les permite atraer inmigrantes, además de retener el incremento vegetativo de su propia población (Johnson, 1987: 177). El mapa social de la capital nacional, muestra entidades francamente periféricas, caracterizadas por bajos niveles de equipamiento social básico, destacando entre ellas los distritos suburbanizados de las comunas de Maipú, Pudahuel y San Bernardo. En esta extensa área, también observamos las islas comerciales o centros comerciales y de entretenimientos urbanos, que ya no se limitan a los sectores de clase alta, sino que se pueden encontrar insertos en toda la aglomeración periférica. Dentro de este sistema, la infraestructura de transporte ha llegado a desempeñar un papel clave en el desarrollo urbano. Por lo tanto la proximidad a una salida de la autopista determina el atractivo y el precio de zonas de viviendas unifamiliares suburbanas (Bordsford e Hidalgo, 2005-2009: 12). Este crecimiento nos permite entender la nebulosidad presente en los modelos de ciudad en las cuales habitamos. Al igual que en Europa, también los nuevos modos de vencer las distancias (autopistas, sistema de metro y ampliación de los ferrocarriles metropolitanos) son una condición básica, además generan cambios en los modos de vida. (Hidalgo y Bordsford, 2009: 191).

---

<sup>7</sup> Ver. Anexo N°1. Página N°95 y 96

Esto, se puede advertir claramente en el esquema de ciudad difusa, dispersa o fragmentada, que las ciudades latinoamericanas debieron enfrentar por el proceso de aumento de la población al que estas se vieron expuestas y que son claramente perceptibles en Santiago. Un proceso de crecimiento y de ocupación de los territorios aledaños al principal centro de negocios, en los cuales se pueden observar las antiguas zonas industriales, zonas consolidadas y zonas mixtas o de transición, a las cuales se suman estas nuevas zonas periféricas que se van conformando, donde se asientan principalmente las clases medias o medias bajas y donde se agudizan problemas como la segregación residencial o socio-espacial, de exclusión y desigualdad.

Bajo este contexto de redistribución de la población, es en el que se señalan las preferencias residenciales y puede estar influida por fenómenos que convergen en la descentralización. Los menores valores del suelo y precios de las viviendas en las coronas metropolitanas respecto del núcleo central, y la oferta de tipologías edificatorias de baja densidades, que hacen especialmente atractiva la periferia metropolitana, sobre todo cuando la red de autovías urbanas y la extensión del transporte público facilitan más los movimientos pendulares (Font y Pujadas, 1998: 336).

Aquí conjugan los diversos conceptos sobre los tipos de ciudades que se han creado, pero que para nuestro análisis, es uno de estos tipos de ciudades la más relevante, por las consecuencias que genera respecto de la movilidad diaria de los residentes de estas zonas periféricas, en este caso de la comuna de Maipú.

### **Ciudades satélites o dormitorios**

Debido a la expansión urbana de la ciudad, se han asociados estas comunas periféricas como ciudades satélites o dormitorios, debido al carácter residencial de sus territorios.<sup>8</sup> Los

---

<sup>8</sup> Concepciones que provienen de la idea de descongestionar Londres a principios del siglo XX: como la Ciudad-Jardín de E. Howard o la Edge City de Joel Garreau. Basándose en las pequeñas ciudades provincianas de 30.000 o 50.000 personas que estaban rodeadas por grandes cinturones verdes. (Hall, 1996: 82) Cada ciudad jardín ofrecería una amplia gama de trabajos y servicios, pero cada una estaría conectada con las demás por medio de un rápido sistema de transportes [...] de manera que pudieran encontrarse todas las oportunidades económicas y sociales de la ciudad gigante. (Ídem: 104) Estas ciudades se hicieron en forma de



urbanistas han bautizado este tipo de ciudades, como un tipo de ciudad de segundo orden, por estar supeditado a la gestión suprema económica o financiera de una gran ciudad (George, 1974: 99).<sup>9</sup> Como su nombre lo indica, la ciudad dormitorio es principalmente un lugar donde la gente duerme, y no un lugar donde la gente trabaja. Es, en efecto, un suburbio, pero una ciudad-suburbio planeada y bien diseñada. Rodeada de espacios abiertos y con una entidad propia y una vida social definida, siendo en este sentido muy superior al tipo usual de suburbio que es simplemente una continuación de una gran ciudad, sin límites definidos y con poca unidad local. La ciudad dormitorio es diferente de la ciudad jardín, ya que no es autónoma y no alivia la congestión industrial. (W. R. Davidge: 1927)

Las ciudades dormitorios, son zonas puramente residenciales, privadas de otros elementos que constituyen el total organismo de una ciudad (centros representativos, monumentales, religiosos, mercados, espectáculos, comercio y, al menos, una cierta industria no pesada). En general han resultado un fracaso. Al final estas ciudades dormitorios degeneran,

---

satélites periféricos en lugar de ciudades jardín independientes y significaron una gran mejora en cuanto a la vivienda, aunque irónicamente fueron los artesanos, pequeños comerciantes y los oficinistas, y no realmente pobres, los que pudieron costear el doble gasto de los alquileres y las tarifas de transporte [...] en estas zonas había poco trabajo y el transporte público que conducía a los lugares donde lo había era insuficiente [...] ninguna de estas nuevas zonas suburbanas, ni siquiera las más grandes tenían previstos cinturones verdes. (Ídem: 83) Este tipo de ciudades se supone iban a ser la solución para el crecimiento continuo de Londres, pero algunas de estas eran enormes, superaban en varios veces el límite es de 30.000 personas propuestas por Howard, y eran iguales a cualquier ciudades inglesa de tamaño medio. Estaban a una distancia considerable de la ciudad madre, pero les faltaba la industria necesaria para convertirse en autosuficientes (Ídem: 118).

<sup>9</sup>Pero que eran conocidas desde mucho tiempo antes, pues en 1912, Sir Raymon Unwin recomendó la construcción de "ciudades satélites" cerca de las grandes urbes, es decir barrios jardín suburbanos dependientes de la ciudad para el trabajo. (Hall, 1996: 117) y según el Informe Regional de Planificación Hertfordshire de 1927. Davidge Entregaba las bases de cómo crear las ciudades satélites o ciudades dormitorios –se tomaban ambos conceptos como sinónimos- *"Hay varios métodos por los cuales ciudades satélite o dormitorios pueden ser fundadas. En varias partes de Inglaterra grandes empresas industriales han construido fábricas en terrenos baldíos, y cerca de ellos presentado pueblos jardín a la casa de sus trabajadores. En otros casos, las empresas se han formado con el mismo fin, y las leyes ahora han sido aprobadas para ayudar a asociaciones autorizadas o las autoridades locales para establecer ciudades jardín. Esta legislación se ha consolidado recientemente en la Sección 16 de la Ley de Urbanismo de 1925, que prevé el avance de los préstamos y la adquisición obligatoria de tierras. Como un primer paso hacia la fundación de una ciudad satélite o dormitorio, una autoridad local puede, sin necesidad de comprar la tierra, programarlo para su propósito apropiado bajo un esquema urbanístico, y así poco a poco dar vida a una ciudad dormitorio o satélite."* W. R. Davidge (1927), Hertfordshire Regional Planning Report 1927, Vacher & Sons Ltd, Westminster, for the Hertfordshire Regional Planning Committee

declinan y se degradan física y moralmente (Chueca, 1998: 213). Estas ciudades donde tuvieron un importante desarrollo fue, en los países nórdicos, siendo significativos los casos de Copenhague, Estocolmo y Helsinki. Pero en estos casos la presión demográfica era mucho menos intensa que en el resto de los lugares donde se generaron y las nuevas ciudades nórdicas eran en buena medida desarrollos urbanos hechos con calidad, con voluntad de integración en el paisaje y con una gran preocupación por la movilidad. (Font y Pujadas, 1998: 338)

Hoy, estos modelos de ciudad se pueden observar en nuestro país, principalmente reconocidos como satélites residenciales (o dormitorios) a lugares más antiguos como San Bernardo. Pero Maipú y Puente Alto se incorporaron recientemente al ámbito de la metrópoli, transformándose en satélites residenciales. Los cuales se caracterizan por tener una composición poblacional distinta al resto de la periferia (Bähr y Riesco, 1981: 42), se identifican por ser familias grandes, especialmente jóvenes, y en etapa de crecimiento (Ídem: 52), como es el caso de Maipú. Que al convertirse en una comuna lejana al centro de la ciudad, debido al proceso de expansión urbana, se ha transformado en un lugar en gran medida residencial, lo cual genera como consecuencia la movilidad de los residentes del territorio, para realizar actividades diarias.

## **Objetivos**

El objetivo general de esta investigación corresponde a establecer cuáles son las consecuencias que generó la expansión urbana y de población en la comuna de Maipú, medida en la movilidad diaria de sus residentes.

En primera instancia es necesario estudiar el proceso de expansión en la comuna para poder analizar sus componentes. En específico es necesario describir el crecimiento, estructura sociodemográfica y carácter económico de la comuna y de sus residentes, explicar la expansión urbana y las correspondientes divisiones barriales existentes en el territorio y analizar la experiencia de vivir en Maipú, para entender de mejor manera el proceso de expansión que surge con mayor fuerza en la década de 1970.

En una segunda instancia, es necesario analizar el fenómeno de la movilidad en los residentes de la comuna, en qué y cómo les afecta, para lo cual es necesario satisfacer todos los ítems que envuelven dicho proceso. En específico es necesario definir de manera concreta la movilidad, describir la movilidad de los residentes y la experiencia de quienes la realizan, para entender las consecuencias que trae en los habitantes de la comuna.

### **Metodología y fuentes**

Para emprender lo anterior, se acudió, en primer lugar, al análisis bibliográfico relacionado con el tema urbano, el desarrollo, la conformación y la movilidad en las ciudades contemporáneas.

En lo referente al estudio del crecimiento poblacional y residencial de la comuna, se analizarán los datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadísticas (I.N.E.) a través de los censos de población de los años 1970, 1982, 1992, 2002 y 2012<sup>10</sup>. Al igual que los datos de la Encuesta de Caracterización Económica (CASEN) para los años 1990, 2000 y 2009 y los datos facilitados por la Secretaria de Planificación Comunal de Maipú (Secpla). Los mismos datos, se aplicarán para caracterizar a la comuna, a los cuales se agregan los datos respecto de las empresas presentes en la comuna, obtenidos en el Servicio de Impuestos Internos (S.I.I.) para los años 2005 y 2013. Para caracterizar socioeconómicamente los residentes de la comuna se analiza los datos de la Encuesta de Caracterización Económica (CASEN) para los años 1990, 2000 y 2009, para establecer una comparación respecto de la situación mencionada. Los datos de la Asociación de Investigadores de Mercados (A.I.M.) del año 2002 e Instagis<sup>11</sup> del año 2012. Para el análisis de la caracterización de la expansión urbana de la comuna se analizarán, los datos de los censos de población (I.N.E.) y los datos facilitados por Secpla. Todo el análisis estadístico se graficará, para entender de mejor manera la evolución de los procesos o establecer una comparación que nos permita entender de mejor manera la evolución. Para describir la experiencia de vivir en Maipú, se entrevistó a 14 residentes de la comuna, por medio de micro biografías. A personas

---

<sup>10</sup>Si bien el censo tuvo errores y no fue publicado, Secpla facilitó los datos y nos permite llevar a cabo un mejor análisis de los datos a larga data.

<sup>11</sup> Plataforma online que facilita el acceso a datos demográficos a través de infografías y mapas georeferenciados: <https://www.instagis.com/>

mayores de 40 años que residen en diversas partes de la comuna y se asentaron en distintas épocas en esta.

Entrevistados

<b>Entrevistado</b>	<b>Edad</b>	<b>Año en que llegó a la comuna</b>	<b>Lugar de la comuna donde reside</b>
Julia Morales	46	1972	Riesco-Central
Solange Núñez Parra	44	1976	Ciudad Satélite
Washington Gayoso	60	1977	Templo Votivo
Guillermo Saavedra Ibaseta	60	1978	El Abrazo de Maipú
Darío Ramírez Opazo	66	1982	Templo Votivo
Ruth Bascur Torres	57	1988	Parque Tres Poniente
Jorge Ramírez	64	1988	Los Héroes
Rigoberto Navarrete Riquelme	57	1989	Pajaritos Sur
Marysol Castro Ferrada	53	1991	La Farfana
Marilúz Castro Ferrada	53	1991	Parque Tres Poniente
Janet Fredes Carreño	55	1991	Lo Errázuriz
Rosa Chávez Gajardo	46	1994	Los Héroes
Alejandro Valdez Rubio	42	2007	Pehuén
Marcos Contreras González	41	2010	Los Bosquinos

Para describir la movilidad de los residentes de Maipú, se analizó la bibliografía pertinente, se adquirió, analizó y graficaron los datos de la plataforma Redatam basada en la información de los censos de población del año 1992, 2002 (I.N.E.), a esto se suman los datos proporcionados por la Encuesta Origen-Destino años 1991, 2001 y 2012 de la Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra) para entender de mejor manera el desarrollo del proceso. Los datos facilitados por la entrevista realizada a la coordinadora de la unidad de estudio y proyectos de Secpla Angélica Crooker Vivar y al Técnico en la unidad de estudio y proyectos de Secpla Maipú José Antonio Céspedes, y los datos obtenidos por el ministerio de Educación del año 2012.

Para describir la experiencia, la percepción, la acción y reacción de quienes realizan esa movilidad, se llevó a cabo una encuesta analizada por el método de listados libres que consistió en obtener un conjunto de elementos correspondientes a un dominio cultural concreto. Usado para entender como las personas en una sociedad organizan su experiencia interiorizada, sistematizada en categorías que interpretan el entorno y denominados dominios culturales. El método se usó para confirmar si un determinado dominio es localmente prominente o significativo, sirve para entender cuáles elementos están incluidos y cuáles de ellos son más prominentes (o importantes) para una sociedad concreta. Para esto se encuestó a 70 personas en diferentes puntos de la comuna y se le consultó: *Piense en el fenómeno de la movilización fuera de la comuna de Maipú ¿Podría nombrar las consecuencias de este fenómeno en su experiencia diaria?* Luego de tener los resultados, se aplicó la formula, de la cual se obtiene el índice de Saliens<sup>12</sup>, para cada elemento de cada lista y proceder a graficarlos, para determinar el dominio cultural de los encuestados respecto del fenómeno de movilización y sus apreciaciones<sup>13</sup>. A esto se agrega la experiencia de los entrevistados nombrados anteriormente por medio de sus experiencias relatadas en sus micro biografías.

Los resultados de la investigación se presentan en el orden siguiente. En el primer capítulo, se describe el crecimiento y la estructura socio-demográfica y económica de la comuna. Caracterizando socioeconómicamente los residentes de la comuna, explicando la expansión urbana de la comuna, describiendo las divisiones barriales del territorio y explicando la experiencia de vivir en Maipú. En el segundo capítulo se analiza La movilidad de los habitantes de Maipú a través de la descripción del problema de la movilidad, de describir dicha movilidad y de describir la experiencia de quienes la realizan. En un tercer apartado de las conclusiones de la investigación.

---

<sup>12</sup> El índice de Saliens para un elemento de la muestra completa corresponde al promedio de los mismos, el Índice varía entre 0 a 1, donde el valor 1 significa que el elemento es más frecuente e inmediatamente listados por gran parte de los individuos.

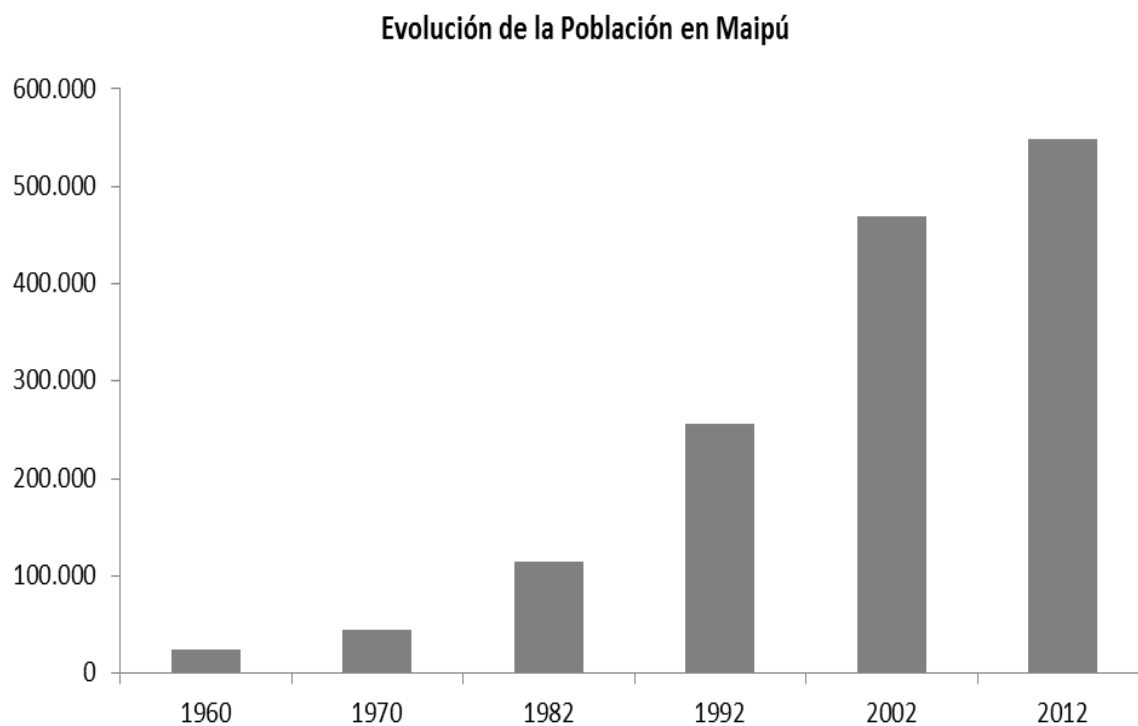
<sup>13</sup> ZORONDO Francisco. Diplomado de estudios ambientales. Módulo 3. Facultad de Filosofía y Humanidades. Universidad de Chile. 2015

## Capítulo 1 VIVIR EN MAIPÚ, UNA COMUNA DE CRECIMIENTO RÁPIDO.

### 1.1 Evolución socio-demográfica y económica de Maipú

Desde la década de 1940, Maipú ha experimentado un proceso de cambio urbano importante, dejando de lado su labor agrícola, para dar paso a una incipiente labor industrial. Este proceso trajo consigo una serie de transformaciones. Siendo una de las más relevantes el aumento de su población, marcando en la década de 1970 un crecimiento significativo. En este periodo se sigue percibiendo una comuna con grandes extensiones de fundos en gran parte de su territorio, pero en el cual se iba consolidando el sector industrial situado en Camino a Melipilla, junto a sus nuevas villas, las cuales se asentaron cerca de las industrias, como las poblaciones INSA y Pizarreño por citar algunos ejemplos.

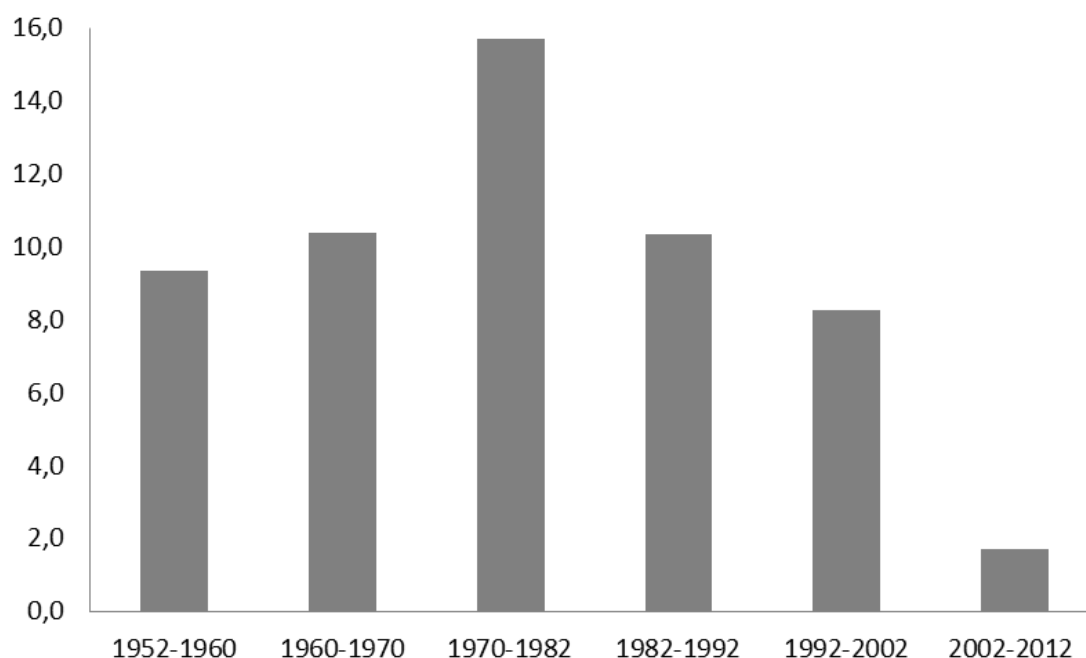
Gráfico N°1



Fuente: INE. Censos de población años 1960, 1970, 1982, 1992, 2002 y Secpla Maipú año 2012. Véase Tabla N°3 en Anexo

Gráfico N°2

**Tasa de crecimiento de población en Maipú, en periodos intercensales**



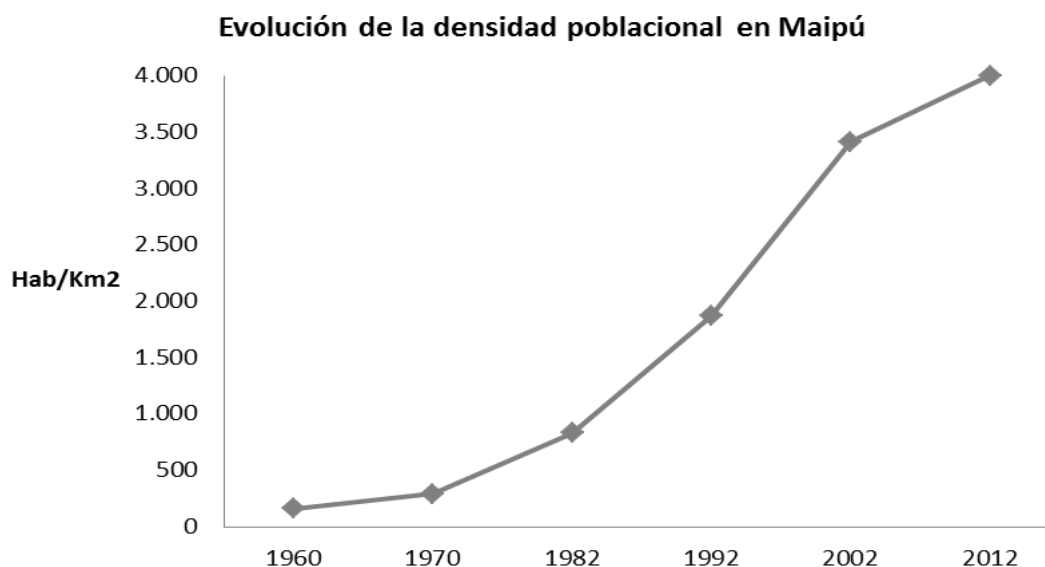
Fuente: Secpla Maipú, 2015. Véase Tabla N°4 en Anexo

Según lo observado en los datos censales, Maipú, se ha duplicado en población y se acrecentó fuertemente la tasa de crecimiento en el periodo de 1970 – 1982. Ya en la década de los 80' se ve una disminución de la tasa de crecimiento, que decae a la siguiente década, para observar un descenso importante en el último periodo. Principalmente el proceso de poblamiento masivo se llevó a cabo por inmigración y por el desarrollo de amplios proyectos inmobiliarios. Además, Maipú destaca por tener a estas alturas una de las tasas de fecundidad más altas de la Región Metropolitana y del país.<sup>14</sup> Va ingresando a un proceso de consolidación, llegando el 2002 casi al medio millón de habitantes, y con un porcentaje de crecimiento muy alto. Lo cual queda reflejado en la tasa de crecimiento sostenida desde la década del 70' hasta inicios de este siglo, para declinar en el último decenio. Maipú –fue y- es receptáculo de migraciones de población desde el centro y fuera de la metrópolis, proceso que es acompañado por el crecimiento demográfico que

<sup>14</sup> Atlas Comunal Maipú 2012. Dirección de desarrollo comunitario. P. 19

umenta la demanda por una solución habitacional. Además se expandió velozmente hasta formar una conurbación<sup>15</sup> con Santiago. (Cárdenas, 1999: 3) Maipú atrae a migrantes de Santiago; Independencia; Estación Central; Cerrillos; Quinta Normal; Lo Prado; Pudahuel; Cerro Navia y Renca, es decir de entidades de status social medio y medio-bajo. (Ortiz y Schiappacasse, 2000: 74)

Gráfico N° 3



Fuente: INE. Censos de población años 1960, 1970, 1982, 1992, 2002 y Secpla Maipú año 2012<sup>16</sup>. Véase Tabla N°5 en Anexo

Se observa en la densidad poblacional que alcanza la comuna con el paso del tiempo, situación que no se frenó, a pesar del decreto con fuerza de ley 1-3260 de marzo de 1981, el cual: *“DETERMINA LÍMITES EN LA REGION METROPOLITANA DE SANTIAGO; CREA NUEVAS COMUNAS, ESTABLECE Y DESCRIBE SUS LIMITES”*<sup>17</sup>, donde quedan establecidas las nuevas comunas de Estación Central, Cerrillos y Lo Espejo, con territorios que anteriormente al decreto pertenecieron a la Comuna de Maipú. Lo cual delimitó el

<sup>15</sup> Definido por Patrick Geddes como aquella *“forma de crecimiento espacial de la ciudad que llega a formar una gran extensión edificada, en la que la continuidad física es un aspecto fundamental que no impide, sin embargo, diferenciar las distintas ciudades que forman parte del conglomerado”*. (Cities in evolution, 1915)

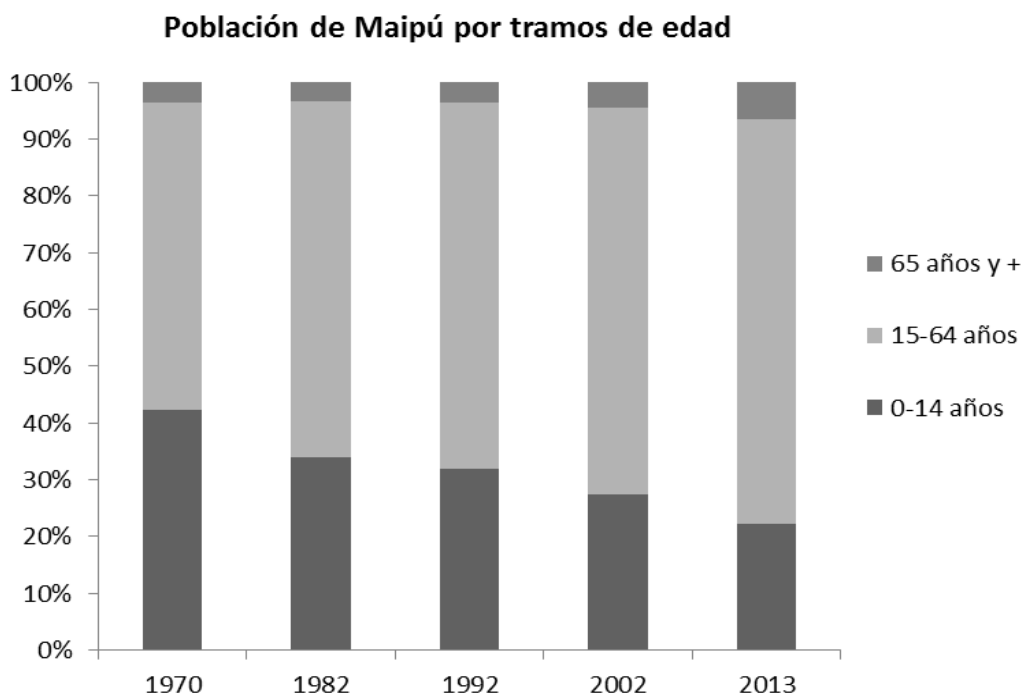
<sup>16</sup> Se encuentra hecho el reajuste para el año 1960 y 1970 con los territorios que antes pertenecían a la comuna.

<sup>17</sup> MINISTERIO DEL INTERIOR. Decreto con Fuerza de Ley 1-3260. 17-03-1981, Santiago. En: <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=3396&idVersion=1998-09-24>



territorio que hoy se conoce de la comuna<sup>18</sup> y con el cual se esboza el sector poniente de Santiago.

Gráfico N°4



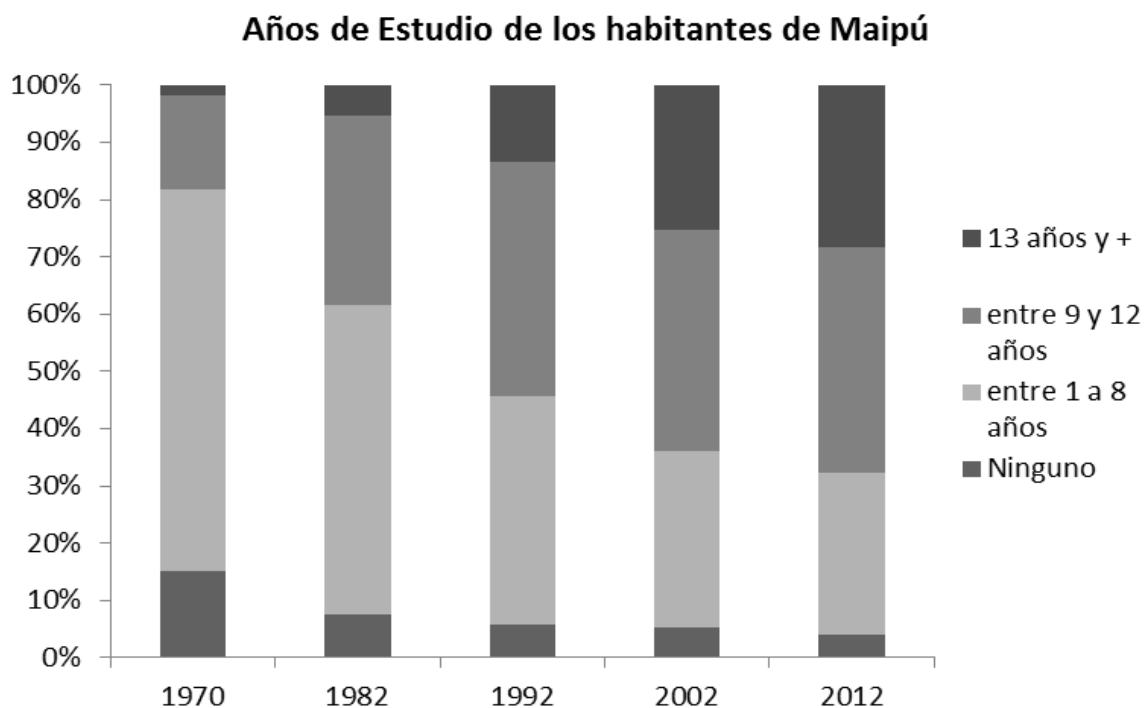
Fuente: INE. Censos de población años 1970, 1982, 1992, 2002. Y Secpla. Maipú, año 2013. Véase Tabla N°6 en Anexo

La variación en los tramos de edad de la población (véase gráfico N°4) se refleja en aspectos como la disminución de la población infantil y el aumento de la población senil, y un importante crecimiento de la población adulto joven. Esto se debe a la constante de envejecimiento de la población que existe en el país, directamente relacionada con una

<sup>18</sup> La Comuna de Estación Central entró en vigencia con un DFL en 1985 (toman ese año como fundación). La comuna de Cerrillos entra en vigencia en 1991 por un decreto legislativo el cual se centraba en disminuir la población que aumentaba considerablemente en la comuna de Maipú. La comuna de Lo Espejo bajo el Decreto con Fuerza de Ley que creaba la Ilustre Municipalidad en 1991. Año en que se materializa la cesión de territorio de Maipú (distritos censales Cerrillos (Hoy Cerrillos), Vista Alegre (Hoy Cerrillos y parte de Lo Espejo) y Las Rejas (hoy Estación Central), estipulada en el DFL N° 1-3260, del 17 de marzo de 1981. En particular, la comuna de Cerrillos comienza a funcionar en forma autónoma de Maipú el 15 de julio de 1991; con ello, Maipú sufrió una disminución de su superficie en 15 km<sup>2</sup>. Y de su población en 72.000 habitantes. Asimismo, de las 71 juntas de vecinos vigentes fueron traspasadas 15 a Cerrillos y 1 a Lo Espejo, y de las 188 organizaciones funcionales se traspasaron 32 a Cerrillos y 1 a Lo Espejo. Maipú queda con 57 juntas de vecinos y 155 organizaciones funcionales. *Ibíd.* p. 18-19

mayor esperanza de vida y a una disminución de las tasas de natalidad en los últimos decenios.

Gráfico N°5

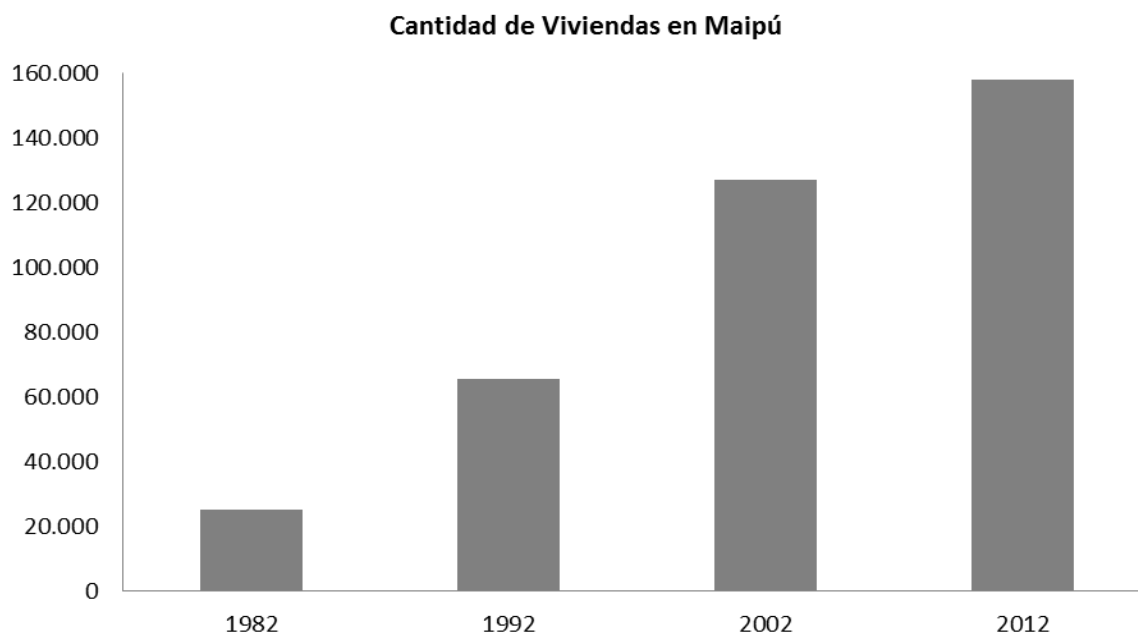


Fuente INE. Censos de población, años 1970, 1982, 1992, 2002 y Secpla Maipú año 2012. Véase Tabla N°7 en Anexo

Otro aspecto relevante respecto de la población, son sus índices de escolaridad en constante evolución (véase gráfico N°5) y perfeccionamiento respecto de la misma, lo cual ayuda respecto de las remuneraciones que pueden obtener los individuos, que se detallaran posteriormente.

Un tema que adquiere importancia, respecto de la expansión urbana, corresponde al sector habitacional presente en la comuna. Que como bien se puede apreciar en el gráfico N°6. Respecto de la cantidad de viviendas presentes en el territorio comunal, han ido en claro aumento, al igual como se ha elevado la población. A medida que los decenios pasaron, se fue dejando de lado los extensos territorios ocupados por las casas Quinta y la actividad agrícola, para dar paso a la construcción de viviendas.

Gráfico N°6

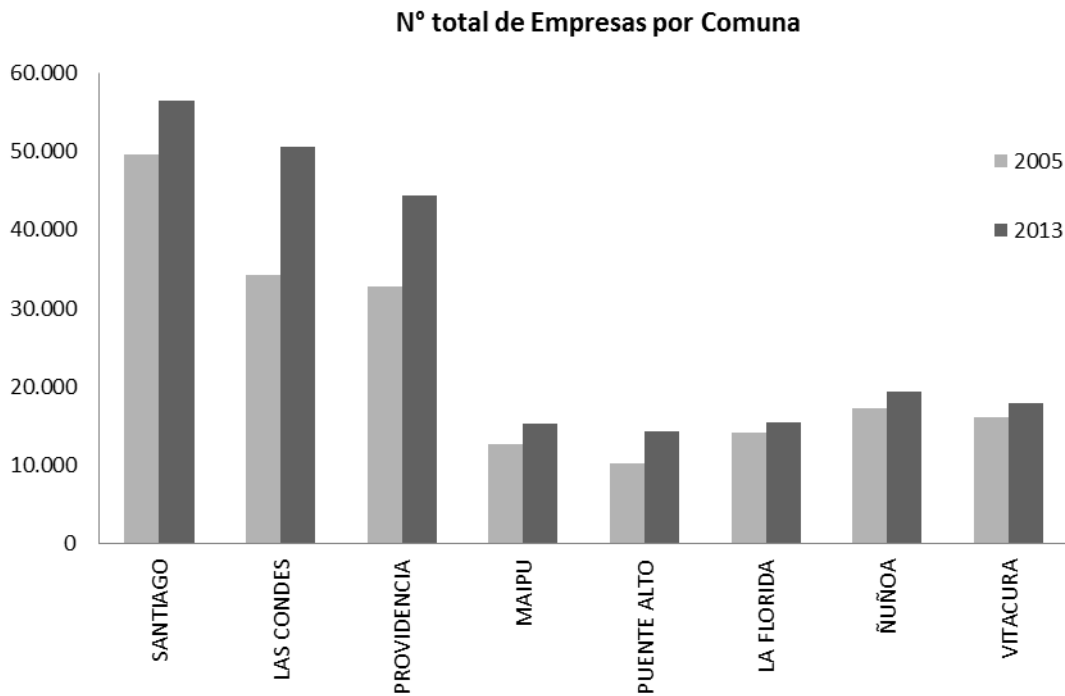


Fuente: INE. Censos de población, años 1982, 1992, 2002 y Secpla Maipú año 2012. Véase Tabla N°8 en Anexo

Desde la década del 70' en adelante, se constató de mejor manera, un proceso de crecimiento poblacional masivo y constante en la comuna, principalmente por el método de inmigración. Es decir muchos de los nuevos habitantes de la comuna correspondían a personas que se trasladan desde fuera del territorio comunal a vivir en sectores habitacionales nuevos que fueron ocupados (véase gráfico N°18), bajo una lógica disfuncional o como una modalidad de aumento constante del sector habitacional en la comuna, en desmedro de otros usos del suelo que se pudieran desarrollar y con una alta tasa de crecimiento y densidad, en comparación a lo que existía antes.

Respecto del perfil económico de la comuna, los datos dan cuenta que Maipú, es una de las comunas que más empresas posee en su territorio, una situación sostenida en el tiempo. Incluso más que otras comunas con mayor poder adquisitivo, como Ñuñoa o Vitacura. (Véase gráfico N°7)

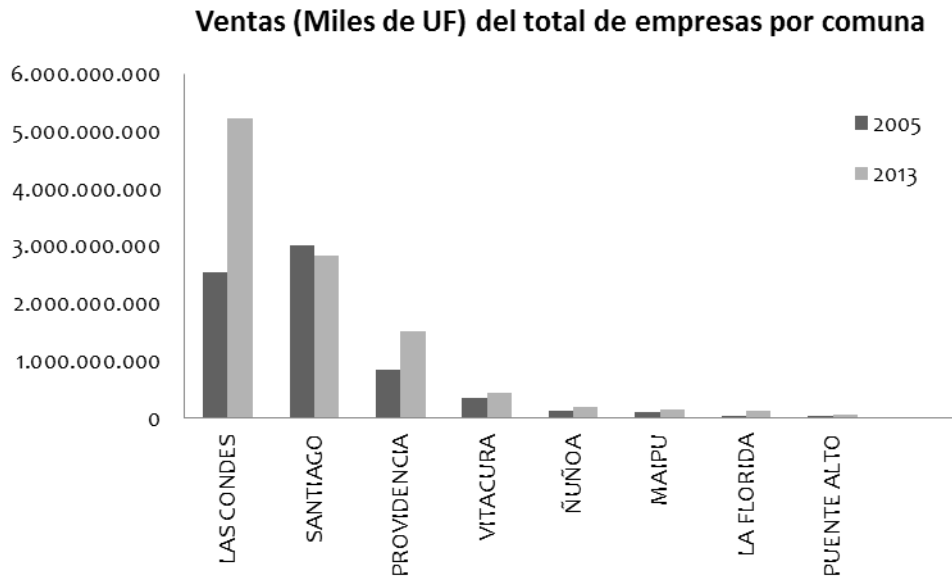
Gráfico N°7



Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005 y 2013. Véase Tabla N°9 en Anexo

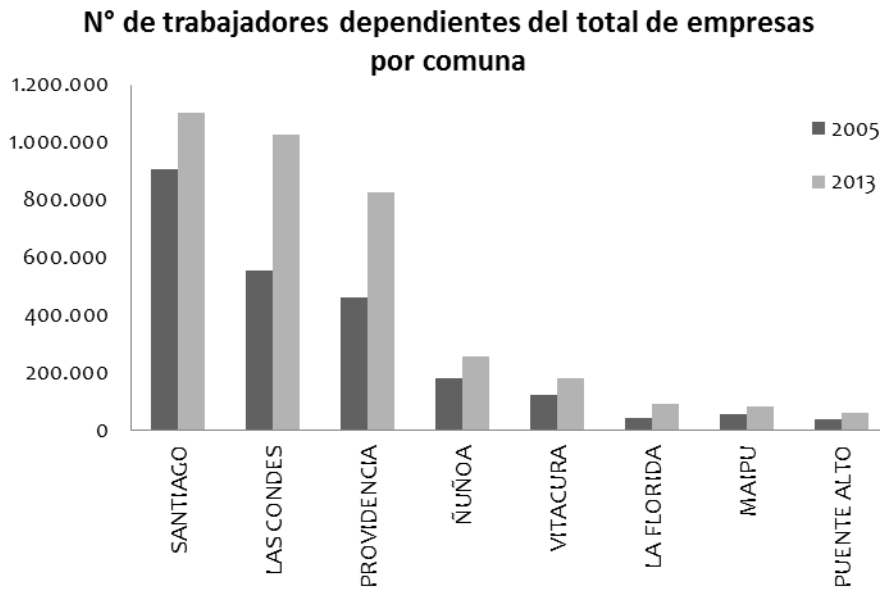
Al desglosar la información, se puede observar que a pesar de poseer una gran cantidad de empresas, las ventas (miles de UF) que estas producen, hacen que Maipú quede relegada a un segundo plano. Al Comparar con otras comunas respecto de la cantidad de empresas, se puede observar que las empresas presentes en Maipú no generan tanta ventas (véase gráfico N°8). Esta situación puede ser explicada por la poca cantidad de trabajadores dependientes de estas empresas (véase gráfico N°9), que se puede observar en otras comunas que poseen mayor venta o a los rubros a los que se dedican las empresas situadas en la comuna (véase gráfico N°10) y de las ventas que estos rubros generan (véase gráfico N°11).

Gráfico N° 8



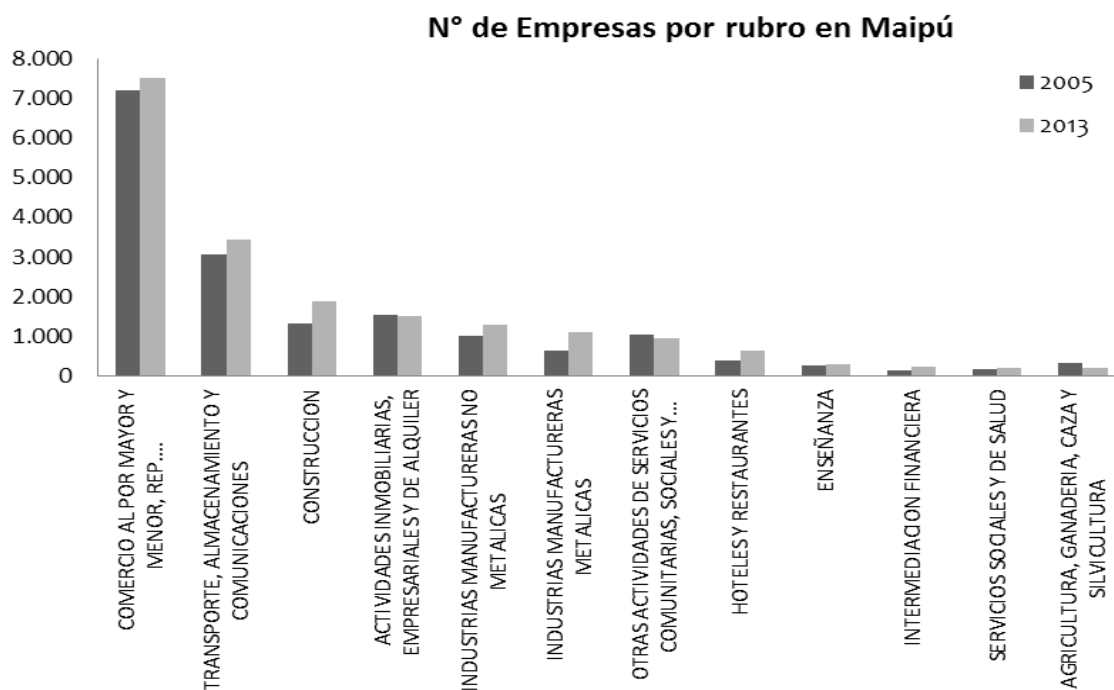
Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005 y 2013. Véase Tabla N°10 en Anexo

Gráfico N°9



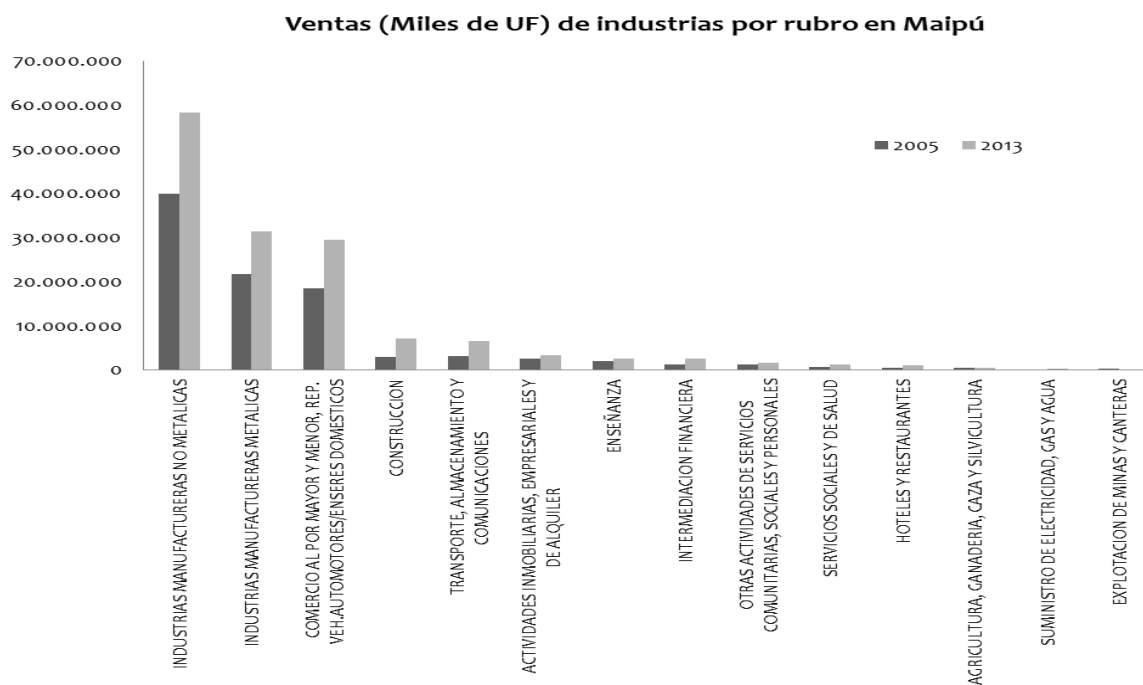
Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005 y 2013. Véase Tabla N°11 en Anexo

Gráfico N°10



Fuente: SII. Estadística de empresas año comercial 2005 y 2013. Véase Tabla N°12 en Anexo

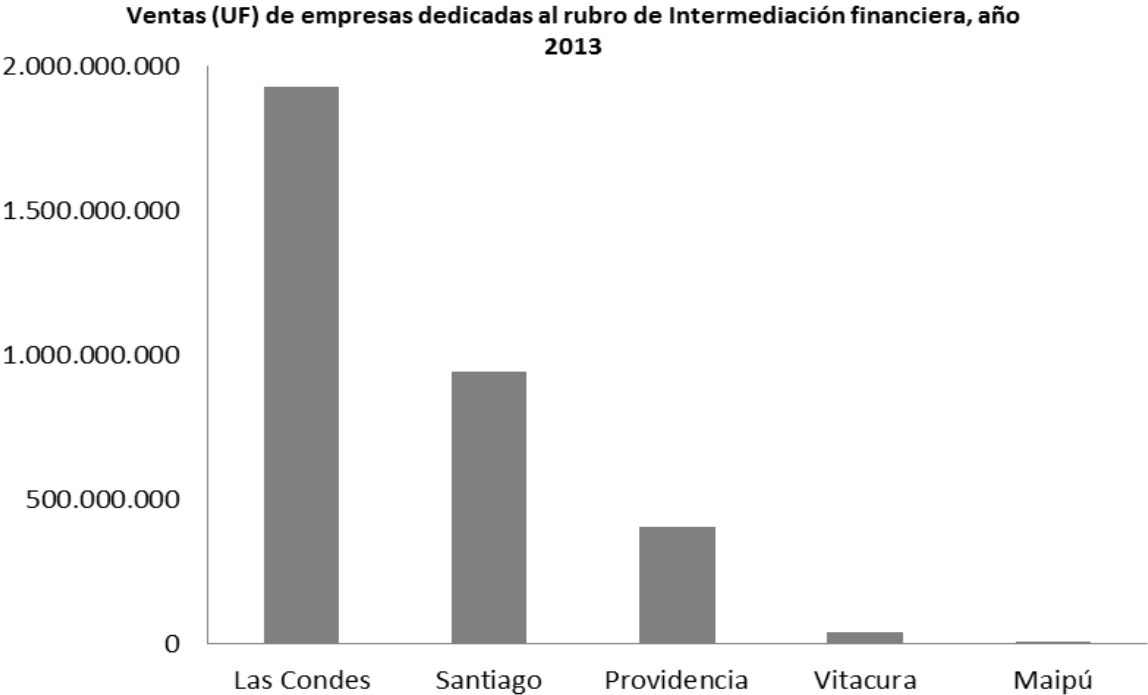
Gráfico N°11



Fuente: SII. Estadística de empresas año comercial 2005 y 2013. Véase Tabla N°13 en Anexo

La estructura empresarial de Maipú se caracteriza en cantidad por dedicarse al comercio, al transporte, almacenamiento y comunicaciones. Pero si observamos las empresas que mayores ventas producen, son aquellas industrias manufactureras metálicas como las no metálicas las que generan más ventas. Un fenómeno que genera diferencias con comunas con mayores ventas como Providencias, Santiago y Las Condes, en donde el rubro que tiene gran presencia y que genera mayores ventas corresponde a la intermediación financiera (véase gráfico N°12), generando cifras que sobrepasan los 300 millones de pesos. Lo cual marca una diferencia importante con la situación existente en Maipú, en donde este rubro no es preponderante ni explotado, y en donde las empresas no generan esta cantidad de ventas.

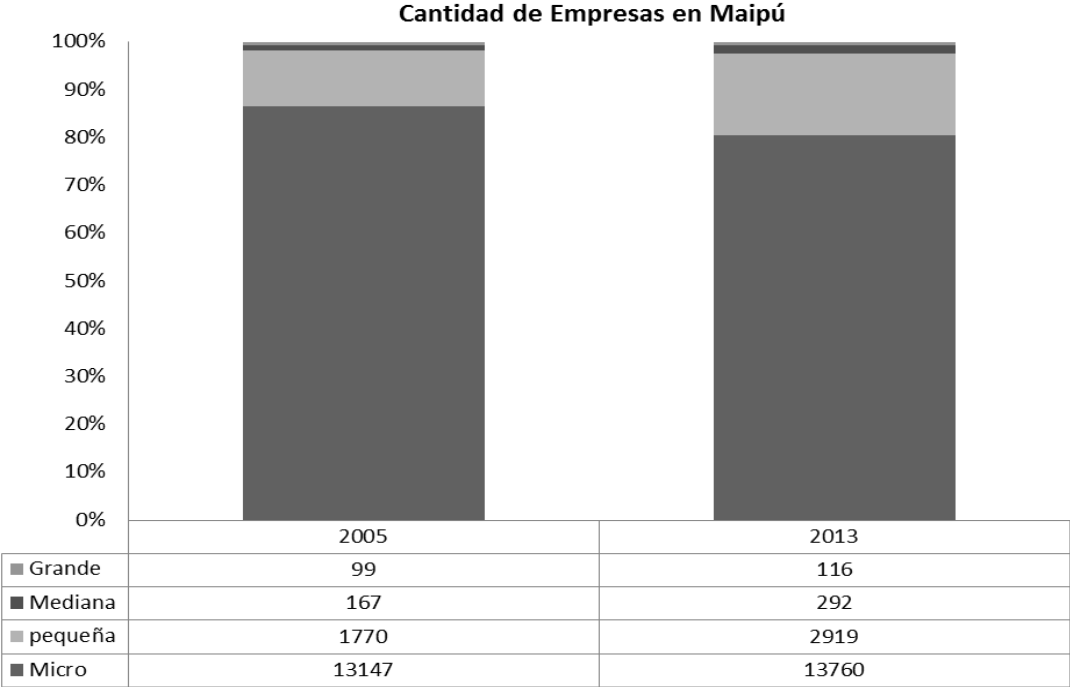
Gráfico N°12



Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005 y 2013. Véase Tabla N°14 en Anexo

Esta situación, también se puede deducir por la cantidad de empresas presentes en la comuna, que corresponden a micro y pequeñas empresas (véase gráfico N°13), lo cual puede explicar la poca cantidad de ventas y la poca cantidad de trabajadores dependientes de las empresas. Lo cual marca la diferencia con comunas con mayores ventas y mayor cantidad de puestos de trabajos que ofrecen. Lo cual relega a Maipú a un segundo plano al momento de compararla con otras comunas de la región metropolitana que poseen mayores ventas.

Gráfico N°13

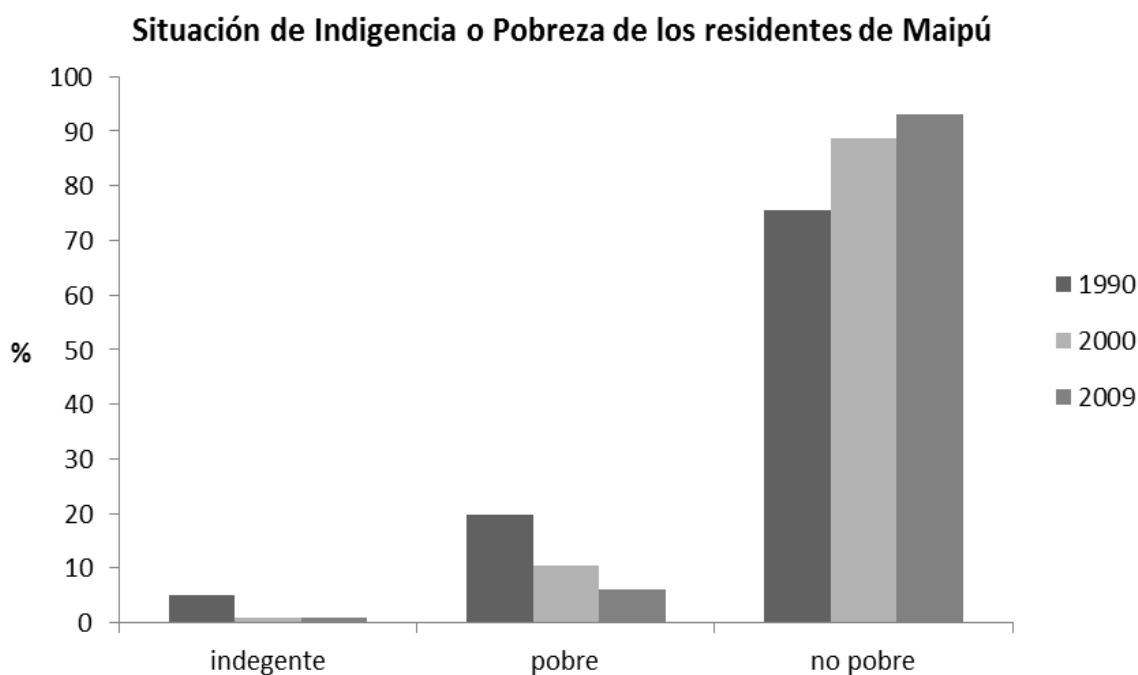


Fuente: S.I.I. Estadística de empresas año comercial 2005 y 2013. Véase Tabla N°15 en Anexo



## 1.2 Evolución socioeconómica de la población de Maipú

Gráfico N°14

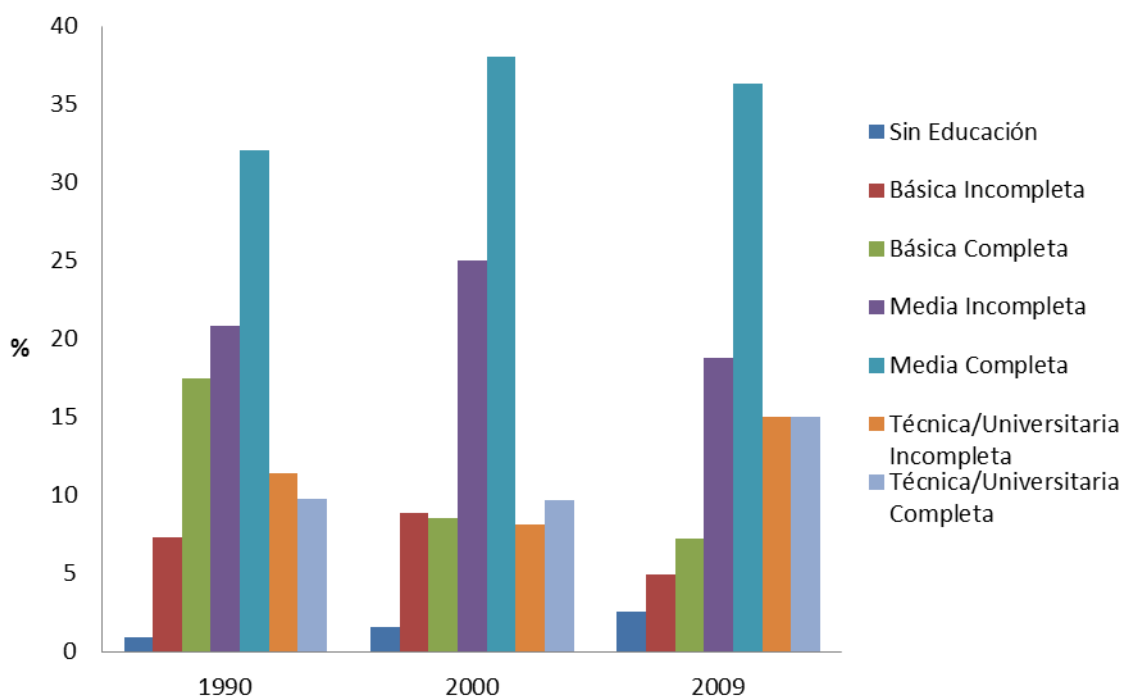


Fuente: CASEN años 1990, 2000 y 2009. Véase Tabla N°16 en Anexo

Respecto de los niveles que nos indican la evolución socioeconómica de la población, están representados en la variable de pobreza en la comuna, los que han mejorado con el paso del tiempo. Siendo un porcentaje significativo de los habitantes del territorio, catalogados como “no pobre”. Esta situación puede entenderse al verificar los niveles de educación alcanzados por la población en los mismos años, como se puede observar en el gráfico N°15.

Gráfico N°15

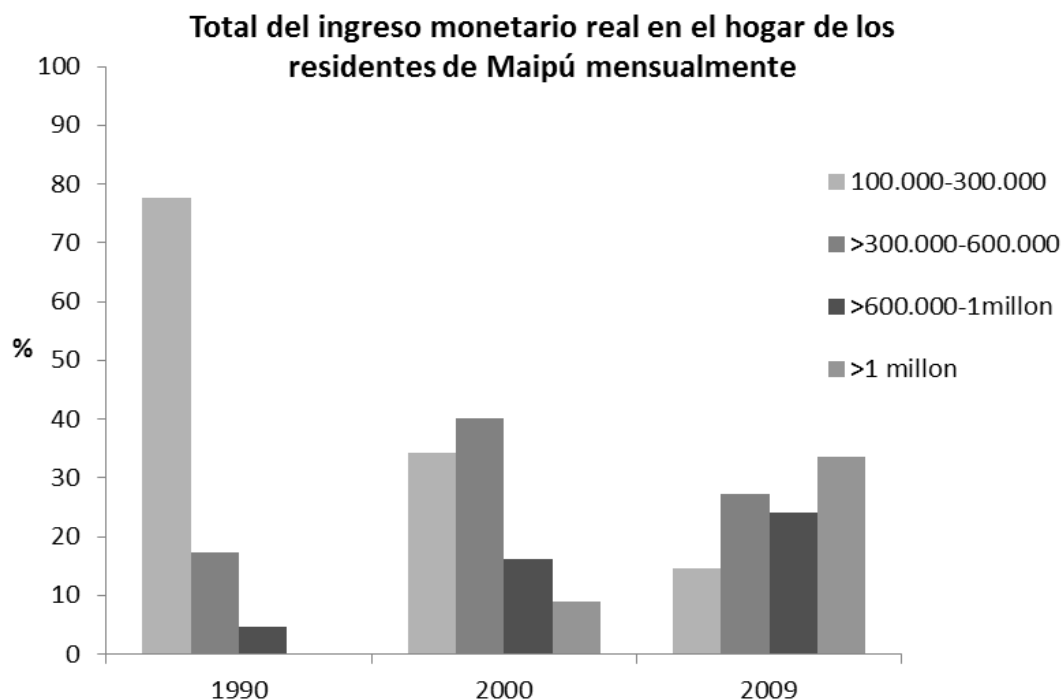
**Nivel de Educación de los residentes de Maipú**



Fuente: CASEN años 1990, 2000 y 2009. Véase Tabla N°17 en Anexo

Los niveles educacionales alcanzados en gran porcentaje de la población, han ido en una constante especialización de la instrucción de los individuos, que se puede percibir también en el gráfico N° 5, que entrega información respecto a la cantidad de años de estudios según los datos censales. Esta mayor instrucción que han ido alcanzado los residentes de la comuna, sin duda que ayuda a mejorar las condiciones en la cuales viven, y los ingresos que perciben los hogares respecto de las labores que realizan. Situación que se puede observar en los datos respecto de los ingresos monetarios en el hogar, con los cuales queda demostrado que los ingresos han variado de forma importante desde principios de la década de 90' hasta los datos aportados en el año 2009.

Gráfico N°16

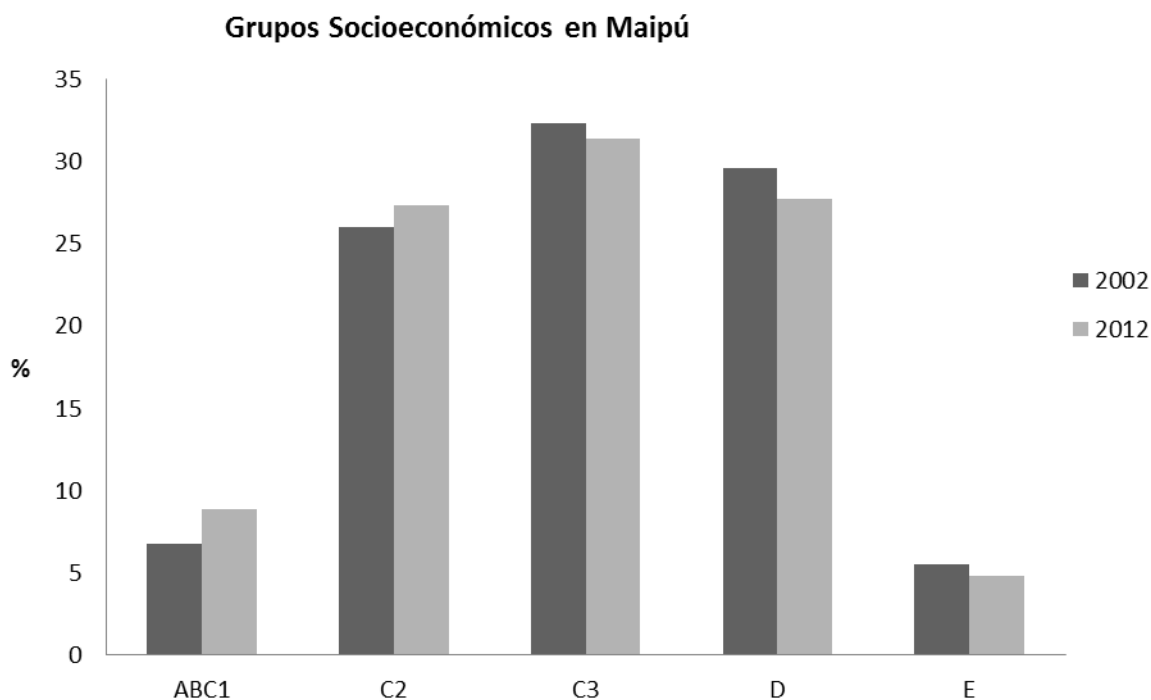


Fuente: CASEN años 1990, 2000 y 2009. Véase Tabla N°18 en Anexo

Con el paso de las décadas, se aprecia como los ingresos han ido evolucionando y mejorando, y se muestra cierta homogeneidad respecto de los porcentajes de los ingresos percibidos. Aunque no se puede dejar de mencionar que los niveles de vida han cambiado. Se puede apreciar la mejora respecto del total de los ingresos monetarios mensuales mencionado por los residentes de la comuna.

Estos índices nos demuestran una evolución positiva respecto de los niveles socioeconómicos presentes en Maipú, que en un periodo de tiempo de aproximadamente 20 años que nos describen los datos, han evolucionado de buena manera los ítems respecto de esta situación.

Gráfico N°17



Fuente: AIM 2008 e INSTAGIS. 2012. Véase Tabla N°19 en Anexo

Respecto de los grupos socioeconómicos presentes en la comuna, se pueden comparar los estudios hechos por asociaciones como AIM (Asociación de Investigadores de Mercado), los cuales a partir de los datos censales del año 2002<sup>19</sup>, y en base a los datos obtenidos de la plataforma INSTAGIS, la cual recoge los resultados del CENSO 2012. Las cuales erigieron una clasificación respecto del nivel socioeconómico de los chilenos. Que corresponde a una caracterización, que tiene como factor principal el nivel y tipo de consumo de la población.

Al advertir el análisis de los grupos socioeconómicos presentes en Maipú, se puede señalar que gran porcentaje de los residentes de la comuna al año 2002 y 2012 pertenecían a las llamadas “clases medias”, el grupo predominante era el C3<sup>20</sup>, con gran porcentaje de C2<sup>21</sup> y un alto porcentaje de sectores más bajos señalados en el grupo socioeconómico D<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> Son los últimos datos de forma detallada. No liberaron los datos del 2012. Debido al Censo fallido.

<sup>20</sup> Corresponde a un nivel medio bajo de la población. 21% de la población. Con ingreso familiar mensual promedio de 600 mil (US\$ 1.400). Cubren sus necesidades de alimentación y vestuario. La vivienda es

AIM, al describir estos grupos, deja de manifiesto que respecto del grupo C2 se pueden encontrar sectores específicos de la comuna con estas descripciones. De apariencia sobria, no ostentosa, sobriedad en vestuario y de elegancia moderada. Respecto del lenguaje, los modales revelan educación y cultura. Educación secundaria completa y algunos estudios de nivel superior. Corresponde a sectores tradicionales de la ciudad, en caso de ser construcciones nuevas, normalmente son conjuntos de muchas viviendas. Se ubican a distancia del centro y hay preocupación por el aseo y ornato de calles y veredas.<sup>23</sup>

Sobre el grupo C3, Maipú es un claro ejemplo, de apariencia modesta, común. Se destaca por su sencillez, por un vestuario simple, sin ostentación, no son prendas de vestir de marca. Son sectores más bien populares y relativamente modestos, mezclados en algunos casos con C2 en otros con D. Generalmente se agrupan en poblaciones de alta densidad.<sup>24</sup>

Y a pesar que los datos entregados adjudican un porcentaje elevado del grupo D, a la hora de desglosar la descripción no asemeja a la mayoría de la comuna con este grupo socioeconómico; Los cuales califican como, apariencia muy modesta, vestuario de mala calidad, poco gusto, donde mezclan diferentes colores. Cabello, manos, piel limpios, pero dañados. Modales y lenguaje muy sencillo, reflejando su poca instrucción. Poco vocabulario, más bien popular. Descripción que corresponde a grandes poblaciones de tipo popular. Con pocas áreas verdes y de gran densidad.<sup>25</sup>

En Resumen según los estudios de mercados, así definen a gran parte de la población que reside en la comuna, que se mueve mayormente en los niveles medios y medios bajos de la economía.

---

buscada con esfuerzo, y la educación es generalmente en establecimientos subvencionados por el Estado. AIM. Grupos Socioeconómicos. Santiago, 2008. P. 23

<sup>21</sup> Nivel medio de la población. Con ingreso familiar mensual promedio de 1 millón (US\$ 2.500). Pueden cubrir sus necesidades de alimentación, vestuario, vivienda y educación. Generalmente su capacidad de ahorro es escasa. *Ibíd.* p. 21

<sup>22</sup> Nivel bajo de la población. Con ingreso familiar mensual promedio de 300 mil (US\$ 750). Hogares que dependen del aporte de sólo un miembro de la familia y recurren a todos los apoyos estatales en vivienda, salud y educación. Si bien de ingresos bajos, su gran número los pone en el foco como consumidores. P. 25

<sup>23</sup> *Ibíd.* P. 23

<sup>24</sup> *Ibíd.* P. 25

<sup>25</sup> *Ibíd.* P. 24

### 1.3 Expansión urbana de Maipú

Desde antes de su creación<sup>26</sup>, hasta la década de 1940-1950 el territorio comunal se destacó por su condición eminentemente agrícola, por las casas “*Quinta*” y casas de autoconstrucción. Esta situación fue mutando a tal punto, que con el paso del tiempo, no solo se van a encontrar fundos, sino también se puede advertir como se fueron asentado y consolidado diversas industrias en el sector “*Camino a Melipilla*”. Lo cual estuvo acompañado de una incipiente conformación urbana de villas y poblaciones, en gran medida barrios obreros y de cooperativas de viviendas para los trabajadores de las industrias que se asentaban en el cordón industrial de Maipú-Cerrillos.

La ciudad cuadruplicó su superficie en los últimos 50 años significando la pérdida de 16.699 hectáreas de suelos agrícolas desde 1970 (Ferrando, 2008: 4), es cuando el proceso se aceleró. Ya desde este periodo se puede percibir un cambio importante respecto de las decenas anteriores, donde se observa una etapa de explosivo crecimiento y de atracción por este territorio. En gran parte estos nuevos sectores habitacionales, constituyen los barrios de las industrias que se asentaban, estos nuevos proyectos inmobiliarios se ven fortalecidos por el aumento del número de habitantes que va a ir recibiendo la comuna. En este periodo se observa un claro cambio en la vocación de los nombres de los barrios que se construyen, van a adquirir los nombres de las industrias en las cuales se desempeñan, como las poblaciones INSA, Pizarreño o Mckay por ejemplo, que son viviendas que se edifican mediante el sistema de cooperativas, por otro lado también se incorporaran las viviendas sociales que aporta el Estado que fueron construidas por la Corporación de la Vivienda (CORVI).<sup>27</sup>

Si se analiza el crecimiento histórico de la comuna, el origen urbano se plasma en torno a dos ejes perpendiculares con sentido oriente-poniente y norte-sur, que son las actuales

---

<sup>26</sup> Por medio del Decreto Ley N° 68 del 22 de diciembre de 1891, firmado por el Presidente de la República Jorge Montt, se creó la comuna y la Municipalidad de Maipú. Se localiza en el extremo sur-poniente de la Provincia de Santiago, en la Región Metropolitana. Se encuentra ubicada a 15 km al suroeste del centro de Santiago.

<sup>27</sup> Atlas Comunal Maipú 2012. P. 18

calles Av. 5 de Abril y Av. Pajaritos respectivamente (Cárdenas, 1999: 6), es alrededor de estos ejes donde se irán asentando las nuevas villas y del cual se irá entretejiendo la conformación urbana de la comuna.

El proceso de regionalización llevado a cabo entre 1974 y 1982 significó una alteración territorial de Maipú. Esto se fue concretando de manera más veloz, porque en el año 1979 se promulgó la PNDU<sup>28</sup>, en la cual se declaró que *“el suelo es un bien no escaso”*, y donde también se borraron los límites de expansión urbana en el área metropolitana. Dando como resultado, que se podía decidir respecto de las tierras por el libre mercado de las mismas, lo cual tuvo como resultado la expansión de la ciudad sobre suelos agrícolas, a un ritmo que superó las capacidades de los servicios públicos. (Ferrando, 2008: 6) Estos lugares, hoy, son conocidos en gran parte como la *“periferia”* de la ciudad, que no poseían la suficiente capacidad de reacción por parte de las administraciones locales y no contaban con planes reguladores adecuados que permitieran contener la transformación de pequeños poblados suburbanos en cuasi-ciudadelas forzosamente conurbanas con la metrópolis, como ha sido el caso de Maipú.<sup>29</sup>

Es así, como comienza la década del 80', que si bien tuvo una pérdida importante respecto de su territorio con la división comunal del año 1981, se fue poblando de un modo tal, que fue conformando gradualmente la imagen de una *“Comuna Dormitorio”*. En donde se constataba una baja presencia de comercio en el sector céntrico de la comuna, pero fue la época donde se trató de dar soluciones habitacionales, de viviendas sociales y de subsidio tradicional para los estratos medios de la población, la cual se ampliará a la siguiente década. Pero durante todo ese período no existió una normativa que regulara la

---

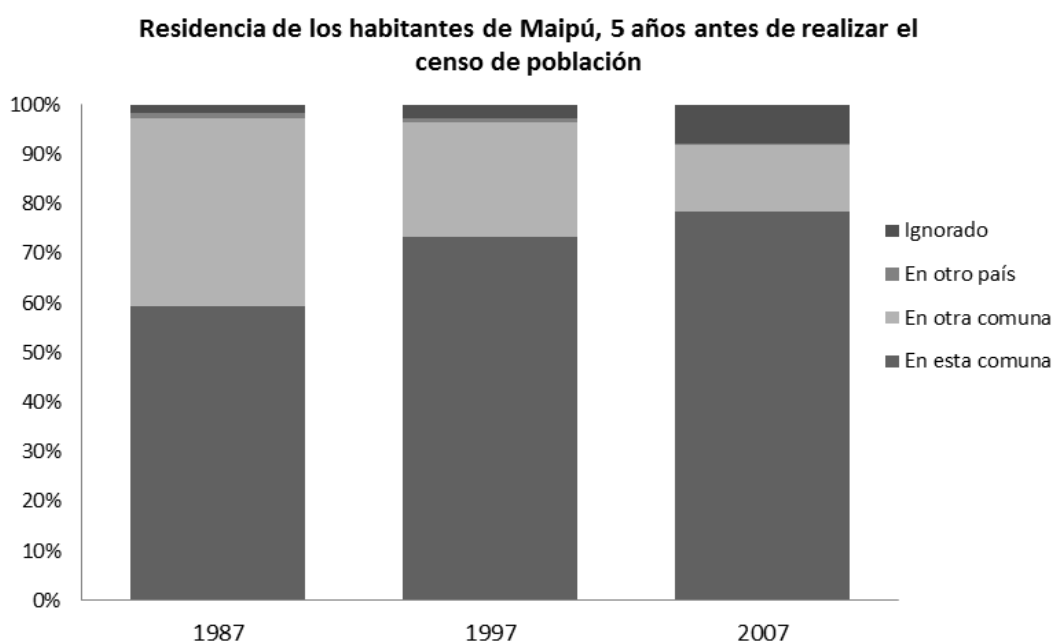
<sup>28</sup> Política Nacional de Desarrollo Urbano. Que establece lineamientos estratégicos y orientaciones para futuras acciones en materia urbana. PNDU: liberalizó el mercado de la tierra tanto urbano como rural, estableciendo que el suelo no es un recurso escaso y que el uso del suelo queda definido por su mayor rentabilidad, pues la concentración espacial de la población genera ventajas comparativas para las actividades económicas y sociales. Uso del suelo urbano se regirá por disposiciones flexibles: definidas por los requerimientos del mercado. Es decir que eliminaron las normas sobre los límites urbanos y se poblaron estas nuevas áreas de expansión urbana que rodeaban la ciudad. En: Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU): Política Nacional de Desarrollo Urbano. Chile, 1979. En: revista EURE Volumen VIII, N° 22, Pontificia Universidad Católica de Chile, septiembre 1981, Pág. 10.

<sup>29</sup> Atlas Comunal Maipú 2012 Op. Cit. P. 14

destinación de predios para equipamiento. Por lo tanto, a medida que la comuna iba creciendo, se poblaron nuevas zonas con un uso predominantemente habitacional, pero sin un marco global de planeamiento del tejido urbano.<sup>30</sup>

Este importante proceso de transformaciones espaciales, sumada a la explosión demográfica y al proceso migratorio produjo un desequilibrio en el orden territorial. Como se puede observar en el gráfico N°18, según la información de los últimos censos, se observa que un porcentaje importante de la población al preguntar su lugar de residencia 5 años antes, estos residían en otra comuna.

Gráfico N°18



Fuente: INE. Censos de Población, año 1992, 2002 y Secpla Maipú año 2012. Véase Tabla N°20 en Anexo

Luego, a finales de la década de 1980 se va a materializar la división comunal con Cerrillos y Estación Central, lo que modifica el espacio que comprende a la comuna. A esto se suma la nueva política nacional de desarrollo urbano<sup>31</sup> que entra en contradicción con la estipulada

<sup>30</sup> Atlas Comunal Maipú 2012. Op. Cit. P. 18

<sup>31</sup> Decretada en 1985 que derogaba la anterior (1979) y adscribía límites urbanos al interior de la Región Metropolitana y declara que el suelo es un bien escaso. En: MINVU. 1985. "Política Nacional de Desarrollo



en el año 1979, la cual inicia un nuevo proceso de cambio respecto de la conformación urbana. Se sufrió el impacto de un poblamiento masivo, pero carentes de la suficiente dotación de infraestructura de soporte. Entre las cuales se encuentran la conectividad vial, sistemas de conducción y evacuación de aguas lluvias, parques urbanos, equipamiento de salud, educación y deportes.<sup>32</sup>

En la década de los 90', se puede apreciar como la comuna continua en una época de aumento respecto de su demografía. Donde destaca por los amplios proyectos inmobiliarios, su alto nivel de fecundidad y un cambio de crecimiento respecto de la urbanización al interior del territorio en conexión al proceso migratorio.<sup>33</sup> Esto sumado a la expansión, generó un desequilibrio en el orden territorial. En donde claramente se puede observar un núcleo central, establecido en el periodo industrial, el cual se encuentra rodeado de proyectos inmobiliarios del periodo siguiente.<sup>34</sup> Una etapa de mitigación se quiso emplear con el Plan Regulador Metropolitano de 1994<sup>35</sup>, el cual *"Pretendía elevar las condiciones de vida de los residentes de Santiago. Promover orientaciones tendentes a reducir el proceso de segregación social y de desigualdad; mejorar o aliviar los impactos negativos del desarrollo urbano en el medio ambiente; constituir una contribución especial para los objetivos del gobierno, para conseguir un orden urbano óptimo"*, pero varios de estos ítems no llegaron a buen puerto en la comuna. Hoy el área urbana de Maipú, equivale al 40,6% del total de la superficie comunal (5.573,1 ha) la cual creció en un periodo breve de tiempo a una manera muy vertiginosa.<sup>36</sup>

---

Urbano". División de Desarrollo Urbano. Colección Monografías y Ensayos. Publicación Nº 207, Santiago de Chile.

<sup>32</sup> Atlas Comunal Maipú 2012. Op. Cit. P. 14

<sup>33</sup> Ya en esta década se puede apreciar una consolidación urbana, una consolidación del centro (Plaza de Maipú) y de mayor oferta productiva, según lo planteado por Angélica Crooker Vivar (Coordinadora de la unidad de estudio y proyectos de Secpla Maipú) y José Antonio Céspedes (Técnico en la unidad de estudio y proyectos de Secpla Maipú), según la entrevista realizada Martes 23 de junio 2015.

<sup>34</sup> Atlas Comunal Maipú 2012. Op. Cit. P. 24

<sup>35</sup> Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Secretaría Ministerial Metropolitana (1994). Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

<sup>36</sup> La superficie total de la comuna corresponde a 13.720,5 ha. En donde el área urbana, son 5.573,1 ha. el 40,6% del territorio, el uso agrícola corresponde a 5.523,6 ha. Que corresponde a un 40,2% y los cerros a 2.623,80 ha., un 19,1% del territorio comunal. Atlas Maipú 2012. Op. Cit. p. 26

Este importante crecimiento urbano, no solo ha generado una conurbación con Santiago, sino que también ha generado graves problemas, como la segregación residencial y socio-espacial, la conectividad vial y congestión que se produce en las vías de conexión de la comuna, en infraestructura, la falta de desarrollo productivo y por ende de empleo suficiente para los residentes, la concentración servicios en el centro de la comuna y falencias en el ordenamiento territorial. La ocupación preponderantemente habitacional se fue estableciendo en terrenos con el equipamiento e infraestructura inadecuada o escasa para el asentamiento de una gran cantidad de población y en donde no se encontraba la suficiente dotación de industrias, comercios, servicios y establecimientos educacionales para satisfacer a toda la población presente en el territorio.

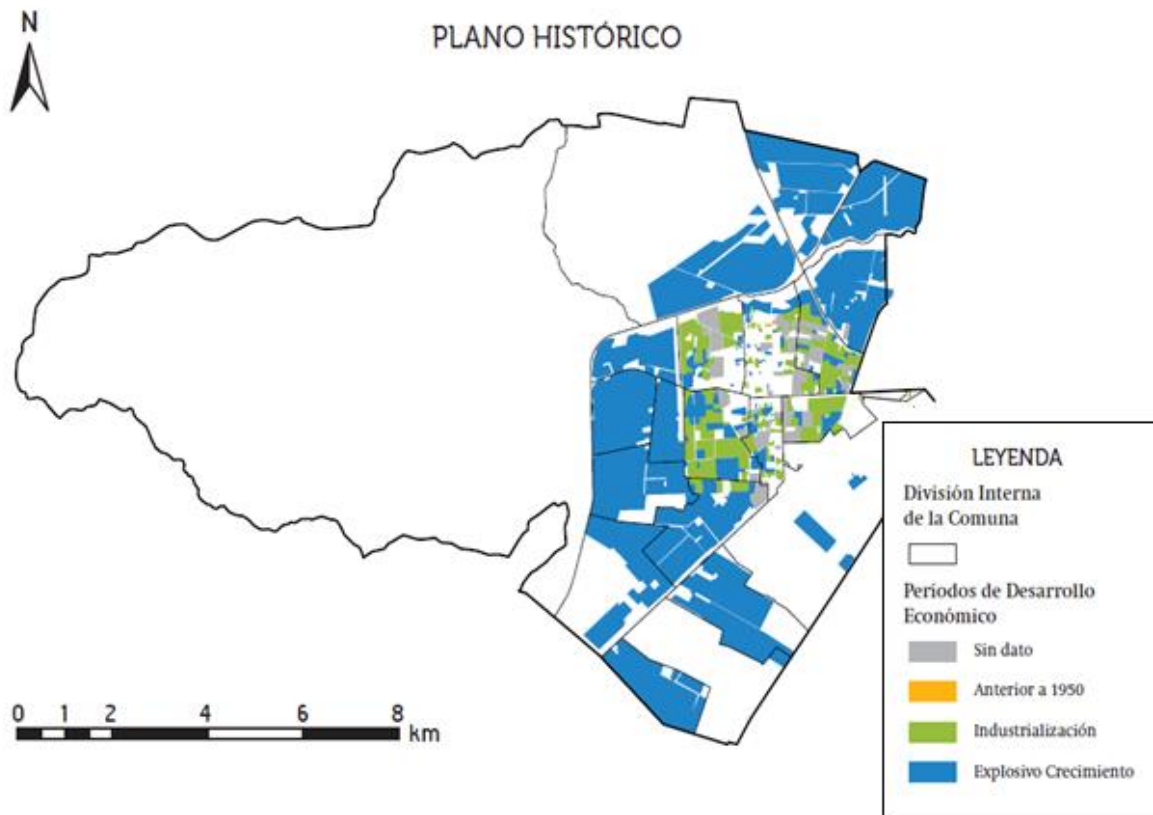
Hoy, se puede observar en el plano urbano de la comuna de Maipú toda esta etapa de constante expansión. Esto se debe principalmente a las dinámicas de población que ha tenido la comuna, en la cual se observa un constante crecimiento y como un polo de atracción para el resto del gran Santiago, en donde aún hoy presenta una clara vocación habitacional. Es posible visualizar que la comuna vive procesos de dispersión de la población por todo el territorio y un sector central que concentra actividades ligadas al sector servicios y no habitacional.<sup>37</sup>

No se puede caracterizar a Maipú solo como una Ciudad Satélite o Dormitorio, porque se puede apreciar que gran cantidad de los servicios que los ciudadanos necesitan, están presentes en el territorio comunal, quizás no tan propagados por la extensión que la comuna tiene, pero están presentes. Lo que carece, es la cantidad y la diversificación de los trabajos que podría ofrecer, que son lo que los habitantes buscan fuera del territorio. Pues sus especializaciones y solvencia están en trabajos que hoy se encuentran fuera de los límites comunales. Es esta carencia la cual hace caracterizar a la comuna como “satélite” o “dormitorio”, pero la totalidad de las condiciones presentes en la comuna no permiten catalogarla en su totalidad con estos calificativos.

---

<sup>37</sup> *Ibíd.* P. 23

Figura N°2 Plano Histórico de la comuna de Maipú



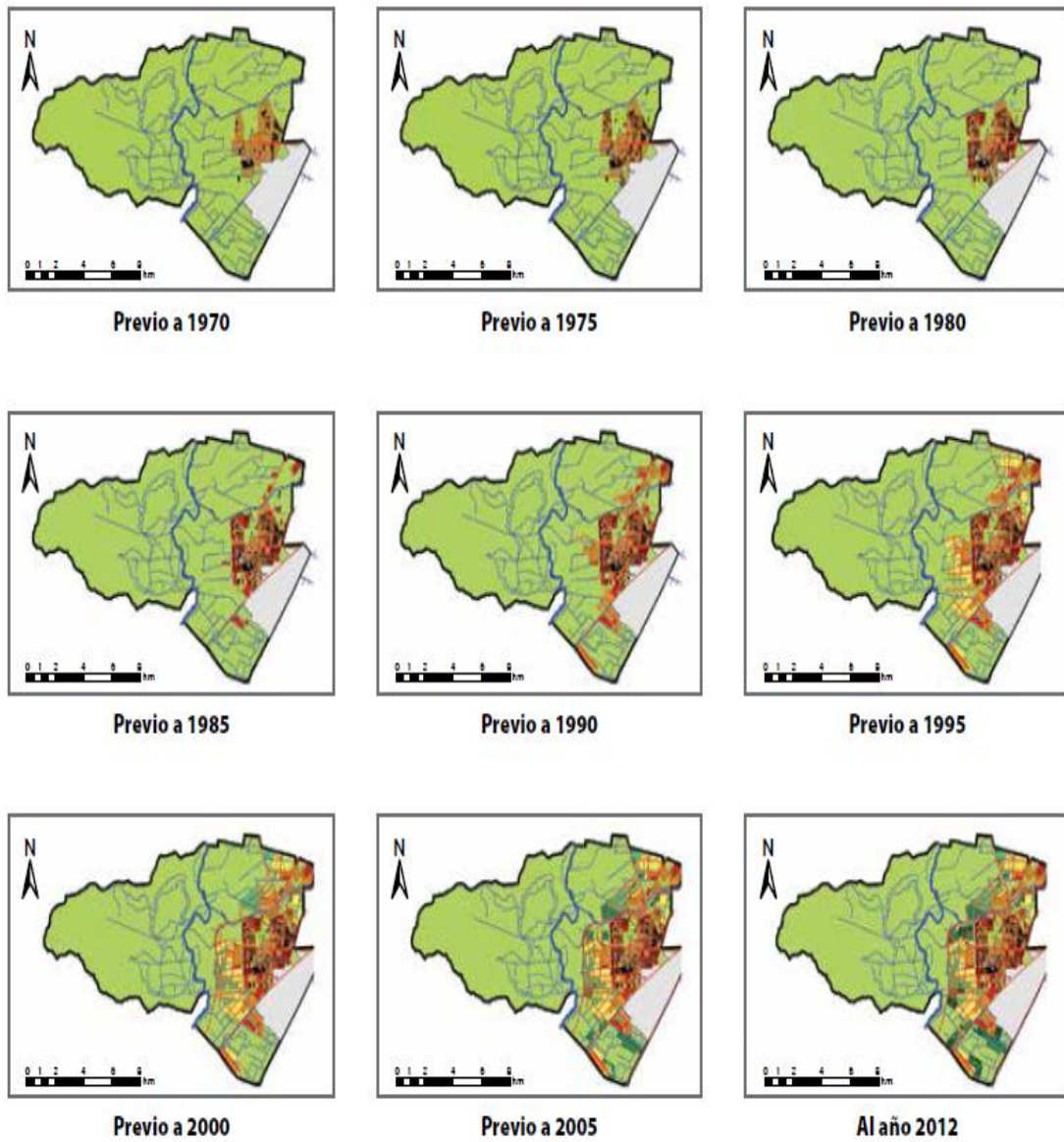
Fuente: Atlas de Maipú, Municipalidad de Maipú. 2012

Según la profesora Cárdenas, se puede vislumbrar una problemática respecto de cómo se conformó el tejido urbano en la comuna, siendo una primera etapa de asentamiento las industrias y las villas para los trabajadores de estas y una segunda etapa de oferta habitacional, acompañada de la Política Nacional de Desarrollo urbano y el aumento poblacional, en la cual se opta por la cantidad de las viviendas. Es decir, en el crecimiento previo a los años 80' la concepción se acercaba al urbanismo y en su etapa posterior tendía a la urbanización. Entendiendo que ambas son muy distintas respecto de la calidad y de los resultados que se obtienen, en donde la etapa que se generó luego de la década de los 80', se asocia a resultados habitacionales masivos donde "se contraponen la cultura de la cantidad por sobre la cultura de la calidad." (Cárdenas, 1999:7). En donde se añaden nuevos paños y se unen a modo de "patchwork", y no mantienen una coherencia estructural del conjunto.

Antes de la aplicación del instrumento legal, se leía en el tejido urbano, una voluntad de diseño de la ciudad, como un todo coherente entre sus partes y después de la aplicación del plan, se lee un crecimiento físico que carece de una estructura espacial interna. Esta situación se torna verdaderamente crítica y caótica en el período 1980-1996. (Ídem: 10 – 11)

En las figuras N°2 y N°3 se puede observar la evolución urbana que ha vivido la comuna. En la cual se deja de manifiesto el repentino crecimiento de las últimas décadas, luego de un periodo de industrialización que fue incipiente en cuanto al aumento de la característica urbana de Maipú; para luego dar paso a un periodo en el cual el crecimiento no se controló y fue masivo, generando consecuencias importantes para las personas que viven en la comuna.

Figura N° 3 Evolución urbana de Maipú



FUENTE: Cartografías efectuadas por SECPLA, Secretaría Comunal de Planificación. Planificación Territorial Estratégica Maipú 21 Barrios. Memoria Explicativa, 2ª. Edición, Municipalidad de Maipú, diciembre de 2008. Atlas Maipú 2015. Op. Cit. P. 23

#### 1.4 Las divisiones barriales de Maipú

Tomando en cuenta, tanto el proceso de crecimiento urbano en la comuna debido a los procesos migratorios y a las transformaciones espaciales que se han dejado sentir en el territorio con mayor fuerza desde la década del 70' en adelante, como a la explosión demográfica de los 80'. Se hizo necesario para las autoridades de la comuna realizar un proceso de ordenamiento territorial, logrando la división administrativa. Quedó compuesto por 21 barrios, que se agruparon por criterios de antigüedad de la vivienda y por la población que estos contienen, los cuales nos parecen coherentes y nos ayudan a entender la conformación urbana. Con esta conceptualización se buscaba por parte de las autoridades un mayor crecimiento equitativo y participativo de los diversos sectores, desde una escala más grande respecto de las características urbana y rural y a una micro escala respecto de los sectores barriales. Apunta a levantar una división territorial-administrativa estratégica, que permita un desarrollo local más coherente, equitativo y promotor de la integración, que dote a las poblaciones urbanas y rurales, a los estratos medios y a los sectores vulnerables, de oportunidades de un crecimiento en igualdad de oportunidades.<sup>38</sup> En este sentido la conceptualización utilizada por la entidad política comunal la declara un barrio como una unidad territorial de características relativamente homogéneas, en términos de la normativa territorial aplicable (en cuanto a usos de suelo y densidades permitidas); nivel de consolidación residencial (antigüedad relativa de sus poblaciones); grado de consolidación de su infraestructura de soporte; y un grado razonable de identificación por parte de la ciudadanía local con alguna denominación reconocible (algún hito urbano, un asentamiento característico, o vías interiores comunicantes).<sup>39</sup>

La división administrativa, responde a una distribución formal de la comuna, los cuales se han agrupado por diversos factores que los unen, pero, sin duda, el más relevante, es que estos sectores barriales responden a una característica de homogeneidad respecto de los años en los cuales se fueron asentando en el territorio. Lo cual deja de manifiesto como la

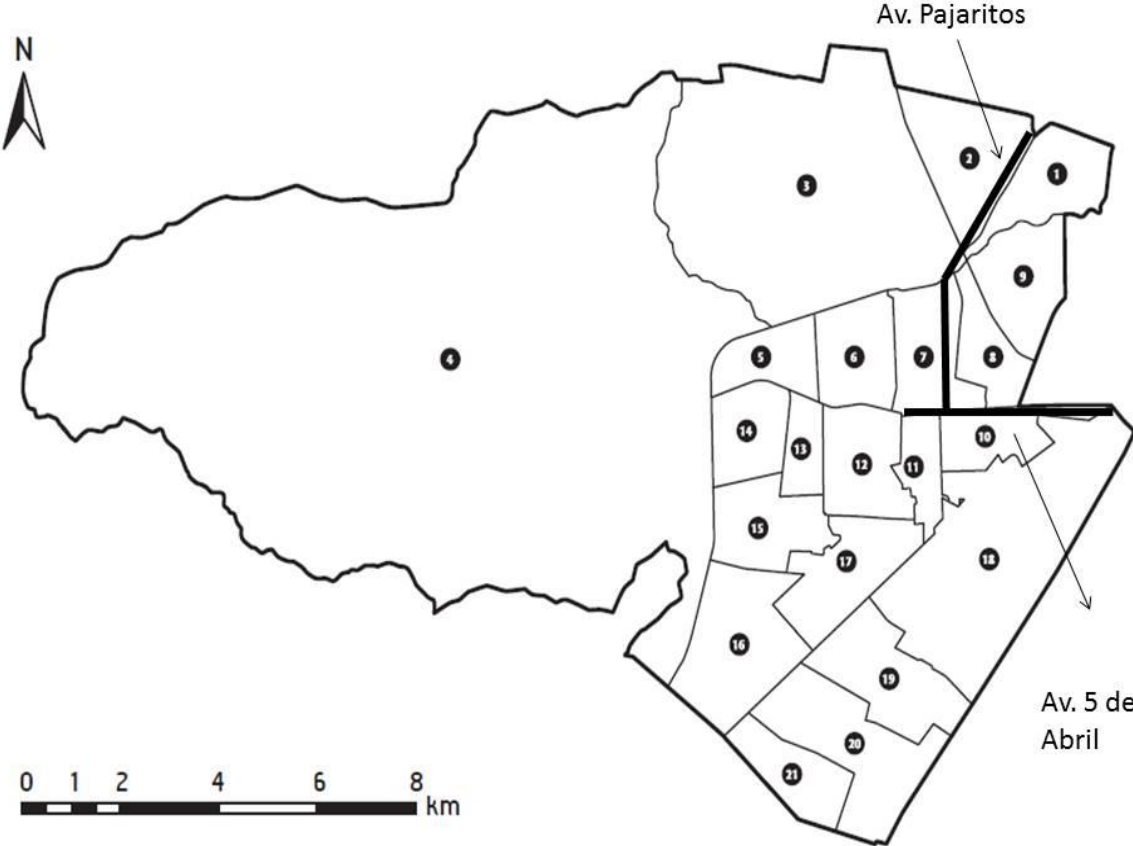
---

<sup>38</sup> SECPLA, Secretaria Comunal de Planificación, Unidad de Estudios. Memoria Explicativa, Planificación Territorial Estratégica. Maipú 21 Barrios. Municipalidad de Maipú. 3° Edición. Octubre 2011.

<sup>39</sup> Atlas Comunal Maipú 2012 Op. Cit. P. 33

conformación urbana de la comuna se ha desarrollado por periodos, y como dejaba de manifiesto la profesora Cárdenas, han sido *"Patchwork"* de poblaciones que se han establecidos unas después de otras, teniendo como eje principal Avenida Pajaritos y perpendicularmente la Avenida 5 de Abril.

Figura N° 4 División Barrial de Maipú



Fuente: Atlas Maipú 2012 p. 33

Divisiones Barriales en Maipú y sus características

N°	Barrio	Década de Asentamiento	Población 2012	Densidad: habitantes por Km2. Año 2012	G.S.E.* preponderante 2012	G.S.E.* preponderante 2015
1	Lo Errázuriz	1980	37.345	14.931	C3 y C2	C2 y C3
2	Longitudinal	1980-1990	53.163	15.559	C3 y C2	C2 y C3
3	La Farfana	1980	55.589	3.234	C3 con presencia D y C2	C2 y C3
4	Rinconada Rural	1960	2.034	30	C3 y D	C3 y D
5	Portal del Sol	1990-2000	18.710	10.796	C3	C2 y C3
6	Hospital-Campos de batalla	1940-1980	24.429	10.533	C3 y D	D y E
7	Maipú Centro	**	16.387	6.296	C3 con presencia D y C2	C2 con presencia ABC1
8	Riesco - Central	1940-1970	17.883	10.131	C3 con presencia C2	C3 y D
9	Clotario Blest	1970	41.079	15.407	C3 con presencia D y C2	C2 y C3
10	Esquina Blanca-Cuatro Álamos	1950-1960	16.425	9.379	C3	C3 y D
11	Pajaritos Sur	1940-1980	10.714	8.749	C3 con presencia C2	C2, con presencia ABC1
12	Templo Votivo	1960-1970	23.027	9.333	C3 con presencia D y C2	C3 y D
13	Parque Tres Poniente	1980-1990	25.437	23.603	C3 con presencia D	C3 y D
14	Sol Poniente	1990	62.182	31.472	D con presencia de C3	D y E
15	Pehuén	1995	32.177	12.865	C3 y C2	C2 y C3
16	Los Bosquinos	1980-1990	22.541	5.439	C3	C2 y C3
17	Los Héroes	1980-1990	46.021	15.737	C3	C2 y C3
18	Industrial	1940	100	10	C3	D y E
19	El Abrazo de Maipú	1970-1990	33.309	10.255	C3 con presencia D	C3 y D
20	Santa Ana de Chena	1970-1980	828	194	C2 y D	C2, con presencia de ABC1
21	Ciudad Satélite	1980-1990	28.983	14.490	C3 y C2	C2 y C3, con presencia de ABC1

\*G.S.E.: Grupo Socioeconómico \*\*Sin Dato Fuente: Atlas Maipú 20012 y 2015.

Respecto del proceso de división que se analizó anteriormente y los datos presentes en la tabla, nos ayuda a comprender la densidad poblacional que existe en los distintos sectores, la cual es alta; exceptuando la antigua zona industrial, la zona de parcelas y la parte rural (Santa Ana de Chena, parte de La Farfana y Rinconada Rural) de la comuna; tienen un alta densidad de población en sus respectivas divisiones barriales. Incluso la cantidad de



población, se encuentra sobre los 10.000 habitantes por barrio. Si se analizan los grupos socioeconómicos por barrio, se pueden encontrar diferencias importantes. De esta comparación se puede apreciar, como el sector poco poblado de *“Santa Ana de Chena”*, concentra uno de los niveles socioeconómicos más altos de la comuna. En contraposición del barrio más densamente poblado como *“Sol Poniente”* que está caracterizado como el de más bajo nivel socioeconómico al interior del territorio comunal. También se puede apreciar –y entra en concordancia con lo analizado anteriormente respecto de los estudios realizados a los GSE- que el sector socioeconómico preponderante en la comuna es el grupo C3, en algunos lugares con alta presencia del grupo C2 y presencia de grupos D. Pero destaca en la gran mayoría de los barrios, que la comuna está habitada por gente clasificada en clase media. Situación que se puede corroborar al ver las imágenes que retratan parte de cada uno de los barrios presentes en la comuna. En Maipú también se pueden encontrar pequeños sectores donde habitan grupos ABC1. Sin embargo, en los datos que retrata la situación barrial al año 2012, éstos no aparecen debido a que su presencia es marginal en relación a los barrios, y más aún a nivel comunal.<sup>40</sup> Pero al año 2015 si se pueden apreciar algunos de estos sectores en los diversos barrios, pero que no son dominantes respecto de la mayoría de la población.

Figura N° 5 Barrio 1.- Lo Errázuriz



Fuente: Atlas Maipú, 2012. P. 56

---

<sup>40</sup> *Ibíd.* P. 54

Figura N° 6 Barrio 2.- Longitudinal



Fuente: Atlas Maipú, 2015. P. 62

Figura N° 7 Barrio 3.- La Farfana



Fuente: Atlas Maipú, 2015 .P. 64

Figura N° 8 Barrio 4.- Rinconada Rural



Fuente: <http://www.municipalidadmaipu.cl/nuevos-pasajes-pavimentados-favoreceran-el-acceso-y-el-transito-en-rinconada-el-maiten/>

Figura N° 9 Barrio 5.- Portal del Sol



Fuente: [http://www.metropolitana.cl/casas\\_soldemaipu\\_metropolitana.html](http://www.metropolitana.cl/casas_soldemaipu_metropolitana.html)

Figura N° 10 Barrio 6.- Hospital – Campos de Batalla



Fuente: Google street view

Figura N° 11 Barrio 7. - Maipú Centro



Fuente: Atlas Maipú, 2015 P. 32

Figura N° 12 Barrio 8.- Riesco – Central



Fuente: Google street view

Figura N° 13 Barrio 9.- Clotario Blest



Fuente: Atlas Maipú, 2015. P. 76

Figura N° 14 Barrio 10.- Esquina Blanca – 4 Álamos



Fuente: Atlas Maipú, 2012 P. 74

Figura N° 15 Barrio 11.- Pajaritos Sur



Fuente: Google street view

Figura N° 16 Barrio 12.- Templo Votivo



Fuente: Google street view

Figura N° 17 Barrio 13. - Parque Tres Poniente



Fuente: Google street view

Figura N° 18 Barrio 14.- Sol Poniente



Fuente: Google street view

Figura N° 19 Barrio 15.- Pehuén



Fuente: Google street view

Figura N° 20 Barrio 16. - Los Bosquinos



Fuente: Atlas Maipú, 2012. P. 86

Figura N° 21 Barrio 17.- Los Héroeos



Fuente: Atlas Maipú, 2012. P. 88

Figura N° 22 Barrio 18.- Industrial



Fuente: Atlas Maipú, 2015. P. 94

Figura N° 23 Barrio 19.- El Abrazo de Maipú



Fuente: Atlas Maipú, 2015. P. 96

Figura N° 24 Barrio 20.- Santa Ana de Chena



Fuente: <http://casas.mitula.cl/casas/casas-camino-santa-ana-chena>

Figura N° 25 Barrio 21.- Ciudad Satélite



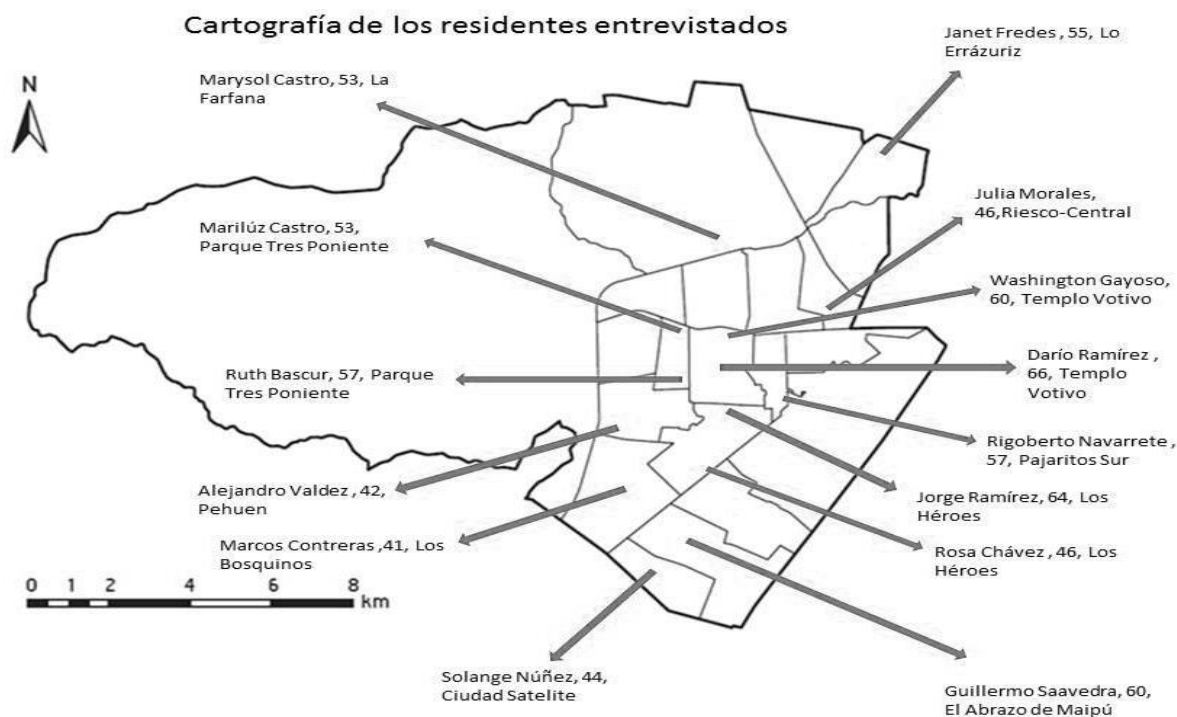
Fuente: <http://fotostitulo.es.tl/Ciudad-Sat-e2-lite-y-Parque-Central.htm>

### **1.5 La experiencia de vivir en Maipú.**

Para el análisis respecto del crecimiento y evolución urbana que ha tenido la comuna y sus consecuencias, fue importante conocer la experiencia de los residentes. Para estos efectos, se entrevistó a personas que se asentaron en de diversas épocas y zonas de la comuna, desde la década del 70' en adelante.



Figura N° 26 Residencia de los Entrevistados



Uno de los temas más relevantes, corresponde a los motivos por los cuales los entrevistados eligieron la comuna para residir -los cuales son variados, pero tienen un punto en común importante- y, es que fueron familias y matrimonios jóvenes; que ya vivían en Maipú, que la conocían o no la conocían en absoluto, que estaban en búsqueda de la casa propia y que fuera por el método de cooperativas o de subsidio tradicional, muchos de ellos llegaron a residir a la comuna.

*[...] El proceso fue algo increíble, nunca pensé que pudiera obtener casa, estábamos de allegados donde mis suegros, porque los fuimos a cuidar. En el cual llego una visitadora, una circular a la empresa y pudimos postular para casas aquí en Maipú, no teníamos los medios, no teníamos plata, no teníamos nada, las ganas de salir de donde estaba [...]*<sup>41</sup>

<sup>41</sup> Guillermo Saavedra. Entrevistado Domingo 25 de Octubre

*[...] él (un amigo de la infancia) se estaba comprando otra casa, entonces, como esa casa él la había comprado por leasing, me propuso a mi dejarme la casa, a mí y que yo siguiera pagándola porque él se iba a cambiar sí o sí.<sup>42</sup>*

*[...] Quise volver porque Maipú [...] es una ciudad calmada, una comuna calmada [...] muchas plazas la vida era sana, bueno todavía la gente aun en Maipú la gran mayoría es sana, ya, y con lugares para ir a visitar ir a hacer paseos. [...] Era una de las cosas que yo le dije a mi señora, era que quería vivir acá, y mi señora está súper contenta de vivir aquí en Maipú, porque era mucho más calmado, más que en San Ramón, que es de donde venía ella.<sup>43</sup>*

La percepción respecto del paisaje, del lugar donde llegaban era distinta a la que perciben hoy de la comuna. En las décadas del 70', 80' y parte de los 90', estuvo marcada por una arboleda que los recibía por la principal avenida de la época, Avenida Pajaritos. La cual les entregaba una perspectiva de una ciudad que se iba asentando en medio de campos y parcelas. Era un pueblo muy distinto y alejado del resto de Santiago, donde existían pocos lugares poblados y donde se fueron conformando los sectores habitacionales cercanos al centro de la comuna, era un pueblo separado de Santiago. Más bien aparte de la urbanización que se percibía en el resto de la ciudad, con escasa locomoción y servicios.

*Completamente distinta, cuando yo llegue era mucho más pueblo, más colonial, muchas casas antiguas, de residentes antiguos. Por lo tanto la vida era como más pueblo más como Talagante [...] de casas Quinta que todavía existen, de hecho la villa mía era la "nueva".<sup>44</sup>*

*[...] nos gustaba, porque Maipú es una comuna verde que yo le llamo, en donde hay hartas plazas, hay harto deporte, se ve que se preocupan por lo menos de que como aquí el agua es municipal riegan harto, hay harto verde, no como otras comunas, como por ejemplo San Joaquín, [...] acá por lo menos las plazas, son bien mantenidas y eso es bueno, te da un buen pasar, comodidad, algo bonito, el aroma incluso que sale de las plantas en la mañana, todo.<sup>45</sup>*

El panorama que se observaba en las décadas del 70' hasta mediados de los 90', era una vida de campo, donde en distintos sectores del territorio se encontraban chacras junto a los sectores habitacionales, donde las familias disfrutaban al aire libre y de los beneficios respecto de la alimentación que les entregaba vivir cerca de estos sectores. Erigiéndose

---

<sup>42</sup> Alejandro Valdez. Entrevista Martes 10 de Noviembre

<sup>43</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

<sup>44</sup> Solange Núñez. Entrevista Martes 27 Octubre

<sup>45</sup> Alejandro Valdez. Entrevista Martes 10 de Noviembre

como una especie de ciudad-campo en la periferia de la ciudad. Sensación campirana que se fue dejando atrás progresivamente, pero que bien recordaban los entrevistados.

*[...] a mí siempre me gusto la parte campo, y lo otro bueno que tenía acá, era que [...] fueron cosas que se fueron dando, cuando nosotros nos vinimos a vivir acá las actividades en el Templo. Era muy campechano acá, era de mucha tranquilidad [...] nosotros pensar que éramos la última villa y para atrás era campo hoy en día quedamos prácticamente en el centro de Maipú pero bueno estamos a 5 o 6 cuadras de la plaza a, a 15 minutos caminando del centro.<sup>46</sup>*

*[...] de lo que yo recuerdo, de los recuerdos vagos, la villa de acá y la villa de abajo no estaban, la de al fondo tampoco, en el fondo había un bosque todavía me acuerdo que existía en la villa de atrás, allá había un bosque [...]<sup>47</sup>*

*[...] Yo cuando me vine y dije: ¡pero como me voy a ir a vivir ahí! Entre medio de las chacras, y la conformidad que me dio mi marido fue súper simple, no es que para allá tienes acelgas, pa' [sic] acá tenemos esto otro. Entonces, esta era solo la parte habitacional y para allá eran chacras [...] Aquí llegaba hasta las Parcelas, después eran potreros, de Simón Bolívar para allá potreros, y este pedacito era el sector habitacional.<sup>48</sup>*

Al ser un sector de pueblo y pequeño, todo quedaba relativamente cerca del centro de la comuna. Donde se podía acceder a pie y en la cual se concentraban diversos servicios, el más solicitado era la locomoción. En donde trasladarse al centro de la ciudad era un "viaje". La imagen de campo que tenía décadas atrás, hoy da paso a una completa zona de urbanización, en donde gran parte de lo que fueron fundos, hoy son sectores habitacionales y las antiguas casonas, corresponden a diversos servicios que ofrece la zona céntrica de la comuna.

*[...] donde vivo, le digo a mi señora, que esto era como donde nosotros íbamos a las vertientes y había mucho campo, mucho lugar donde uno iba, íbamos a la Rinconada de Maipú que era puro campo en esa época [...] yo me acuerdo de ir a la plaza de Maipú a ver algunos partidos, había rodeo en ese tiempo, pero siempre en ese ámbito, el cuasimodo que se hacía aquí en Maipú era espectacular, se cerraba todo y venían carretas de todos lados con su alegoría y eso se ha perdido.<sup>49</sup>*

---

<sup>46</sup> Washington Gayoso. Entrevista Sábado 24 Octubre

<sup>47</sup> Julia Morales. Entrevista Sábado 31 Octubre

<sup>48</sup> Janet Fredes. Entrevista Lunes 26 de Noviembre

<sup>49</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

De los elementos que siguen presentes desde este periodo campestre, y que es de los elementos que más destacan los entrevistados como positivos, es la tranquilidad que se puede percibir en gran parte de la comuna. Que en las décadas del 70' u 80', se ocasionaba por ser escasos sectores habitacionales los que residían y porque estaban rodeados de "chacras". La tranquilidad, es un elemento que sigue presente y que muchos lo asocian al carácter predominantemente habitacional de Maipú. Pues el sector industrial de la comuna, se encuentra alejado, en un extremo de esta, y no genera mayores invasiones o complicaciones. El gran porcentaje de la zona urbanizada de la comuna corresponde a diversos sectores habitacionales, lo cual ayuda a mantener la característica de pasividad al interior del territorio. Sumado a que gran parte de estos sectores quedan solos gran parte del día, pues, los residentes se encuentran en sus trabajos o en los centros educacionales, siendo los y las dueñas de casa quienes pasan mayor tiempo en los hogares, junto a los pequeños o micro empresarios que cuentan con sus trabajos al interior de la comuna.

*[...] si tú te fijas. al salir aquí es tranquilo, más tarde cuando salen a jugar los niños se siente ruido pero el resto del día es tranquilo, y el fin de semana que a veces es ruidoso pero no es por gente de aquí, es gente de otros lados que viene y hace show por aquí. Que vienen, que gritan, que pelean, y que se yo. Pero no es de aquí, los chiquillos de aquí, ya se han casado se han ido, yo he visto pasar gente que ha llegado aquí, que se ha ido de aquí.<sup>50</sup>*

*[...] El lugar donde nosotros vivimos es muy tranquilo no hay problemas de delincuencia; bueno siempre cuando entregan casas se meten a robar, hay problemas, sí, por ahí, como hay en todos lados; pero en sí, hay seguridad, de andar hasta tarde en la calle y no te va a pasar nada, hay otro status de gente que vive acá donde vivimos y la verdad es que nadie se mete con nadie, existen buenos vecinos.  
[...].<sup>51</sup>*

Un elemento que hacen notar, es la diferencia que se generó desde mediados de la década de los 80', cuando diversas poblaciones llegaron a la comuna. Generando inseguridad en los vecinos que ya llevaban un tiempo residiendo en Maipú. Estos sectores fueron asentados en lo que en ese entonces era la periferia de la comuna, pero que con el avance que ha sufrido, hoy se encuentran insertos en medio de otros sectores residenciales, que

---

<sup>50</sup> Ruth Bascur. Entrevista Jueves 17 de Diciembre

<sup>51</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

ya se habían establecido y para los que se instauraron posteriormente. Lo que generó un problema para los vecinos, quienes percibieron el incremento de los robos, y la delincuencia en una comuna que hasta entonces se destacaba por su tranquilidad.

*[...]Para la época militar, se quiso ayudar a grupos de muy bajos recursos, y eran poblaciones que vivían en tomas de terreno. Que eran los de la Matucana, que se trajeron para acá, ellos fueron los primeros que como población en ese tiempo se les hicieron casas y se les trajo, y la verdad de las cosas gente que no se [...] que venían con otros hábitos y por supuesto que ahí hubo un periodo no muy bueno, ¡no muy bueno!, donde hubo algunos tipos de robos, no a gran escala pero si hubo un cambio radical en la población.<sup>52</sup>*

*[...] son dos Maipú distintos, la gente de partida cambió. A ver, uno como maipucina no tiene reparos en que venga la gente. El problema es que sacaron [...] es que llegó gente de trabajo, como también gente que no era muy buena y se dio una ola de robos que antes no había, antiguamente no habían tantos robos, era muy extraño escuchar que se habían metido a alguna casa.<sup>53</sup>*

*[...]Fue como una explosión. Porque primero llego la villa santa Inés, luego la santa Enriqueta, y así se fue poblando [...] Las san Luis, de hecho, la 1 estaba antes que nosotros llegáramos, estaba la población de aquí al frente la Hacienda, estaba la san Luis 1 y luego se empezó a poblar la 2 la 3 la 4 la 5 y la Esperanza.<sup>54</sup>*

Hay que destacar que si bien se vivió un proceso hasta entonces no se había dado en Maipú, se entiende que esto no corresponde a la totalidad de la gente que reside en esos sectores catalogados como complejos y respecto de la convivencia que se generó con el resto de los sectores habitacionales que se extienden a su alrededor.

*[...] no toda la gente es mala, de todo hay en la viña del señor, pero se destacan. Por ejemplo las villas San Luis, se cree que todos son malos y no todos son malos, se destacan algunos sectores.<sup>55</sup>*

*[...] yo creo que la gente que llego a Maipú, que venía de campamentos y cosas así en el sector poniente, también se ha ido como insertando en la comuna, no es como que la haya echado a perder, no. Como que con el tiempo se han ido insertando en la comuna, y, o sea, como que no es un gran problema, ahora en la medida que*

---

<sup>52</sup> Washington Gayoso. Entrevista Sábado 24 Octubre

<sup>53</sup> Solange Núñez. Entrevista Martes 27 Octubre

<sup>54</sup> Ruth Bascur. Entrevista Jueves 17 de Diciembre

<sup>55</sup> Marysol Castro. Entrevista Miércoles 28 de Octubre

*crece la población van creciendo todas las cosas, crecen los servicios, los problemas la delincuencia. Lo bueno y lo malo.*<sup>56</sup>

Todos estos son elementos que se perciben al momento de experimentar la vida en convivencia con un grupo de personas que residen juntas. Si bien existen sectores en donde no se da mayor relación entre los vecinos más allá de la formal, la experiencia de vivir tantos años juntos, permite crear ciertos lazos de comunicación y de confianza, como bien lo reafirma Washington.

*[...] compartíamos bastante entre los vecinos, yo le atribuyo mucho a que todos éramos jóvenes, había más participación en cuanto a [...] era más comunitaria, celebrábamos todo, cerrábamos los pasajes, poníamos luces, había mucho más participación vecinal, pero de aquí, estamos hablando de aquí del sector, incluso compartíamos con otros pasajes, éramos bien unidos, siempre nos juntábamos [...]*<sup>57</sup>

*[...] Es bueno acá, es buena la gente, los vecinos son amables. Si hay algún problema entre vecinos nos ayudamos, en delincuencia. Si le pasa algo a un vecino, por lo menos aquí, en el pasaje, los otros vecinos salen a ayudar.*<sup>58</sup>

*[...](Las Pehuén) son un sector como nuevo, donde llegaron matrimonios jóvenes, matrimonios con un hijo, entonces los hijos ya están un poco más crecidos entre 10 a 12 años, que comparten con nuestras hijas, que juegan [...] un sector donde la gente se respeta, donde se preocupan el vecino del otro, donde no se escucha la música fuerte, donde se respetan las horas de sueño por lo menos, hay su fiesta obviamente y tod,o pero es a lo lejos así que no molesta, uno se molesta que no lo hayan invitado no más (risas).*<sup>59</sup>

La buena convivencia que se puede percibir de los relatos, se acompaña de un cierto perfil de homogeneidad en los integrantes de la comuna, pues analizando los comentarios de los entrevistados, muchos perciben y comentan este hecho como una situación positiva al interior de la comuna. Respecto de las relaciones de cordialidad que se pueden establecer entre sus pares, que si bien se destacan ciertos lugares más pobres y otros más acomodados. La relación que se establece con los otros, adquiere un carácter de pares, de iguales, lo cual hace amena la conexión.

---

<sup>56</sup> Rigoberto Navarrete. Entrevista Domingo 8 de Noviembre

<sup>57</sup> Washington Gayoso. Entrevista Sábado 24 Octubre

<sup>58</sup> Mariluz Castro. Entrevista. Miércoles 28 de octubre

<sup>59</sup> Alejandro Valdez. Entrevista Martes 10 de Noviembre

*[...] No podría vivir en otra comuna; en otra comuna como Las Condes, sí, puede ser más tranquilo; pero no es tu feeling. No podría vivir con gente que no es igual a mí, en cambio por ejemplo en Maipú tu igual puedes encontrar gente que gana mucha plata, aquí en Maipú, que vive aquí, pero tú te puedes relacionar del mismo modo porque somos todos iguale. Siempre hemos sido del mismo lote todos, no somos estirados por así decirlo.<sup>60</sup>*

*[...]Yo creo que un 70% sí, no se nota una gran diferencia. Que es un sector de clase media, clase media baja, usted en Maipú no ve pobreza, así, no se ve que sea notorio; a lo mejor la hay, pero hay casos aislados; de extrema pobreza yo creo que son aislados; y pobres son como ciertos sectores y son como pocos en comparación a la cantidad de población. Hay una conexión más igualitaria, porque no hay cosas, como le dijera yo, de socioeconómico alto, alto no. Algunos sectores, de los más antiguos, y la gente que está llegando al sector poniente sur que son viviendas de buena calidad, pero sigue siendo gente de clase media.<sup>61</sup>*

Esta situación de clase media la reafirman bastante, entendiendo que se refieren a gran parte de la población residente de la comuna, de los cuales varían a lo largo del estatus de la clase media, como bien lo afirma Jorge.

*Sí, me parece que la gran mayoría de los habitantes de esta comuna son de clase media; ya se de baja, o de más alta. La gran mayoría pertenecen a la clase media. Hay algunos sectores que son más bajos, de casas chiquititas, y más pobre, pero son pocos en comparación al resto [...] a la totalidad de la gente.<sup>62</sup>*

Los distintos testimonios nos dan cuenta, por un lado, de la razón por la cual se llegó a la comuna, de cómo fue evolucionando la imagen que tenían, de cómo se fue gestando el proceso urbano en la comuna, y como ha sido la experiencias de estos habitantes en el desarrollo que les ha tocado vivir. Algunos que gran parte de su vida ha transcurrido en estos territorios, otros que se han establecido de forma permanente y otros que han querido regresar para desarrollar su vida en la comuna.

Sin dudas, que con el tiempo se han producidos cambios importantes, siendo el más patente el avance de la urbanización en la comuna. Un proceso que fue muy rápido, en el cual se dejó de lado la imagen de pueblo, para dar paso a una comuna que se urbanizó rápidamente. Dejando de lado los árboles, los cerros y las parcelas para dar paso a las

---

<sup>60</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

<sup>61</sup> Rigoberto Navarrete. Entrevista Domingo 8 de Noviembre

<sup>62</sup> Jorge Ramírez. Entrevista viernes 18 Diciembre

avenidas, a las vías de la locomoción colectiva, y para sectores residenciales que crecían continuamente, o para nuevos sectores que se comenzaban a asentar en Maipú; como las nuevas etapas de construcción de viviendas en El Abrazo de Maipú o en Ciudad Satélite, las cuales se extiende hasta casi el borde comunal, que se extiende hasta la localidad de Padre Hurtado.

*[...]Cerramos los ojos, los abrimos y estaba todo construido, 81'-85' empezaron las primeras construcciones [...] rapidísimo, por lo menos todo el sector hasta Tres Poniente más o menos rápido todo ese crecimiento, Avenida Portales, Avenida Portales eran puras parcelas, la lechería acá de Rinconada, que había aquí, los cañones [...] Empezó la construcción, empezó más el comercio en el centro, creció lo que era el centro de Maipú [sic]<sup>63</sup>*

*Fue muy explosivo, de un momento a otro creció la comuna, y llegó mucha, mucha gente. Es cosa de ver acá en Los Héroes que es tan grande, y se pobló en unos pocos años [...] Al ser tan explosivo el crecimiento, la infraestructura por así decirlo de la comuna no creció de la misma forma y eso ha traído grandes problemas, de movilización, de congestión y de tanta gente, si es mucha la gente que se moviliza en Maipú y eso genera tantos problemas, que no se supo atender.<sup>64</sup>*

*[...] Especialmente la expansión de la población, que había crecido demasiado, porque antes no estaban las villas del sector poniente, el sector sur Los Héroes estaba en proyecto. Yo conocía el Maipú más antiguo, pero después ya olvídense el cambio ha sido impresionante.<sup>65</sup>*

*[...] Muy urbanizado, para mí, se urbanizo mucho, me hubiese gustado que se mantuviese más lento, siento que fue muy rápido como fue avanzando. Las partes ya es como ciudad [...] para mí fue como un volcán se dio todo y ya no tienes lugares como los que habían, claro por un lado ha sido bueno pero por otro muy rápido.<sup>66</sup>*

Este proceso de expansión urbana que se puede apreciar, afecta no solo a la tranquilidad o la imagen campestre que se fue dejando de lado, también se percibe diariamente en los continuos traslados y en el flujo peatonal que se distingue en los sectores de mayor demanda en la comuna, avistando que la expansión de la comuna ha sido grande y en un periodo breve de tiempo, como bien relatan los entrevistados que les afecta esta situación.

---

<sup>63</sup> Darío Ramírez. Entrevista Jueves 29 de Octubre

<sup>64</sup> Jorge Ramírez. Entrevista viernes 18 Diciembre

<sup>65</sup> Rigoberto Navarrete. Entrevista Domingo 8 de Noviembre

<sup>66</sup> Janet Fredes. Entrevista Lunes 26 de Noviembre



*[...] Ahora te encuentras con un centro de Maipú con un flujo muy parecido al centro, para mí es un nuevo centro chico, más reducido que está en Maipú.<sup>67</sup>*

*[...] Es como Santiago, se ha agrandado mucho Maipú ahora, sobre todo para las fiestas, pascuas, no se puede ni andar en Maipú [...]<sup>68</sup>*

*¡Atroz!, en una palabra atroc, yo no voy a la plaza de Maipú, yo no voy. Para mi es caótico, un día fui y casi me muero, es que tú no podí [sic] salir a la calle. Si tú te poní [sic] de Pajaritos para acá, mirando y veí [sic] la gente que sale del metro y es imposible cruzar la calle, la avenida, así, para mí es caótico, de verdad que trato de no ir y si voy, voy en horarios que, no sé, cuándo tengo mis días libres o en la mañana o a las 4 de la tarde donde no anda mucha gente pero es distinto después de las 6 de la tarde es terrible.<sup>69</sup>*

El hecho de vivir en sectores límites de la comuna, o alejados, genera una situación de abandono o de no sentirse parte del núcleo central que compone la comuna. Es lo que se percibe de entrevistados que residen en sectores apartados, que les genera cierto sentimiento de lejanía respecto del resto de la comuna, como el sector de Lo Errázuriz o La Farfana que se sienten puntos aparte que no pertenecen a la comuna.

*[...] este sector es mucho más olvidado, no sé, quizás porque acá estamos en el límite de la comuna, donde empieza. Lo siento así, más alejado. No hay un centro de madres, y si lo hay esta allá lejos como a 20 cuadras. Muy alejado, todo muy olvidado para acá [...] al ser un sector limite siento que esta así como más olvidado<sup>70</sup>.*

Para los residentes de El Abrazo de Maipú, Santa Ana de Chena o La Ciudad Satélite. Estos corresponden a sectores más allá de camino a Melipilla, el cual marca una barrera y una diferencia de pertenencia al territorio aún más marcada que las anteriores.

*[...] por eso yo te digo que yo digo que soy de Maipú, pero no de Maipú, Maipú mismo, sino que fuera de Maipú [...] como que vivimos en otra parte, como que somos parte de Maipú, pero no vivimos en el centro de Maipú, fuera de Maipú [...]*  
*Acá siempre llegamos a que vivo en Maipú, pero por camino Melipilla, no soy dentro de Maipú mismo, como que nosotros mismos nos discriminamos, como que no somos parte de Maipú.*

---

<sup>67</sup> IDEM.

<sup>68</sup> Marysol Castro. Entrevista. Miércoles 28 de octubre

<sup>69</sup> Julia Morales. Entrevista Sábado 31 Octubre

<sup>70</sup> Janet Fredes. Entrevista Lunes 26 de Noviembre

El proceso de urbanización explosiva del cual fue víctima la comuna, no solo se ha traducido en un extenso sector habitacional, también ha sido fuertemente percibido respecto de los servicios que hoy ofrece la comuna. Que décadas antes se tenían que buscar fuera esta, hoy se encuentran a un paso, principalmente concentrados en el centro de la comuna, aunque sigue careciendo de una gama importante de otros.

*[...]la municipalidad no da abasto, prometen cosas que no pueden cumplir, falta seguridad ciudadana, hay muy pocos carabineros dos comisarías es muy poco, faltan bomberos también para la cantidad que hay, salud y educación superior, han llegado institutos pero bueno dicen que se necesitan más técnicos que profesionales, pero falta mano de obra, igual falta eso.<sup>71</sup>*

*[...] Vimos el cambio, fue un cambio hacia el sur, hacia el oeste para todos lados, después la Satélite. Bueno ahora esa todo poblado, está llegando a Padre Hurtado, en un momento se va a unir todo. Pero, sí, igual faltan más servicios, en cuanto a carabineros, postas más cercanas, [...] eso falta de integración más que uno se integre más por los servicios.<sup>72</sup>*

*[...] Como del 2000 para adelante más o menos, empezaron a hacer más poblaciones, mas villas, mas supermercados, la feria tenemos casi todos los días, la autopista como hace 10 años atrás, como el 2005, bueno po' [sic] [...] se ha notado harto el progreso, sobre todo en lo que es comercio, ahora hay harto comercio, entonces ahora uno se puede regodear un poco, antes no, tenías que comprar ahí no más po' [sic], lo que había, ahora no.<sup>73</sup>*

*[...] Ahora hay muchas partes donde tú puedes ir a hacer deportes, áreas verdes que no estaban antes; y lo que te repetía que era el metro que se logró para acá, para Maipú. Que es un avance importante para la comuna, el hospital [...] es maravilloso, pero por fuera, en estructura todo lo que eso, pero lo demás juf!, una muy mala atención, falta personal, tendría que ser una de las prioridades de acá que funcionara correctamente.<sup>74</sup>*

Esta característica en la cual se puede apreciar como confluye por un lado la expansión urbana y por el otro el avance de los servicios que ofrece hoy Maipú, la convierten en una comuna que se percibe distinta al resto que se encuentran a su alrededor.

*[...] se ve con cierto plus, todavía se ve bien, faltan detalles que no hemos logrado pero se ve bien, estamos mucho mejor que otras comunas, yo lo veo así [...] Sí, me*

<sup>71</sup> Solange Núñez. Entrevista Martes 27 Octubre

<sup>72</sup> Guillermo Saavedra. Entrevista Domingo 25 de Octubre

<sup>73</sup> Mariluz Castro. Entrevista. Miércoles 28 de octubre

<sup>74</sup> Rosa Chavez. Entrevista Martes 27 Octubre

*gustaría verlo más grande, me sentiría mejor, que siga creciendo, que siga más grande, tanto en la parte habitacional, como en comercio, en oficinas que se vaya modernizando.*<sup>75</sup>

*[...] Para mí, se destaca del resto de las comunas del sector poniente, Pudahuel, Cerro Navia, Lo Prado un poco también, si se destaca [...] Es que tiene mayor desarrollo por el mismo crecimiento que ha tenido, ha tenido un mayor progreso, han llegado mejores servicios, el crecimiento de la comuna ha sido notorio, se puede ver la diferencia.*<sup>76</sup>

*[...] a veces el solo hecho de que a veces tú digas que vives en Maipú te da como una diferencia, se nota ¡ah, sí, Maipú si, si ubico! entonces ya está conocido, más no sé si más fuerte o sobresaliente así lo veo [...] del sector poniente, como el barrio alto del pueblo, ha cambiado harto Maipú.*<sup>77</sup>

*[...]Maipú podría ser una ciudad-comuna, y podría tener sus establecimientos de trabajos aquí mismo sería ideal [...] Maipú, por así decirlo, yo te puedo decir que está a un nivel de Providencia, siendo que Providencia es una comuna que tiene muchos más recursos, un status económico mucho más alto que Maipú pero te puedo decir que podría ser, que no creo que estuviese al nivel ni de Vitacura ni Las Condes ni Lo Barnechea pero te puedo decir está a un status como por decir Ñuñoa, Providencia por decir un nivel alto de buena calidad de vida a pesar de los problemas que tenemos de locomoción ese es como el talón de Aquiles que tiene Maipú, es la conexión.*<sup>78</sup>

Los distintos tópicos analizados, nos dan cuenta de la experiencia de los residentes de la comuna de Maipú, que al llegar a residir en diversos años, han podido observar los cambios que se han producido en la comuna. Teniendo que enfrentar las consecuencias de un proceso de expansión urbana importante, que no solo ha generado cambios en el paisaje o en los servicios, sino que también en el diario vivir de los residentes y familias jóvenes que años atrás llegaron a cumplir sus sueños de vivienda propia en estos terrenos, desarrollando una historia de vida en cada uno de ellos y sus familias.

---

<sup>75</sup> Darío Ramírez. Entrevista Jueves 29 de Octubre

<sup>76</sup> Rigoberto Navarrete. Entrevista Domingo 8 de Noviembre

<sup>77</sup> Janet Fredes. Entrevista Lunes 26 de Noviembre

<sup>78</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

## **Capítulo 2**

### **LA MOVILIDAD DE LOS HABITANTES DE MAIPÚ**

#### **2.1 El problema de la movilidad**

La expansión urbana en el área metropolitana de la región, tan significativa desde la década de 1970, ha creado una “disfuncionalidad” en la ciudad. Estos elementos que la explican, son la necesidad de transportar a sus habitantes a través de una ciudad de permanente crecimiento. La segregación espacial según estratos sociales que llevó a un progresivo alejamiento entre fuentes de trabajo y domicilio de los pobres y, finalmente, la ausencia de una política racional de transporte colectivo desde que se otorgó la libertad de recorridos. Todo ello ha causado una falta de correspondencia y de adecuación “entre flujo y cauce”, perturbando el normal y expedito desplazamiento (De Ramón, 2000: 287).

La movilidad puede ser vista como un emblema de los tiempos actuales, y pese a que históricamente nuestras sociedades han sido caracterizadas por un progresivo aumento en la movilidad en los distintos ámbitos de la vida cotidiana, sus múltiples formas, velocidad y variedad observadas en la actualidad no tienen precedente. (Jirón, Lange y Bertrand, 2010: 23)

La movilidad, no se reduce al movimiento. La movilidad, se refiere a la práctica social de desplazarse a través del espacio-temporal, y no sólo al mero acto de movimiento de algo o alguien, que se refiere al transporte (Ídem: 27) .La movilidad supone más que viajar desde el punto A al punto B e involucra la experiencia y consecuencias de diversa índole para los viajeros y no viajeros. De esta manera, la movilidad así como su especialidad, pueden a veces ser la causa, y otras la consecuencia de relaciones desiguales, o la manifestación de desigualdades más profundas en la vida urbana. (Ídem: 41)

Los problemas del urbanismo en expansión inciden desde la periferia al centro. (Chueca, 1998: 212) Se puede ver influida por dos fenómenos que podrían haber ayudado a la descentralización. Por una parte los menores valores del suelo y precios de las viviendas en las coronas metropolitanas respecto del núcleo central, y la oferta de tipologías edificatorias de baja densidades, que hacen especialmente atractiva la periferia

metropolitana, sobre todo cuando la red de autovías urbanas y la extensión del transporte público facilitan más los movimientos pendulares.(Font y Pujadas, 1998: 336) Esto deja de manifiesto cómo la evolución urbana ha incidido en la separación geográfica entre el lugar de trabajo, cualquiera que éste sea, y el lugar de residencia es un hecho cada día más frecuente. El ciudadano participa, en lo que pudiéramos llamar una “migración diaria”, en las primeras horas del día se incorpora a alguna de las oleadas de trabajadores urbanos que acuden a la tarea cotidiana, y al atardecer vuelve a ingresar en las filas cerradas de los que regresan a sus casas (George, 1974: 227).

Es decir, la distancia que separa a los lugares de residencia ubicados en la periferia de la ciudad, de las zonas centrales donde se concentra el empleo, la recreación, los servicios, entre otras actividades, convierte a la movilidad cotidiana urbana en un factor relevante de análisis y discusión para la comprensión que las transformaciones urbanas generan para la calidad de vida de la población (Jirón, Lange y Bertrand, 2010: 20). Dentro de los factores que podrían explicar este tipo de movilidad se encuentra: crecimiento urbano acelerado, desarticulación entre forma urbana y sistema de movilidad, concentración de actividades en las áreas centrales, segregación socioeconómica. Los movimientos pendulares han asumido también un nuevo significado debido a la expansión de las áreas suburbanas, pues han resultado afectadas tanto el número de personas que intervienen en ellos como las distancias que estas han de recorrer.<sup>79</sup>

En las ciudades modernas, se provoca una serie de movimiento de naturaleza idéntica y de distribución horaria similar, pero de distinta componente geográfica, principalmente de clase media, el tipo clásico de migración diaria del personal que trabaja en oficinas y en las tiendas del centro. En las áreas mayoritariamente de clase media es más difícil encontrar empleo en la misma área y, además, una crecida proporción de los habitantes acostumbra a desempeñar trabajos administrativos o a ejercer profesiones del sector terciario, localizadas por lo común en el centro de la ciudad (George, 1974: 233).

---

<sup>79</sup> BALBO Marcello, JORDAN Ricardo, SIMIONI Daniela, Compiladores. La Ciudad Inclusiva. Op. Cit. p. 177

Este proceso, consecuencia de la expansión urbana, nos permite entender la importancia fundamental de este tipo de movilidad en la organización de la vida urbana, en este sentido, se entenderá la movilidad cotidiana urbana. Como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares. Este enfoque involucra además entender las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes (Jirón, Lange y Bertrand, 2010: 24).

## **2.2 La movilidad de los residentes Maipú**

El tipo de movilidad que nos interesa, es lo que han llamado: *Movilidad Cotidiana*, *Movilidad Laboral Diaria*, *Movilidad Pendular* o *Communing*, que corresponde a la migración diaria (Pujadas y Font p. 388). El enfoque de la movilidad cotidiana, no solo hace referencia al desplazamiento físico de las personas entre un espacio y otro en la ciudad, sino que se refiere a las consecuencias sociales, culturales, económicas y físicas de este desplazamiento. (Jirón y Mansilla, 2014: 12) o como Johnson lo explica, Los movimientos pendulares (desplazamientos diarios del domicilio al lugar de trabajo) han asumido también un nuevo significado debido a la expansión de las áreas suburbanas, pues han resultado afectadas tanto el número de personas que intervienen en ellos como las distancias que estas han de recorrer. (Johnson, 1987: 198)

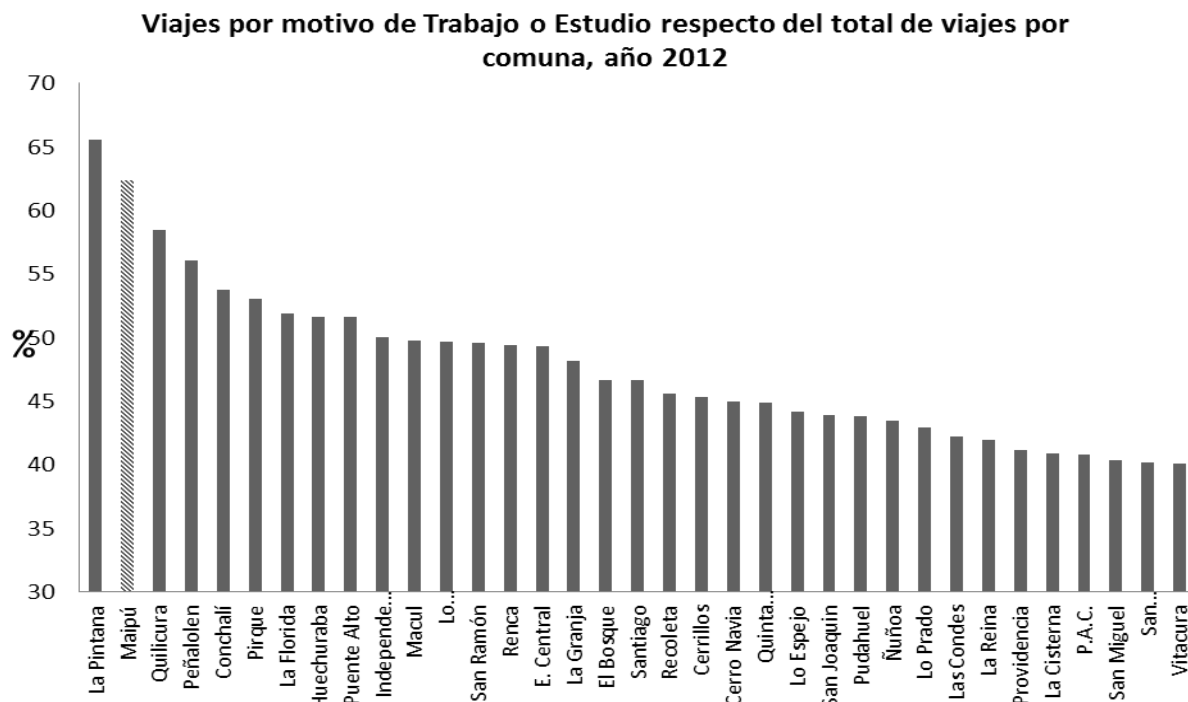
Gráfico N°19



Fuente: ENCUESTA ORIGEN-DESTINO. Año 2012. Véase Tabla N°21 en Anexo

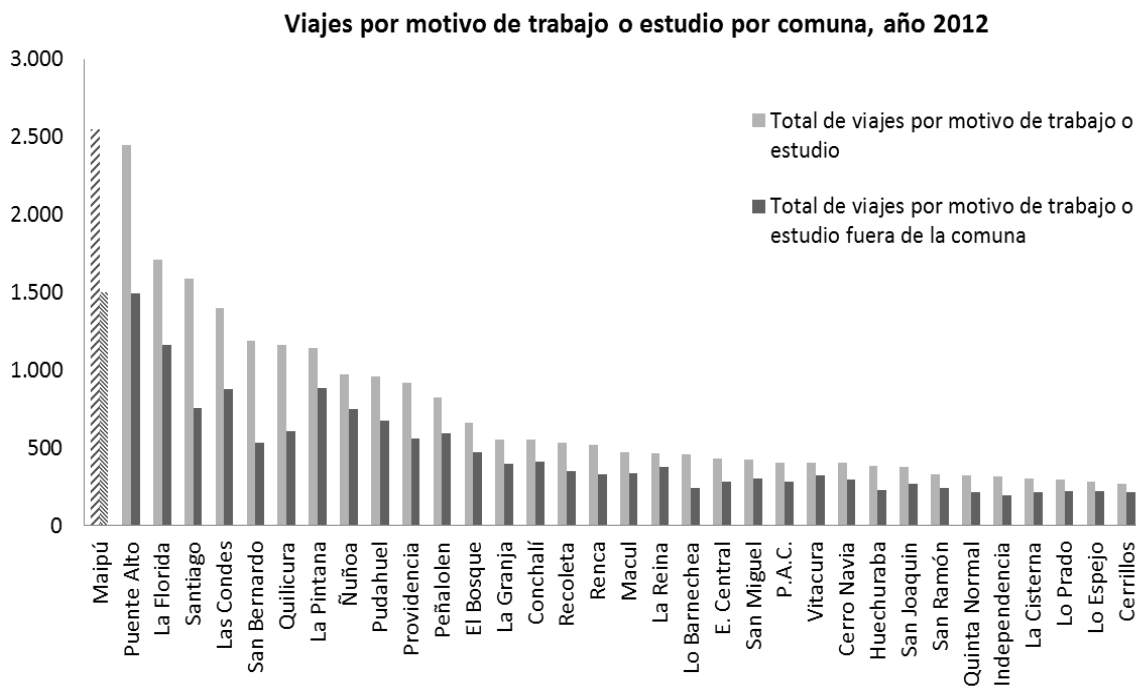
Como se puede observar en el gráfico N°19, que muestra el total de viajes realizados y recibidos según la EOD del año 2012, en donde se observa que Maipú es una de las comunas que mayores viajes realiza y recibe al interior de Santiago. En las áreas mayoritariamente de clase media es más difícil encontrar empleo en la misma área, y, además, una crecida proporción de los habitantes acostumbra a desempeñar trabajos administrativos o a ejercer profesiones liberales, localizadas por lo común en el centro de la ciudad (Johnson, 1987: 199). Lo cual queda demostrado en los gráficos a continuación en donde la comuna es la que mayor viajes realiza respecto del motivo de trabajo o Estudio, siendo gran parte de estos viajes fuera de la comuna, lo cual nos confirma por un lado la gran cantidad de población que se moviliza en la comuna y que lo hace fuera del territorio comunal generando consecuencias importantes en su población.

Gráfico N°20



Fuente: ENCUESTA ORIGEN-DESTINO. Año 2012. Véase Tabla N°22 en Anexo

Gráfico N°21

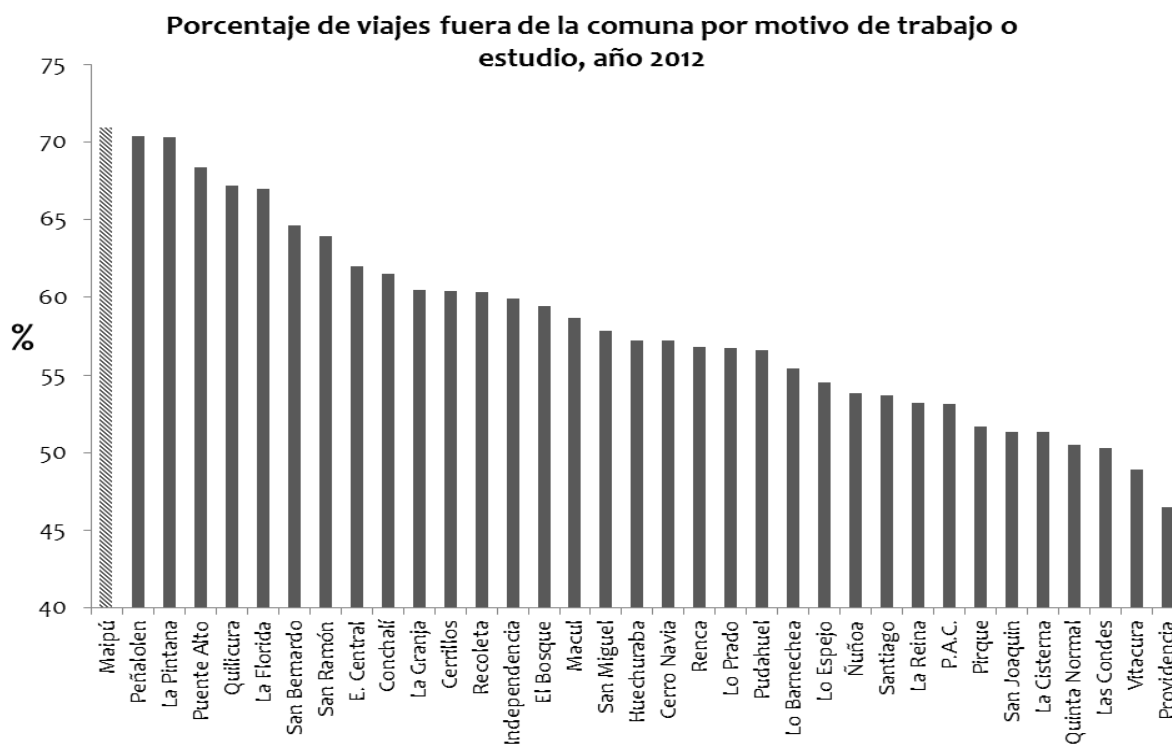


Fuente: ENCUESTA ORIGEN-DESTINO. Año 2012. Véase Tabla N°23 en Anexo



Respecto de este total de viajes realizados, Maipú se encuentra entre las comunas que mayores viajes realiza y recibe. Si analizamos los gráficos N°20 y N°21, la cantidad de viajes que se hacen por motivo de trabajo o estudio, se observa que una de las comunas que principalmente viaja respecto de ese motivo es Maipú, solo antecedida por La Pintana. Maipú supera el 60% y se destaca por ser una de las comunas en donde la gran parte de la movilización de la gente es por ese motivo.

Gráfico N°22



Fuente: ENCUESTA ORIGEN-DESTINO. Año 2012. Véase Tabla N°24 en Anexo

Observando con detención el gráfico N°22, -que desglosa la información del gráfico N°20- se puede apreciar como Maipú encabeza la lista con un porcentaje mayor al 70%, seguida por comunas como Peñalolén, La Pintana, Puente Alto, Quilicura, La Florida y San Bernardo que han sido catalogadas como comunas periféricas al igual que la comuna de estudio, lo

cual refleja la movilidad de los residentes de estos territorios alejados del centro de la ciudad. Que se tienen que trasladar a sus lugares de estudio o trabajo fuera del lugar donde residen, lo cual, como se podrá apreciar posteriormente genera graves consecuencias en las personas que diariamente son partes de este proceso de movilidad.

En este caso para las personas que se movilizan en la región metropolitana, ha quedado demostrado la importancia y dependencia de los medios de transporte en la movilización diaria de las personas, siendo el transporte público tanto los buses como el servicio de metro, pieza clave de la movilización en los horarios punta donde se concentra la gente que sale y vuelve de sus labores diarias, y que muchos de ellos recorren distancias lejanas fuera de sus comunas de residencia.

Gráfico N°23



Fuente: ENCUESTA ORIGEN-DESTINO. Año 2012. Véase Tabla N°25 en Anexo

Si, en última instancia analizamos respecto del total de viajes, y observamos los que se realizan por motivo de trabajo o estudio fuera de las comunas de residencia, advertimos que Maipú se encuentra dentro de las comunas de mayor porcentaje respecto del resto de las comunas del área metropolitana.

Al ser una comuna con gran porcentaje de población, Maipú cuenta con una infraestructura vial compleja, con ejes viales con alta conectividad capaz de desplazar a gran porcentaje de sus habitantes<sup>80</sup>. La principal vía que posee la comuna es Avenida Pajaritos, con la cual se logra la conectividad de forma directa con Av. Alameda del General Bernardo O'Higgins. Es la vía que posee mayor flujo del sistema transporte público de la capital, Transantiago, y del parque automotriz. Debido a las migraciones diarias de la población producto de la movilización de la fuerza laboral a otras comunas<sup>81</sup> genera atochamientos en las horas punta en esta importante vía. La Ruta 78 - Autopista del Sol, también es una vía importante –en mayor medida- para el transporte privado, la cual conecta a la comuna hasta San Antonio. Otra vía significativa por el crecimiento que se ha producido en Maipú es camino a Melipilla que conecta las comunas de Maipú con Santiago Centro, Cerrillos y Padre Hurtado, Talagante y Melipilla en dirección hacia el litoral; Camino a Lonquén en paralelo a la última; y las autopistas Vespucio Norte y Vespucio Sur; estas últimas de amplia importancia en la movilización rápida de la población y de productos dentro del área metropolitana.<sup>82</sup> La línea férrea presente en la comuna, hoy solo es ocupada como vía para carga hacia el puerto de San Antonio, existe un proyecto “Melitrén” para que se pueda trasladar a las personas y que beneficiaría a una parte de la población de la comuna, pero hasta hoy no existe una respuesta concreta de si se llevará a cabo o no dicho proyecto. Desde el año 2011, existe el metro en la comuna. Este medio de transporte logra trasladar a 20.000 personas al día, 6.000 en hora punta y favorece a un millón de habitantes, considerando Maipú y las comunas aledañas como Padre Hurtado, Peñaflo, Melipilla y otras.<sup>83</sup> Tiene una extensión de 8,2 Kilómetros<sup>84</sup> y son cinco las estaciones de la línea 5 del metro que se encuentran en Maipú y que se extienden por Avenida Pajaritos. Alivianando en parte el proceso de migración diaria de parte de los residentes, al conectar la comuna en menos de una hora con el centro de la ciudad (Véase figura N°27).

---

<sup>80</sup> Atlas Maipú 2012 Óp. Cit. P. 116

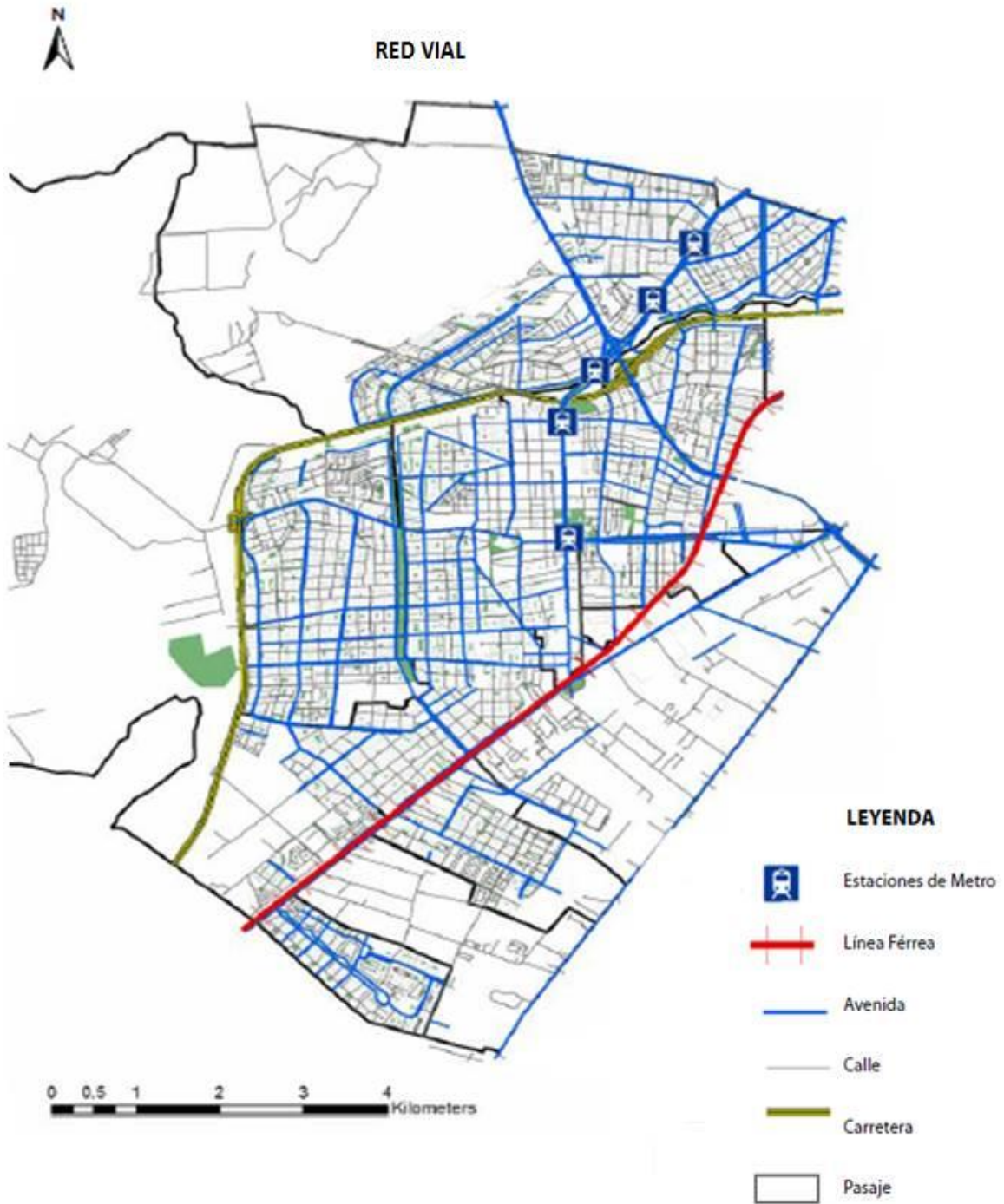
<sup>81</sup> Ibíd. P.117

<sup>82</sup> IDEM

<sup>83</sup> IDEM

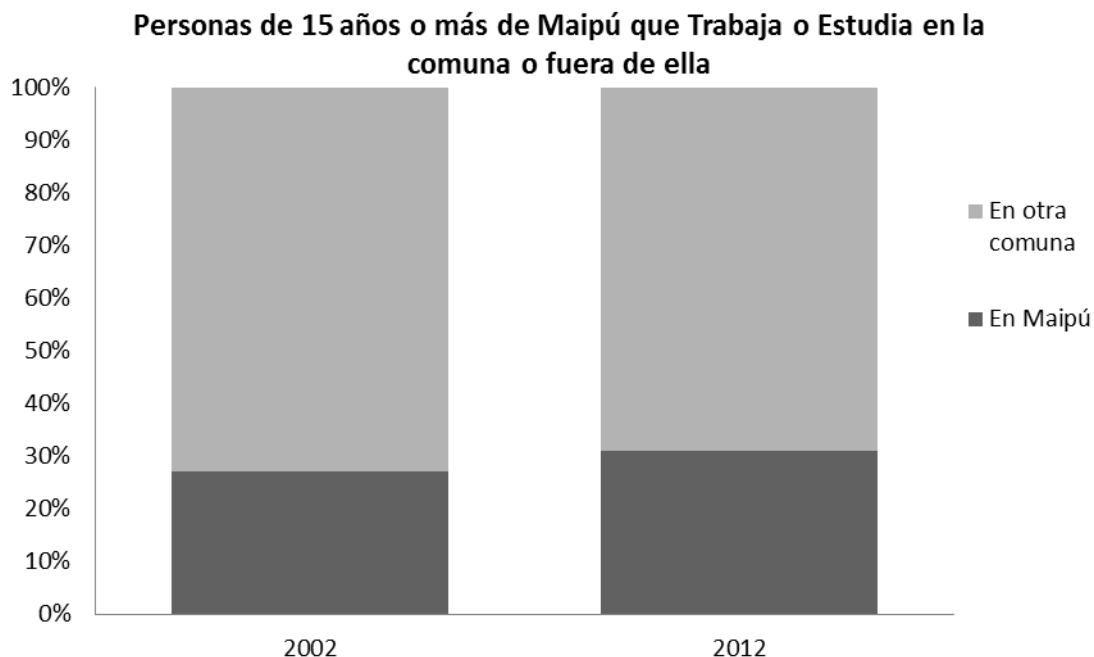
<sup>84</sup> IDEM

Figura N° 27 Red vial de Maipú



Fuente: Atlas Maipú 2012. P. 125

Gráfico N°24



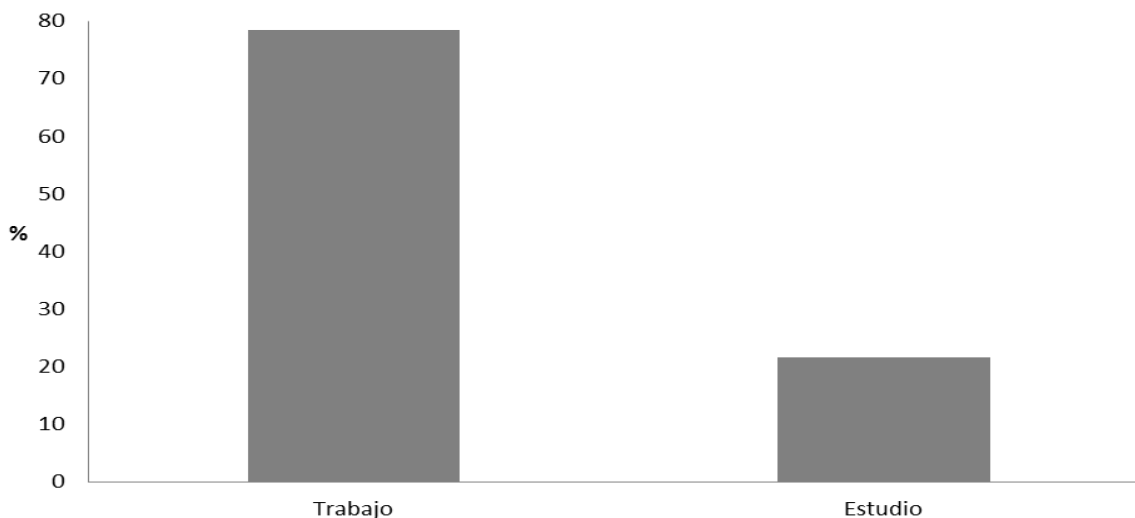
Fuente: INE. Censo de población año 2002 y Secpla. Maipú año 2012. Véase Tabla N°26 en Anexo

Según la información censal, respecto del lugar de estudio o trabajo a las personas mayores de 15 años, se establece que un gran porcentaje de los encuestados realiza estas actividades fuera del territorio comunal, con una leve variación respecto del trabajo en la comuna, pero no deja de llamar la atención que sobre el 70% de las personas se movilizan fuera de la comuna para realizar este tipo de movilidad.

Es necesario entender que este reparto de la población no se ejerce de manera equitativa respecto de los motivos de movilización. Según la información entregada por la encuesta Origen-Destino el año 2012, nos revela que respecto de la gente que se moviliza fuera de la comuna el mayor porcentaje lo realiza por motivo del trabajo fuera del territorio.

Gráfico N°25

**Viajes por motivo de trabajo o estudio de los residentes de Maipú fuera de la comuna, año 2012**



Fuente: ENCUESTA ORIGEN-DESTINO, año 2012. Véase Tabla N°27 en Anexo

Esto se podría explicar, porque una característica urbana que condiciona fuertemente la movilidad cotidiana de la población, es la concentración de actividades en el centro de la ciudad. Si bien esta densificación de las áreas centrales puede ser un rasgo importante de muchas ciudades europeas, en el caso de las urbes de los países en desarrollo los niveles de concentración son mayores.<sup>85</sup> Las personas residentes de la comuna medidas desde el año 1991 hasta el 2012 tiende a moverse hacia el sector céntrico de la ciudad, principalmente a Santiago (véase gráfico N°26), aun cuando ha bajado el porcentaje de dependencia del centro, sigue siendo el destino más solicitado, también vemos como otros sectores más lejanos<sup>86</sup> como Providencia y Las Condes, sectores de variados puestos de trabajos, y lugares más cercanos como Cerrillos, Pudahuel y Estación Central también son receptores de los residentes de la comuna.

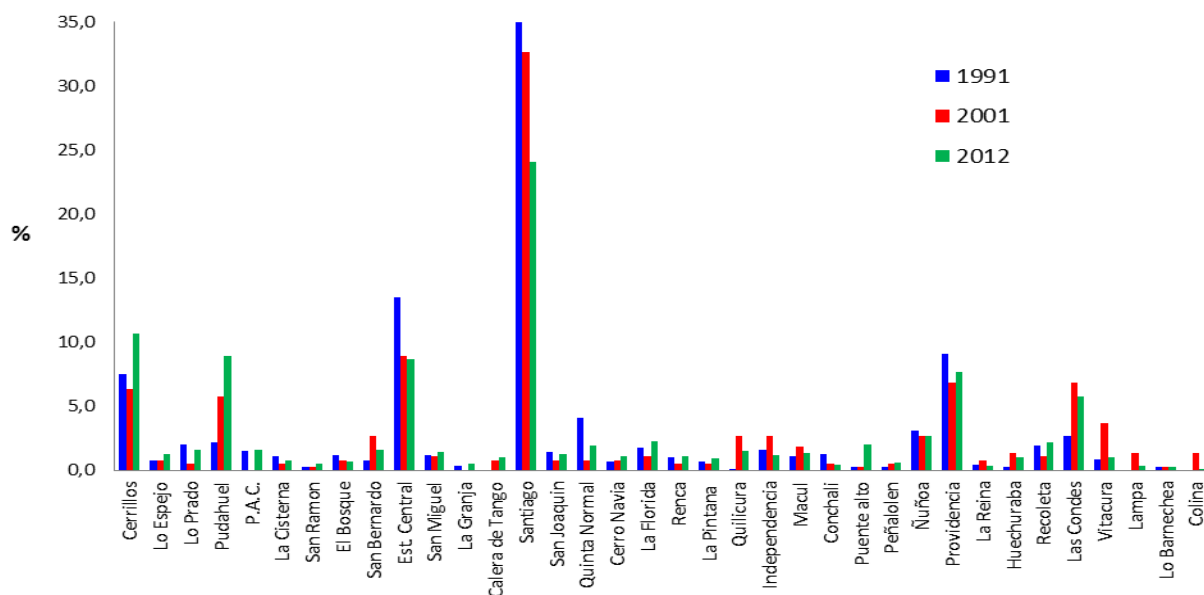
---

<sup>85</sup> *Ibíd.* p. 178

<sup>86</sup> Para observar las distancias que separan a Maipú con el resto de las comunas véase gráfico N°27 que muestra las distancias en ruta, que corresponde a una estimación de kilómetros medidas en una de las vías más s que separan a Maipú del resto de las comunas

Gráfico N°26

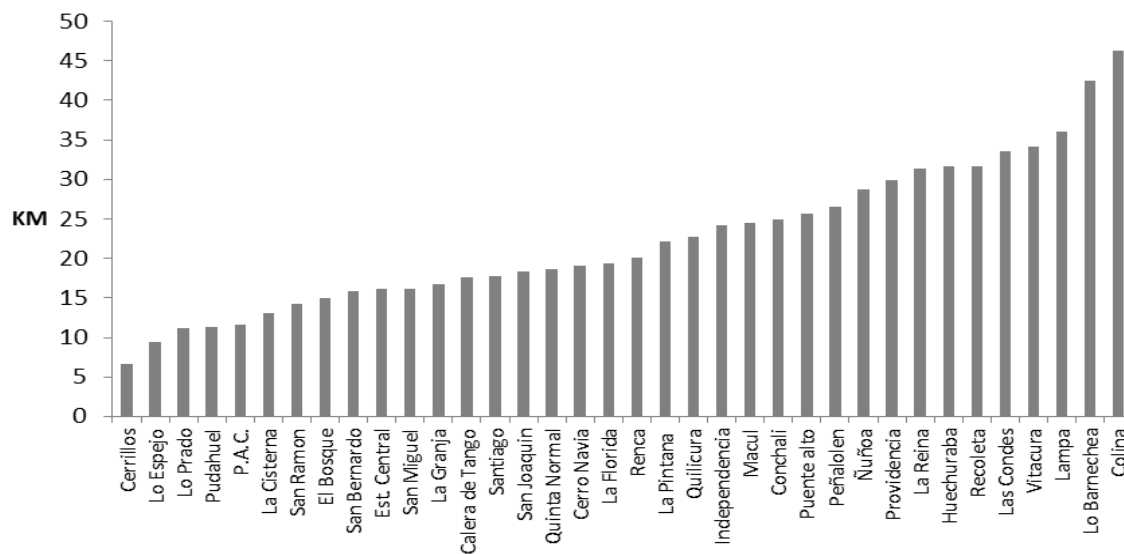
**Destino de los viajes de los residentes de Maipú, por razones de trabajo o estudio. Eje horizontal comunas ordenadas según distancia a Maipú**



Fuente: Encuesta Origen Destino años 1991, 2001 y 2012. Véase Tabla N°28 en Anexo

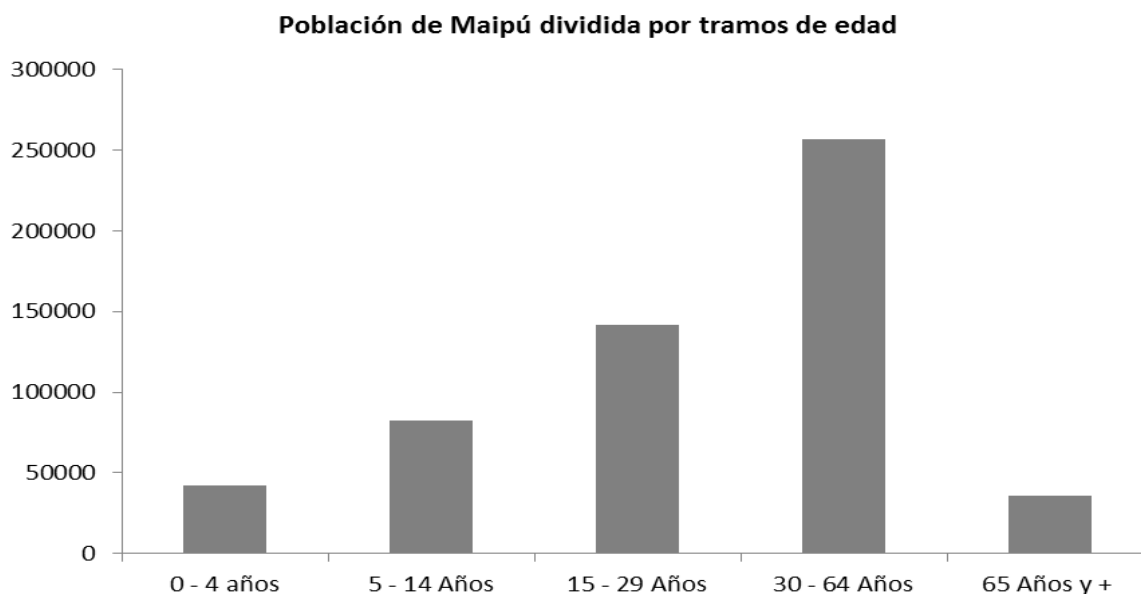
Gráfico N°27

**Distancia en ruta de Maipú a otras comunas**



Fuente: <http://cl.lasdistancias.com>. Véase Tabla N°29 en Anexo

Gráfico N°28



Fuente: SECPLA MAIPÚ, 2012. Véase Tabla N°30 en Anexo

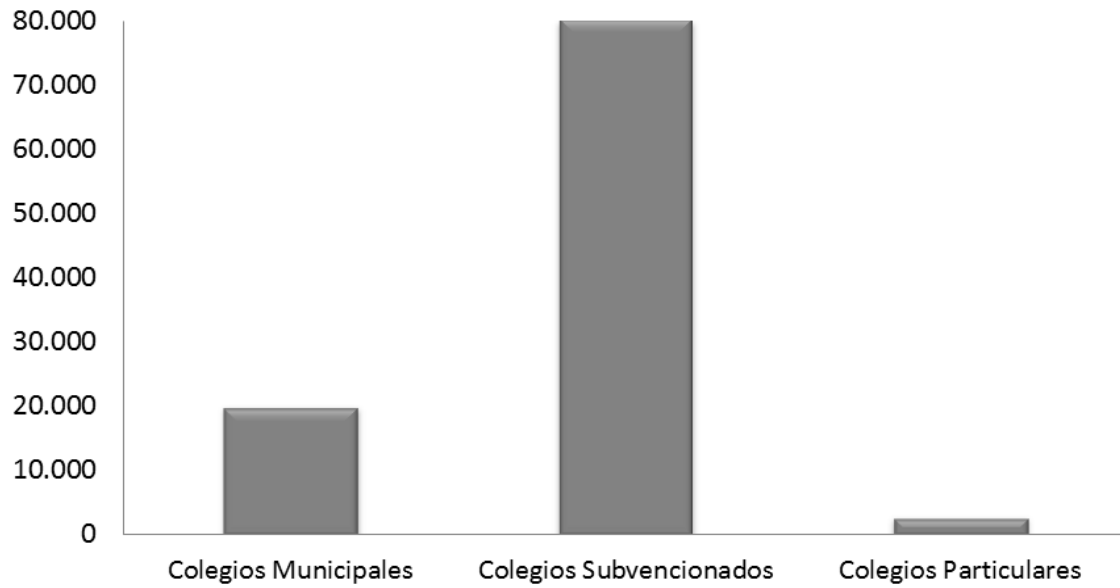
Esta situación se puede contrastar con los datos entregados por Secpla, en los cuales si se observan los datos que dividen a la población por edad, y se toma en cuenta la columna respecto de los 5 a 14 años y se contrasta la cantidad de matrículas (véase gráfico N°29). Se podría llegar a estimar que respecto de los colegios, se abarca gran cantidad de población residente en la comuna, lo cual también se explica por la gran cantidad de colegios presentes en la comuna (véase gráfico N°30), según los datos del año 2012.

Si bien en el territorio se encuentran algunas instituciones como Duoc UC, Inacap, ICEL y Universidad de las Américas, los datos respecto de la cantidad de matrículas no fueron facilitados por estos centros, y al ser centros de educación superior, es difícil estimar cuan porcentaje del alumnado son específicamente residentes de la misma comuna. Pero se puede entender que el hecho de que se encuentren en la comuna, ayuda a que un porcentaje de la población residente que requiere de sus servicios, no se desplace fuera del territorio a estudiar, y queda comprendido el 22% de población que sale de la comuna a estudiar, respecto del porcentaje restante que se moviliza respecto de sus trabajos.



Gráfico N°29

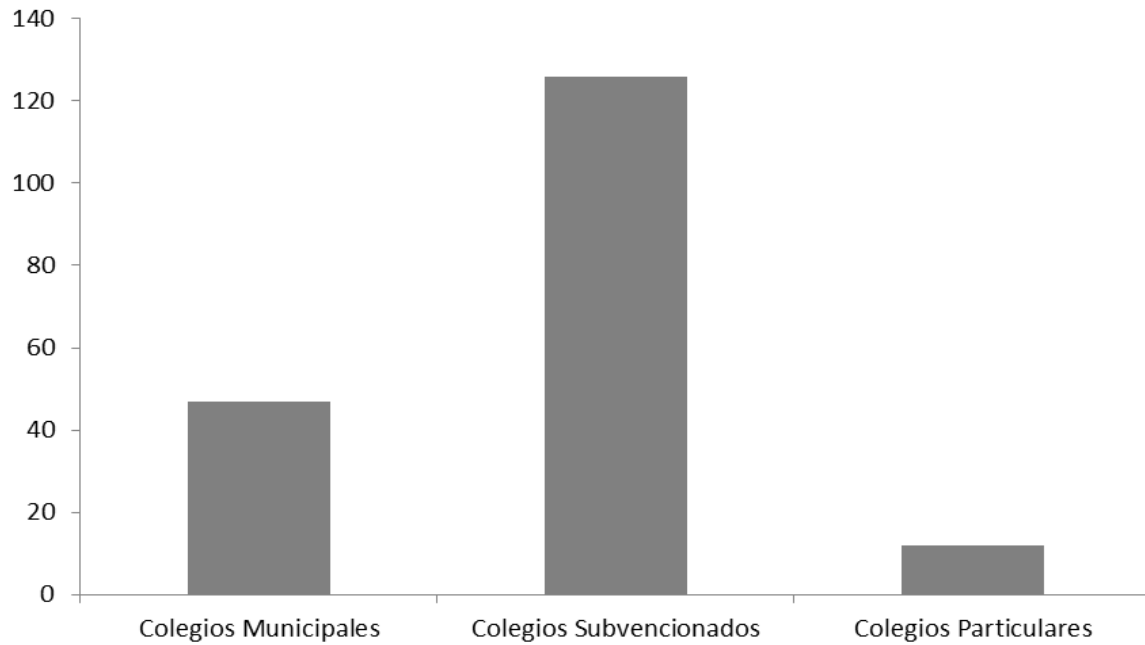
**Total de matriculas en colegios de Maipú, año 2012**



Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN. Año 2012. Véase Tabla N°31 en Anexo

Gráfico N°30

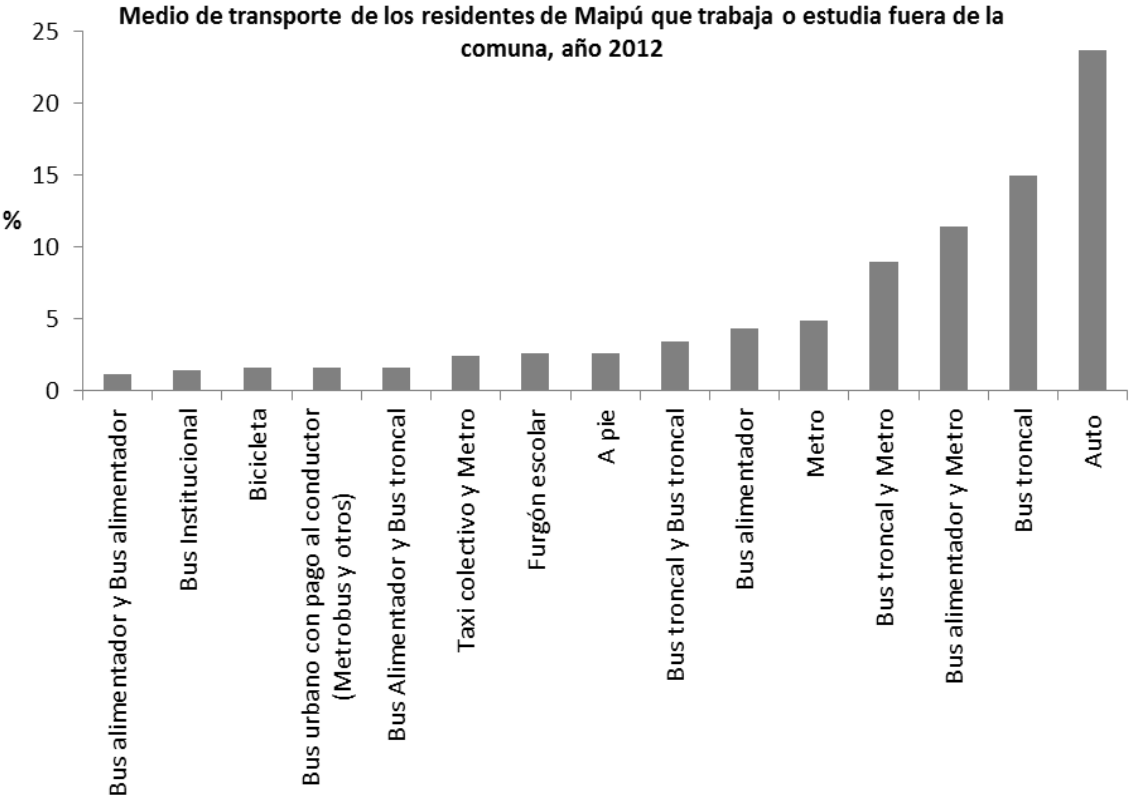
**Cantidad de Colegios en Maipú año 2012**



Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN. Año 2012. Véase Tabla N°32 en Anexo

Los datos hasta ahora presentados, dan cuenta de los lugares y los motivos por los cuales se realiza este movimiento pendular diario, pero es necesario saber los medios de transporte utilizados para este movimiento. Al analizar las respuestas de los residentes de la comuna que se trasladan a otras comunas de la región metropolitana, una cifra cercana al 30% declara hacerlo en automóvil sea de conductor como de acompañante. Situación corroborada por el gráfico N°32, donde se establece que sobre el 40% de los hogares en Maipú al menos poseen un automóvil. Al comparar estas cifras con los métodos utilizados en el transporte público (Véase gráfico N°31). Utilizando solo un servicio, o generando transbordos entre buses troncales, alimentadores o el metro. Se establece como el medio de transporte con mayor porcentaje utilizados por los maipucinos que se trasladan diariamente a trabajar o estudiar a otras comunas.

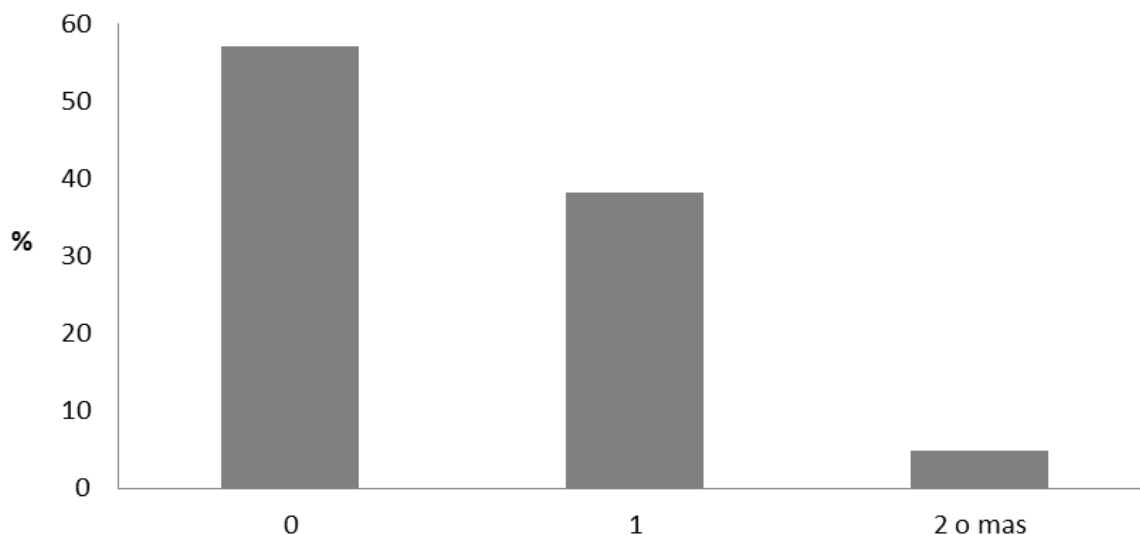
Gráfico N°31



Fuente: Encuesta Origen Destino, año 2012. Véase Tabla N°33 en Anexo

Gráfico N°32

**Cantidad de vehiculos por hogar de los residentes de Maipú, año 2012**

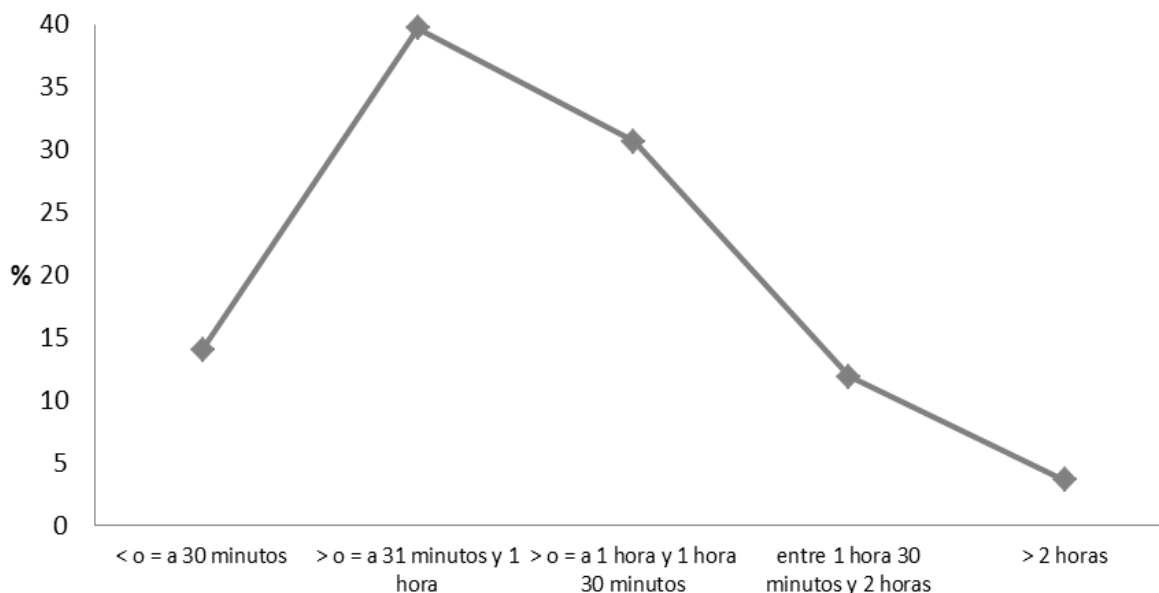


Fuente: Encuesta Origen Destino, año 2012. Véase Tabla N°34 en Anexo

Los lugares hacia donde se producen los traslados, los motivos y los métodos utilizados, nos ayudan a comprender de mejor forma el movimiento diario que tienen que llevar a cabo los residentes de la comuna. Pero para obtener una idea completa, es necesario saber los tiempos de traslados de las personas que salen de la comuna para sus actividades diarias. El gran porcentaje de esta población se demora entre 31 minutos a 1 hora y media de traslado, lo cual se tiene que duplicar, al tomar en cuenta el traslado de salida y el de regreso al hogar, lo cual complejiza este movimiento diario, lo cual se puede entender por las distancias que tienen que recorrer (Véase gráfico N°33)

Gráfico N°33

**Tiempo de traslado de los residentes de Maipú que trabajan o estudian fuera de la comuna, año 2012**



Fuente: Encuesta Origen Destino, año 2012. Véase Tabla N°35 en Anexo

Todos los datos analizados en este apartado, tanto en comparación con el resto de las comunas, como los datos propios de Maipú, dan cuenta de un hecho tan importante como el proceso de movilidad cotidiana en esta área. La cual se ha constituido como una práctica social cada vez más masiva, recurrente y compleja, fuertemente condicionada con los altos niveles de desigualdad existentes en la ciudad. (Jirón y Mansilla, 2014: 21) Por esta razón, es relevante el estudio de las experiencias de movilidad cotidiana urbana, por las consecuencias que tienen estos procesos en la población, y, como el desarrollo de las políticas de movilidad seguidas por la mayoría de los países y ciudades de América Latina en el pasado, que han priorizado el transporte público y privado basado en buses y automóvil, han contribuido a acentuar fenómenos negativos, con efectos cada vez más insostenibles de congestión (Font y Pujadas, 1998: 85).

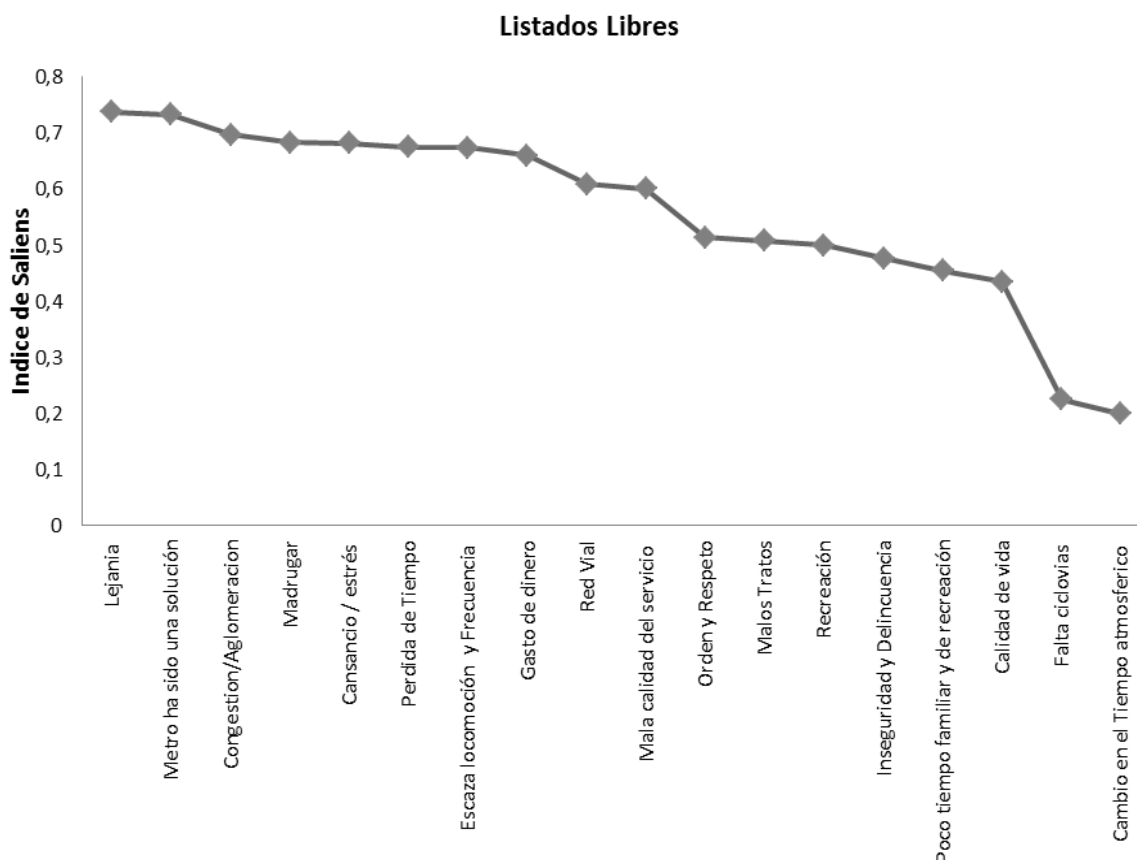
### 2.3 La experiencia de la movilidad de los residentes de Maipú

Resulta necesario entender las situaciones de movilidad y las experiencias de aquellos involucrados, y no sólo la finalidad de la movilidad en diferentes contextos (Jirón y Mansilla, 2014: 29).

Frente al planteamiento que se les hizo a los encuestados de pensar el fenómeno de la movilización fuera de la comuna de Maipú *¿Podría nombrar las consecuencias de este fenómeno en su experiencia diaria?* Los encuestados nombraron los elementos más relevantes de este proceso, lo cual nos dio como resultado 18 términos, con naturalezas muy distintas unas de otras, pero que demuestran el dominio cultural de los consultados.

Por medio del índice de Saliens, se observa la relevancia que le entregan a cada uno de estos términos, siendo la *Lejanía* de la comuna el tema más relevante dentro de la opinión de los encuestados, pero si analizamos el desglose de estas respuestas en el gráfico N°35. Que toma en cuenta tanto el promedio de la importancia de las respuestas y su frecuencia, podemos observar ciertas diferencias. Si comparamos el término *“el metro ha sido una solución”* podemos observar en el primer gráfico que es uno de los elementos más relevantes, pero que no tiene mayor frecuencia en las respuestas. Dentro de los ámbitos más importantes observamos que *“Congestión y Aglomeración”*, *“Escasa Locomoción y Frecuencia”*, *“Pérdida de tiempo”*, *“Cansancio y Estrés”*, *“Madrugar y “Lejanía”*, son las respuestas más importantes y más frecuentes dentro de los encuestados y que se repiten en los índices más altos en ambos gráficos.

Gráfico N°34

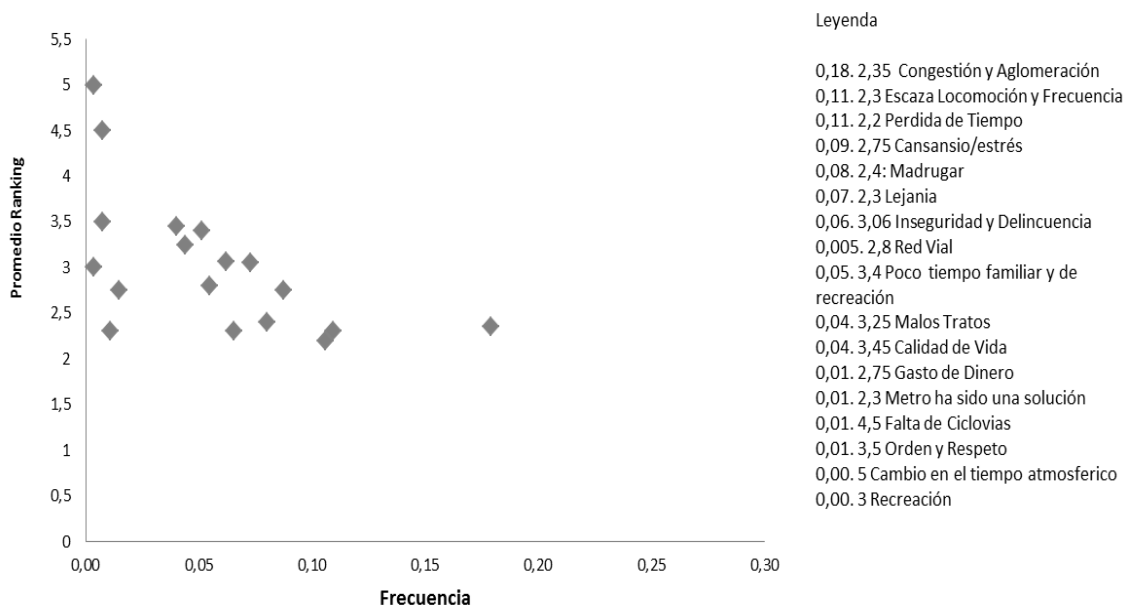


Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos de los Listados Libres. Véase Tabla N°36 en Anexo

Al ser una consulta “abierta”, las respuestas nos permiten crear el dominio cultural de los consultados. Dando cuenta de una diversidad de perspectivas, con distintos fondos, que se pueden catalogar, en problemas en sí mismos del sistema de movilización, que tienden a tener un carácter más bien negativo, otro grupo de elementos que se destacan de manera favorable de este proceso, y para finalizar, las consecuencias en las personas que se ven enfrentados diariamente a este movimiento diario. Estas respuestas también se cotejan con la opinión de los entrevistados sobre este mismo tema, quienes analizan esta situación que a ellos y sus familias les afecta de manera directa.

Gráfico N°35

## Saliens



Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos de los Listados Libres. Véase Tabla N°37 en Anexo

Uno de los temas que se repite, es en relación a la locomoción, principalmente respecto de su frecuencia, transbordos y escasos. Lo cual repercute en el tiempo que los residentes tienen destinado a los traslados, tornando una situación compleja a la hora de movilizarse. Pues los recorridos no llegan de igual manera a todos los sectores de la comuna y por sobre todo en los horarios punta en donde más se dificulta el traslado.

*[...] a medida que va creciendo Maipú, se va a ir haciendo peor esta cuestión del traslado. Mucha congestión y como te dije denante, están haciendo más casas y significa más gente y más autos y menos micros, o la misma cantidad de micros, pero es tanta la cantidad de gente que no va a dar abasto la cantidad de locomoción colectiva que hay.<sup>87</sup>*

*[...] falta más locomoción [...] antes tomabas una y te dejaba donde querías ir, ahora no, tienes que tomar una, bajarte y tomar otra para ir donde quieres [...] Hay más vehículos particulares que locomoción, hay más autos, se han pedido más recorridos pero no han llegado.<sup>88</sup>*

<sup>87</sup> Julia Morales. Entrevista Sábado 31 Octubre

<sup>88</sup> Marysol Castro. Entrevista. Miércoles 28 de octubre

Esta situación, se agrava con la lejanía que perciben los habitantes de la comuna, lo cual conlleva problemas con el traslado. Que afecta en mayor medida a los residentes de los sectores más alejados del centro de la comuna. A los cuales les complica el traslado no solo fuera de la comuna, sino que también al interior de la misma, situación confirmada por los entrevistados.

*[...] como yo te digo, yo vivo bien como en la periferia de la comuna. No hay problema por decir si viajo desde la plaza a mi casa me demoro 10 minutos en auto, pero en micro me demoro media hora.<sup>89</sup>*

*[...]Es un tema, llegar a la plaza es un trayecto largo, y en el invierno llegan oscuro. Por decir la Valeria que trabaja allá en Macul en la facultad de ciencias sociales le cuesta llegar para acá y Daniel sale a las 6 del trabajo y llega acá las 8 u 8:30 en el invierno, a veces llega como las 9 sobre todo cuando están los escolares.<sup>90</sup>*

Los malos tratos, que se dan en el servicio de transporte, tanto de los conductores como de la gente que se traslada en la locomoción diariamente, y de los cuales son espectadores los entrevistados y que generan tensiones, que se agravan con la sensación de inseguridad y de delincuencia que se percibe en el la movilidad diaria.

*[...]no es lo mismo viajar en metro que viajar en bus o en locomoción colectiva, por lo que sucede con los asaltos que todos sabemos, que los carterean[sic], que otras cosas. Que de repente a alguien le pareció mal algo y lo paso a llevar, la gente es intolerante hoy en día.<sup>91</sup>*

Todos estos elementos se van sumando para crear la imagen de una mala calidad del servicio por el cual se movilizan los maipucinos diariamente, lo cual los deja insatisfechos y genera un encadenamiento de otras problemáticas a niveles personales y familiares.

*[...] el metro está colapsando cada vez más, ¿por qué? Porque los otros servicios son malos, el transantiago es horrible. No prestan los servicios que debería prestar [...] Hoy en día es malo el servicio que tienes que bajarte y tomar otra y otra ya no es mejor la calidad de vida es peor.<sup>92</sup>*

*[...] Existe locomoción, tanto los buses como los colectivos, pero no me parecen que sea buena en términos de comodidad, si puede ser rápida dependiendo de la*

---

<sup>89</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

<sup>90</sup> Ruth Bascur. Entrevista Jueves 17 de Diciembre

<sup>91</sup> Rigoberto Navarrete. Entrevista Domingo 8 de Noviembre

<sup>92</sup> Guillermo Saavedra. Entrevista Domingo 25 de Octubre



*congestión, y también depende del estado de las vías, a veces las micros que pasan por acá van por calles muy estrechas y en mal estado.*<sup>93</sup>

Estos elementos, se suman a la problemática de la red vial en una comuna con tanto crecimiento habitacional como Maipú. La cual a juicio de sus residentes no posee una cantidad de vías adecuadas y expeditas para las personas que diariamente las usan. Al existir algún inconveniente en ellas, afecta a la totalidad de locomoción que fluye por las vías y por la cantidad de locomoción que ocupa las rutas en un mismo horario.

*[...] Si yo salgo tipo 6 de la tarde del trabajo, me demoro 1 hora en llegar, lo que en horario bajo, normal, sin congestión, son 20 minutos. Es terrible, porque Maipú no tiene vías expeditas para salir, no tiene salidas Maipú; porque Pajaritos, que era lo más expedito que tenía, es del 15 para Santiago, porque de ahí para acá del 15 a camino Melipilla es un caos y por Cerrillos hacia Santiago también es malo, para salir a la autopista a muchos les sirve pero a muchos no les sirve, no tiene una salida expedita hacia el centro de Santiago.*<sup>94</sup>

Son elementos que se van sumando y que influyen en que las vías se consideren pocas para la cantidad de flujo que reciben, dejando en evidencia el mal funcionamiento. Un ejemplo claro, queda demostrado en camino Melipilla en el cual confluyen no solo la gente de El Abra de Maipú o Ciudad Satélite, sino que ellos se encuentran con gente que viene de localidades como Talagante o Padre Hurtado, que va generando un atochamiento mayor para una vía determinante para ese sector.

*[...] Todos los días es un taco enorme por donde tú quieras salir, aquí (Silva Carvallo) todos los días. También, un taco para salir en las mañanas a las 7 y media de la mañana es horrible. Eso sí que esta malo las vías para poder salir [...] La más importante creo yo es Pajaritos en las horas punta, tanto en la mañana, como en la tarde siempre está cortada. Sobre todo en las tarde es mucha gente la que transita, en realidad la locomoción, pero llevan, trasladan mucha gente.*<sup>95</sup>

Uno de los proyectos que muchos de los entrevistados hacen referencia corresponde al Metro Tren, que se pretende instalar por las vías existentes en camino a Melipilla, una solución que se observa con buenos ojos para descongestionar las vías colapsadas de ese sector y que beneficiaría a los sectores al otro extremo de camino a Melipilla, como

---

<sup>93</sup> Jorge Ramírez. Entrevista Viernes 18 Diciembre

<sup>94</sup> Darío Ramírez. Entrevista Jueves 29 de Octubre

<sup>95</sup> Rosa Chávez. Entrevista Martes 27 Octubre

también a sectores de Los Héroes, convirtiéndose en una vía alternativa para descongestionar. Todos estos problemas que presenta la locomoción convergen en una de la más frecuente dentro de los listados libres y de las más importantes y visible respecto de la problemática que causa y en la cual convergen muchos de las respuestas, que corresponde a la congestión y aglomeración, que se forman en los horarios punta sea por carretera o por el resto de las vías, en las cuales se pierde tiempo.

*[...] yo te voy a hacer una pequeña comparación, de cabro chico yo miraba las hormigas, como las hormigas no se equivocan. Que unas van para un lado, y otras para otro lado, y siguen su ruta normal y no tienen problemas, y pensaba ¿Qué pasaría si nosotros anduviéramos como las hormigas? Y ahora, yo me paro en el centro de Maipú y estamos peor que las hormigas. Porque unos van para un lado, otros para otro. Pasan para todos lados, y yo no sé de donde salió tanta gente acá en Maipú, no sé de donde, con la llegada del metro, quedo la escoba, ¡quedo la escoba!, porque en el centro de Maipú hay horas en las que no se puede caminar, no sé de donde salió tanta gente, es lo que yo decía cerramos los ojos, los abrimos y ¡pum! Acá quedo la escoba.<sup>96</sup>*

Estos problemas que trae aparejado el traslado que como bien resume Jorge respecto de la situación.

*[...] La lejanía conlleva inseguridad en los traslados, y hay pocas vías de acceso a la comuna que produce congestión vehicular o de los medios de transporte. Ya sean las micros, o el metro, generan mucha aglomeración. Principalmente en las horas punta uno lo nota.<sup>97</sup>*

Si bien muchas de las respuestas son de carácter más bien negativo respecto de la situación de la movilización, hay ciertos parámetros que nos demuestran que no todo es tan pesimista. Existen algunos elementos más bien favorables dentro del proceso, pues algunos de los encuestados y entrevistados dan cuenta que al tomar la locomoción a zonas como el Abrazo de Maipú o la Ciudad Satélite existe cierto orden y respeto en las filas que se arman o también respecto del tiempo de recreación que ocupan en los tiempos de traslado como consecuencias favorables. Otros de los ítems positivos según los encuestados es la solución que ha traído la llegada del metro a la comuna el año 2011.

---

<sup>96</sup> Darío Ramírez. Entrevista Jueves 29 de Octubre

<sup>97</sup> Jorge Ramírez. Entrevista Viernes 18 Diciembre

*[...] Es mucho mejor, uno tiene que tomar una micro para llegar al metro eso sí, pero llegas al metro y se va rapidito como media hora al centro [...] Afecta la seguridad, calidad de vida, en metro andas más rápido y segura, en las micros andas más insegura, los carterazos [sic]<sup>98</sup>*

Estos, son elementos que destacan y alivianan -en parte- este complejo fenómeno de movilidad de los residentes de Maipú. Los elementos anteriormente señalados corresponden a las características positivas dentro del sistema de movilización a los cuales los residentes de la comuna hacen referencia. Pero también es necesario analizar las consecuencias de este proceso para comprender como afecta a la movilidad, entendiendo que no solo aplica al traslado, sino a las experiencias diarias de los transeúntes. Estos elementos han sido señalados en la encuesta realizada y fueron reafirmados en la entrevistas. Una de las medidas respecto de la lejanía y la demora de los traslados es que muchos les trajeron como consecuencia el tener que calcular los tiempos de traslados para poder llegar a la hora a sus trabajos.

*[...] Eso significa que tienes que levantarte antes, mucho antes, porque yo cuanto estuve trabajando al costado de Pedro de Valdivia en un gimnasio, yo tenía que llegar a salir a las 5:10 5:15 de la mañana. Eso significa, que el regreso es a las 10 de la noche dentro de Santiago, dentro de la comuna. Son muchas horas de viaje para llegar al lugar de trabajo, pero sin embargo, yo voy de aquí a Quillota y es una hora y media un poquito pasado y dentro de Santiago son dos horas más menos llegar a Maipú, entonces eso te deja mal po' [sic]<sup>99</sup>*

Otra de las consecuencias relevantes y mayormente perceptibles para los habitantes de la comuna es la pérdida de tiempo por los trayectos largos y la congestión que se forma.

*[...] Desde el 2007 al 2015, como ocho años más o menos, yo ya me estoy aburriendo del pique. Entonces he estado conversando con mi señora porque hemos visto que lo más conveniente, sin tomar en cuenta el salir de Maipú, es comprar una moto. Es una alternativa que me va a ahorrar tiempo en el sentido de que uno puede ahorrar mayores tacos y andas más libre, no tan supeditado a que tienes que hacer la fila pal' [sic] expreso o que tengo que ir al metro y todo el tema.<sup>100</sup>*

Mismo tema, que se va encadenando del resto de los elementos señalados, se relaciona con el cansancio del traslado sea cual sea el método que ocupe para el movimiento y el

---

<sup>98</sup> Marilúz Castro. Entrevista Miércoles 28 de Octubre

<sup>99</sup> Guillermo Saavedra. Entrevista Domingo 25 de Octubre

<sup>100</sup> Alejandro Valdez. Entrevista Martes 10 de Noviembre

estrés que provoca el tránsito diario fuera de la comuna, lo cual repercute tanto a nivel personal como familiar.

*[...] La gente se aburre, se aburre, uno ve la gente y la gente anda deprimida, anda cansada, anda de mal genio. Porque claro, aburre, yo de repente me levanto y digo pucha otra vez hora y media pa' [sic] allá y hora y media pa' [sic] acá, porque claro eso es lo que me demoro hora y media en llegar al trabajo, entonces ya solo de levantarme eso me da lata.<sup>101</sup>*

*[...] En la calidad de vida totalmente, o sea si tuviera más vías para salir sería ideal imagínate yo veo cuando son fin de semana o fin de semana largo, yo veo en la autopista del sol los tacos que se arman, que desde mi casa veo la autopista del sol y se hacen los tacos. Yo digo nos faltan más vías de accesibilidad, y de retorno a Maipú. Donde haya un poquito más de calidad de vida para las personas en el traslado, que se gane media hora más de vida que teni [sic] con tu familia, que teni [sic] pa' [sic] descansar etc.<sup>102</sup>*

*[...] Es que yo creo que cuando uno trabaja o sale de la casa y te encontrái [sic] con un tránsito horrible que no te podí [sic] ni mover, no es cierto, llegai [sic] de mal humor a la casa o sin ganas de nada en realidad es eso, choriada [sic], cansada lo único que quiere uno es meterse a su pieza y chao, vida familiar muy poco.<sup>103</sup>*

Este hecho que se relata, está íntimamente ligado con los cambios en el humor de la gente, con la pérdida de tiempo y las condiciones en las cuales se trasladan que afectan tanto a nivel familiar como en la recreación de los individuos, lo cual delimita su forma de vida. Todas las consecuencias de los traslados afectan a las relaciones diarias que la gente tiene que enfrentar, siendo la más relevante lo que comparten con sus familias. La gran parte de los entrevistados concluyen en que el tema de la movilidad afecta de manera directa al desarrollo y la comunicación de la vida familiar.

*[...] No veía mucho a la Denisse, ves poco a la familia cuando el trayecto es muy largo, la veía poco, cuando llegaba estaba durmiendo y me iba temprano y también dormía.<sup>104</sup>*

*[...] afectaba en la vida, porque él se iba y uno todavía estaba acostada y cuando llegaban las niñas ya estaban dormidas entonces casi no se veían, era muy nula.<sup>105</sup>*

---

<sup>101</sup> Alejandro Valdez. Entrevista Martes 10 de Noviembre

<sup>102</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

<sup>103</sup> Julia Morales. Entrevista Sábado 31 Octubre

<sup>104</sup> Marilú Castro. Entrevista Miércoles 28 de Octubre

<sup>105</sup> Solange Núñez Parra. Entrevista Martes 27 Octubre

Este relato que nos cuenta Solange, fue uno de los elementos que influyó en su separación; que le trajo como consecuencia encontrar nuevamente trabajo, ella advirtiendo la situación compleja de traslado desde Ciudad Satélite donde reside, decidió buscar un trabajo al interior de la comuna. Pero no fue la única pues Rosa y Janet privilegiaron encontrar un trabajo al interior de la comuna en pro de la convivencia familiar.

*[...] paso más tiempo acá, la convivencia , peleamos más (risas) todo trae su consecuencia, pero nos conocemos más, pero mejora la convivencia, de hecho el otro día me sorprendió mucho, yo llegue entre e hice una maldad, yo la hice, yo hago maldades, entonces mi hija me miró y me dijo tu hiciste algo, me dijo, tu hiciste algo, esa mirada, esa cara de maldad y yo dije increíble, mi hija me conoció, que antes era yo la que los miraba y yo los conocía, pero ahora son ellos los que con la mirada, con la cara saben que tu hiciste algo y me decía tu hiciste una maldad y yo me reía y decía que increíble con una mirada de cara me conoció, entonces más convivencia.<sup>106</sup>*

Esta situación que nos relatan de poder trabajar al interior de la comuna, se traduce en que son trabajos de carácter independientes, donde son sus propias dueñas o de carácter part time.

*[...] En Maipú si puedes encontrar un tipo de trabajo sería ideal, pero siempre el trabajo las pegas están en Santiago Centro, Providencia, Las Condes y de ahí pa' [sic] arriba, Vitacura todos esos lugares [...] Nuestra comuna, es más comuna de habitación que comuna de trabajo.<sup>107</sup>*

Por un lado, tenemos los problemas en sí mismo del traslado. Pero la movilidad va afectando a las personas, que se traduce en consecuencias tanto para la persona como para su entorno más cercano y como van construyendo sus vidas en todo sentido.

Al analizar esta constante movilidad de los residentes, y enfatizando en las respuestas de como observaban este proceso de traslado continuo, nuestros entrevistados dan posibles respuestas a esta situación, catalogando a la comuna como principalmente de carácter residencial por sobre otras clasificaciones, llegando incluso a catalogarla como “comuna

---

<sup>106</sup> Janet Fredes. Entrevista Lunes 26 de Noviembre

<sup>107</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

*dormitorio*<sup>108</sup>. Porque para opinión de algunos. Muchos de los residentes salen de la comuna para trabajar o estudiar, buscando en otras comunas satisfacer estas necesidades y como ellos aprecian que muchos de los sectores donde residen quedan solos gran parte del día.

*[...] en cuanto al trabajo sí, en cuanto al otro tema que es comercial, bancario y todo eso no, esta todo suplido ese tema con la plaza, los mall's los locales y hay lugares de esparcimiento [...] ¡Eh! es que como se especifica acá Maipú es una "comuna dormitorio" [...] una comuna dormitorio al igual como Puente Alto, así como Quilicura. Es que claro uno ve a la gente, yo me topo con los vecinos tanto cuando nos vamos como cuando volvemos, ¡claro! Llegamos para despedir a nuestros hijos para que se vayan a acostar, si es que alcanzamos a ver algo de tareas y nada.*<sup>109</sup>

Se puede percibir el pesimismo con el cual enfrentan la situación de tener que trasladarse a trabajar o estudiar y lo que lleva consigo esa situación.

*[...] Aquí hay más trabajo que antes, claramente, porque se extendió todo lo que es el comercio. Hay mucha gente que tiene que salir al exterior para el trabajo, acá va quedando como quizás las dueñas de casa que salen a trabajar, hay más mini o micros empresarios para acá. Pa' [sic] acá por ejemplo, no tenemos buenas universidades. Entonces los jóvenes tienen que salir, si quieren instruirse de otras formas, tienen que salir. Hay institutos, pero no abarcan todo lo que hay, son técnicos. Si alguien quiere formación más profesional, tiene que salir, falta eso, somos como independientes pero no tanto.*<sup>110</sup>

Así como lo planteaba Solange, muchos de los entrevistados observan el carácter mayoritariamente habitacional de la comuna, en desmedro de mayores puestos de trabajos para sus propios residentes. Si bien observan que Maipú posee un carácter de servicios más extenso que el resto de las comunas alrededor, son los puestos de trabajos los que escasean<sup>111</sup>. El poseer mayores servicios y que se diversificaran a lo largo de la comuna, no estar tan concentrados, ayudaría a obtener más puestos de trabajos. Los

---

<sup>108</sup> Esta situación es reafirmada por Angélica Crooker y José Céspedes. "Por la falta de polos de desarrollo y de oferta productiva que carece la comuna se puede caracterizar como Comuna satélite o dormitorio, que aún mantiene esta característica. Lo cual genera congestión en el transporte público y vial, generando trayectos molestos, con consecuencias como hacinamiento, inseguridad hostilidad y dificultades familiares". Entrevista Martes 23 de Junio 2015.

<sup>109</sup> Alejandro Valdez. Entrevista Martes 10 de Noviembre

<sup>110</sup> Solange Núñez. Entrevista Martes 27 Octubre

<sup>111</sup> Situación que analizamos y se observa en los gráficos de las paginas N° 25, 26 y 27.

entrevistados entregan ciertas pistas de lo que haría falta para revertir esa situación<sup>112</sup>. A esto se suma un mayor porcentaje de servicios que se pueden ofrecer en la comuna, abriendo el mercado no solo centralmente, sino que al resto de la comuna.

*[...]Ya está llegando a Padre Hurtado, Peñaflor, ya incluso de Melipilla y podría descongestionar la parte que es Estación Central por ejemplo, con todas estas comunas, Peñaflor, Melipilla que en vez de llegar allá, lleguen acá. [Salir] De la dependencia de Santiago, hacer más cortos los tramites a las comunas mas cercanas, de los alrededores, que ya no tengan que llegar al centro de Santiago.*<sup>113</sup>

También el hecho de diversificar los servicios y mirar a mayor escala los puestos de trabajos que se pueden emplear.

*[...] Yo creo que hace falta una política de trabajo en la comuna. Para empresas que sean un aporte, y que le den trabajos a muchos maipucinos, que son cosas que se podrían hacer que el municipio subsidie a estas empresas bajándole un poco las patentes por contratar gente de Maipú.*<sup>114</sup>

Son variadas las soluciones que presentan los mismos residentes para revertir esta situación a la cual se ven enfrentados, principalmente las propuestas van, en crear mayores puestos de trabajos, para mermar el traslado diario de personas fuera de la comuna para ir a trabajar, porque observan como esta situación les afecta a diario en los distintos ámbitos en los cuales se tienen que desenvolver.

---

<sup>112</sup> Los entrevistados Angélica Crooker (Secpla) y José Céspedes (Secpla) Afirman esta situación en donde la comuna carece de una oferta de servicios más atractiva, pero hace falta planificación para llevar a cabo una idea de proyección como polo de desarrollo de la zona sur-poniente, hace falta mayor grado de producción en la comuna, para entrar en un proceso de mayor consolidación y para lograr mayor descongestión metropolitana. Entrevista Martes 23 de Junio 2015.

<sup>113</sup> Darío Ramírez. Entrevista Jueves 29 de Octubre

<sup>114</sup> Marcos Contreras. Entrevista Martes 3 de Noviembre

## Conclusiones

Desde la década de 1970, Maipú fue participe de un proceso de cambio relevante, en el cual se extendió la gente en su territorio, tanto por crecimiento natural de la población que estaba en la comuna, como por inmigración. Fue la época en que llegó mucha gente que vivía en otros lugares a Maipú. Generando en un primer momento, un crecimiento urbano ordenado de todas estas personas que se asentaba en la comuna, pero que posteriormente dio paso a un crecimiento disfuncional. Este proceso se generó por las políticas emanadas, en las cuales los territorios que hasta ese entonces eran agrícolas -los sectores rurales más alejados del centro de la ciudad- pasaron a ser aptos para la construcción habitacional.

Al encontrarse la ciudad en un proceso de expansión y de incremento de los individuos, encontró en los sectores situados en la periferia, los terrenos necesarios y desocupados para asentar a una gran cantidad de gente. Dando paso al crecimiento disfuncional en Maipú. Con el paso de unas pocas décadas, pasó de una comuna con características rurales a ser una de las comunas con más habitantes y con un alto grado de urbanización en su territorio

Bajo este proceso, se dejó al descubierto el poco desarrollo del sector industrial, o los pocos puestos de trabajos para los residentes de la comuna. Si bien, en los últimos años se puede observar un crecimiento respecto de los servicios que se pueden encontrar en Maipú –por los centros comerciales establecidos, centros financieros, supermercados y locales comerciales-, no satisfacen a la diversidad de los trabajos que este sector puede ofrecer y parecen ser insuficientes para la cantidad de gente que hoy vive en Maipú. Lo que genera una de las consecuencias más relevantes, que corresponde al traslado de sus residentes diariamente fuera la de la comuna. Proceso que sin duda se observa en varias comunas de la región metropolitana. Pero que adquieren un cariz distinto en Maipú, por la evolución que tuvo, convirtiéndose en una de las comunas con mayor crecimiento, tanto de la población como del desarrollo urbano. A esto se agrega que está situada en la periferia de Santiago, lo cual genera una distancia mayor con el centro de la ciudad y por poseer un carácter notoriamente residencial en su territorio, complejizando aún más la situación.



Al analizar este tema en Maipú, se puede afirmar que el crecimiento poblacional y urbano constante que tuvo la comuna y su inmediata categoría residencial, desembocó en la problemática urbana de la movilidad laboral diaria o movilidad cotidiana. Del traslado de sus residentes en horarios similares fuera de la comuna para cumplir con estas labores que no se satisfacen en esta zona de la periferia. Con sus consiguiente consecuencias, tanto en la explotación del sistema de vías y transportes de la ciudad, como en las consecuencias a nivel de los individuos, que se ven afectados en todos los ámbitos de su vida. Implicando todas las experiencias y derivaciones que el traslado les causa, como lo viven, lo perciben y les afecta a ellos y su entorno.

El movimiento genera problemas por la congestión, aglomeración y lejanía de las cuales tienen que ser víctimas a diario, tanto en el transporte público como en el privado, por la mala implementación del sistema vial de Santiago y la estructura vial que posee la comuna. Que son insuficientes para las personas que se trasladan y por los atochamientos que se generan, tanto en las vías como en la conexión del metro de Santiago que llega a la comuna. A esto se suma la sensación de pérdida de tiempo, entendiendo que es un período desperdiciado en los traslados, que vienen de la mano con la inseguridad, entre otros. Lo cual se traduce en consecuencias a nivel personal y familiar, como el cansancio, el estrés y la pérdida de recreación y de compartir con la familia. Pues al desperdiciar tiempo de sus días en todas las acciones que conjugan en cumplir con las labores que realizan fuera de la comuna y lo que trae aparejado, van desgastando la calidad de vida de los individuos y sus familias que se exponen a las diversas consecuencias que genera la movilidad cotidiana. Situación a la cual se ven enfrentadas por depender de los puestos de trabajos que en gran medida están fuera y distantes del lugar donde residen.

Por un lado la opinión de los entrevistados respecto de la “calma” que se percibe en la comuna o los sectores “verdes” que se asocian a los árboles o plazas de la comuna, les genera una sensación agradable de vivir en Maipú. Pero, entra en contraposición se encuentran con los insuficientes puestos de trabajos, que puedan frenar el traslado hacia otras comunas de la región metropolitana. Complicando el día a día.

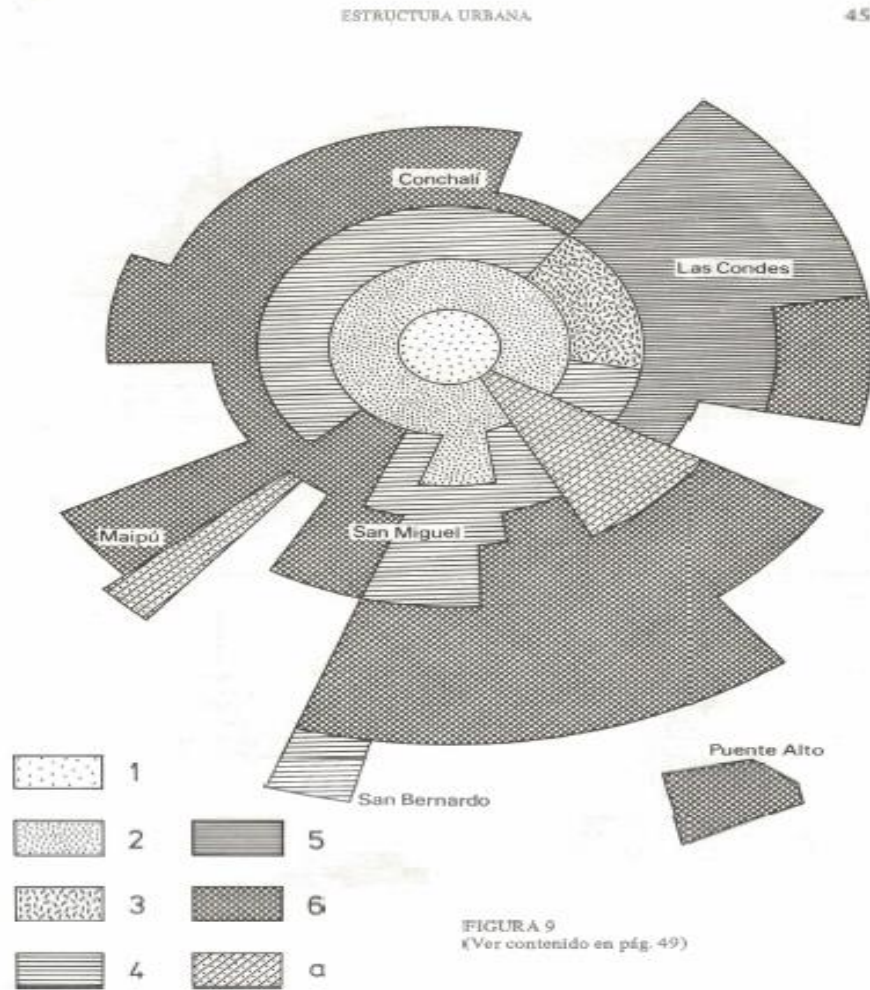
La necesidad de movilización es un tema importante al interior de la ciudad, porque se puede apreciar los trastornos que causa -no solo- en una comuna como Maipú, que se caracteriza por poseer una cantidad importante de población. Que genera a diario problemas en el sistema mismo de transporte, como en la calidad de vida de cada una de las personas que se traslada por Santiago y que hace colapsar un sistema mal empleado.

El vivir en Maipú esta contradicción. Por un lado, los valores de las viviendas, son más accesibles que los que podrían encontrar en el centro de la ciudad, para algunos el espacio que poseen las casas es mayor, el hecho de estar lejos de industrias, la contaminación, el ruido, es un ítem importante, el vivir con “calma” y en una “*comuna verde*”. Donde todos estos elementos se conjugan y producen que el residir sea más placentero que en otros lugares. Se encuentran enfrentados por otro lado al movimiento pendular diario, de tener que trasladarse a distancias lejanas, por un sistema de transporte no acorde a las necesidades de las personas que residen en la periferia. Genera esta especie de contradicción de soportar diariamente esta situación por vivir en un lugar más agradable, con mayor espacio o el que su economía les permite costear, en un lugar donde se sienten socioeconómicamente iguales y con beneficios propios de una comuna que se caracteriza por ser residencial. Teniendo por contraparte el esfuerzo diario del traslado. Son las contradicciones que genera el crecimiento de la población de una manera tal que no tuvo las respuestas adecuadas para la contención del acontecimiento, generando que gran parte de la población confluya en horarios y lugares similares para el desarrollo de sus actividades diarias, al encontrarse todas ellas concentradas y no dispersas a lo largo de la ciudad.

Vivir en Maipú genera ese esfuerzo constante y diario por mantener las condiciones laborales y el agrado de residir con cierta tranquilidad y ciertas condiciones satisfactorias para sus residentes, que permiten explicar por qué hoy, a pesar de esta situación siguen eligiendo la comuna.

## Anexos

1.- Estructura urbana de Santiago. Bähr Jürgen, RIESCO Ricardo Estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas. El caso de la ciudad de Santiago. Revista de Geografía Norte Grande, N° 8, 1981. P. 45



**Figura 9: Presentación esquemática de la diferenciación interna del Gran Santiago, de acuerdo a la estructura de hogares y edad de la población residente.**

- 1.- Hogares muy pequeños y alto porcentaje de personas viejas.
- 2.- Pequeños hogares.
- 3.- Hogares pequeños a medianos, generalmente familias viejas y alto porcentaje de población joven femenina.
- 4.- Hogares de tamaño medio, mayoritariamente familias viejas.

5.- Hogares medianos a grandes, mayoritariamente familias jóvenes y alto porcentaje de población joven femenina.

6.- Hogares grandes a muy grandes, mayoritariamente familias jóvenes.

a) Áreas industriales grandes fuera de la zona mixta residencial-comercial-industrial; en parte mezclada también con áreas residenciales

Fuente: Estructura Urbana de Santiago. Bähr Jürgen, RIESCO Ricardo Estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas. El caso de la ciudad de Santiago. Revista de Geografía Norte Grande, N° 8, 1981. P. 49

Tabla N°3 Gráfico N°1 Evolución de la población en Maipú

Años	1960	1970	1982	1992	2002	2012
Población	24.080	44.733	114.117	256.550	468.390	548.764

Tabla N°4 Gráfico N° 2 Tasa de crecimiento de población en Maipú en periodos intercensales

Periodo intercensal	1952-1960	1960-1970	1970-1982	1982-1992	1992-2002	2002-2012
Tasa de crecimiento anual promedio	9,3	10,4	15,7	10,3	8,3	1,7

Tabla N°5 Gráfico N°3 Evolución de la densidad poblacional en Maipú

Años	1960	1970	1982	1992	2002	2012
Hab/Km2	158,2	293,9	831,7	1869,8	3413,8	3999,6

Tabla N°6 Gráfico N°4

Años	1970	1982	1992	2002	2013
0-14 años	42,3	34,1	31,9	27,4	22,2
15-64 años	54,1	62,5	64,6	68,1	71,3
65 años y +	3,5	3,4	3,5	4,5	6,5

Tabla N°7 Gráfico N°5 Años de estudio de los habitantes de Maipú

Años	1970	1982	1992	2002	2012
Ninguno	15,1	7,4	5,8	5,3	4,1
entre 1 a 8 años	66,8	54,2	39,9	30,8	28,3

entre 9 y 12 años	16,4	33,2	40,8	38,6	39,4
13 años y +	1,7	5,2	13,5	25,3	28,2

Tabla N°8 Gráfico N°6 Cantidad de viviendas en Maipú

Años	1982	1992	2002	2012
Viviendas	25.362	65.780	126.972	157.948

Tabla N°9 Gráfico N°7 N° total de empresas por comuna

Comuna	Santiago	Las Condes	Providencia	Maipú	Puente Alto	La Florida	Ñuñoa	Vitacura
2005	49.492	34.176	32.670	17.192	16.037	14.130	12.628	10.128
2013	56.361	50.490	44.316	19.346	17.943	15.450	15.196	14.222

Tabla N°10 Gráfico N°8 Ventas (miles de UF) del total de empresas por comuna

Comuna	Las Condes	Santiago	Providencia	Vitacura	Ñuñoa	Maipú	La Florida	Puente Alto
2005	2.543.861.267	2.998.473.376	851.260.005	359.966.315	125.375.591	96.925.646	41.500.520	35.006.400
2013	5.213.094.928	2.830.736.695	1.511.019.151	428.260.973	193.575.154	148.943.339	135.241.653	54.786.588

Tabla N°11 Gráfico N°9 N° de trabajadores dependientes del total de empresas por comuna

Comuna	Santiago	Las Condes	Providencia	Ñuñoa	Vitacura	La Florida	Maipú	Puente Alto
2005	904.166	552.532	459.038	179.238	124.567	42.450	56.018	37.253
2013	1.103.011	1.028.326	824.801	257.554	182.516	93.095	82.691	59.171

Tabla N°12 Gráfico N°10 N° de empresas por rubro en Maipú

Rubro	2005	2013
Comercio al por mayor y menor, Rep. Veh. Automotores/enseres domésticos	7.205	7.517
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	3.077	3.453
Construcción	1.309	1.874
Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	1.536	1.519
Industrias manufactureras no metálicas	1.008	1.302
Industrias manufactureras metálicas	623	1.101

Otras actividades comunitarias, sociales y personales	1.056	938
Hoteles y restaurantes	402	641
Enseñanza	252	309
Intermediación financiera	149	235
Servicios sociales y de salud	179	212
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	329	191

Tabla N°13 Gráfico N°11 Ventas (miles de UF) de industrias por rubro en Maipú

Rubro	2.005	2.013
Industrias manufactureras no metálicas	39.846.915	58.297.241
Industrias manufactureras metálicas	21.774.667	31.377.679
Comercio al por mayor y menor, Rep. Veh. Automotores/Enseres domésticos	18.411.111	29.541.537
Construcción	2.909.682	7.141.663
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	3.181.938	6.535.680
Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	2.627.017	3.358.430
Enseñanza	2.089.516	2.648.168
Intermediación financiera	1.327.729	2.519.216
Otras actividades de servicios comunitarias, sociales y personales	1.225.050	1.541.428
Servicios sociales y de salud	661.365	1.176.401
Hoteles y restaurantes	563.266	1.123.535
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	432.678	562.320
Suministro de electricidad, gas y agua	116.486	273.033
Explotación de minas y canteras	210.625	79.302

Tabla N° 14 Gráfico N°12 Ventas (UF) de empresas dedicadas al rubro de intermediación financiera, año 2013

Comuna	N° Empresas	Ventas (UF)
Las Condes	13.688	1.928.123.528
Santiago	5.185	939.605.986
Providencia	7.029	402.866.961
Vitacura	3.747	37.680.894
Maipú	235	2.519.216

Tabla N°15 Gráfico N°13 Cantidad de Empresas en Maipú

Empresas	Micro	Pequeña	Mediana	Grande
2005	13147	1770	167	99
2013	13760	2919	292	116

Tabla N° 16 Gráfico N°14 Situación de indigencia o pobreza de los residentes de Maipú

Años	1990	2000	2009
indigente	4,9	0,9	0,9
pobre	19,6	10,4	6,0
no pobre	75,4	88,6	93,0

Tabla N°17 Gráfico N°15 Nivel de educación de los residentes de Maipú

Años	1990	2000	2009
Sin Educación	0,9	1,6	2,6
Básica Incompleta	7,4	8,9	4,9
Básica Completa	17,5	8,5	7,3
Media Incompleta	20,8	25,1	18,8
Media Completa	32,1	38,0	36,3
Técnica/Universitaria Incompleta	11,4	8,2	15,0
Técnica/Universitaria Completa	9,8	9,7	15,0

Tabla N°18 Gráfico N°16 Total de ingresos monetario real en el hogar de los residentes de Maipú mensualmente

Años	1990	2000	2009
0	0,4	0,4	0,4
100.000-300.000	77,5	34,3	14,6
>300.000-600.000	17,4	40,2	27,3
>600.000-1millón	4,7	16,2	24,0
>1 millón	0,0	8,9	33,6

Tabla N°19 Gráfico N°17 Grupos Socioeconómicos en Maipú

G.S.E.	ABC1	C2	C3	D	E
2002	6,7	26	32,3	29,6	5,5
2012	8,8	27,3	31,4	27,7	4,8

Tabla N°20 Gráfico N°18 Residencia de los habitantes de Maipú, 5 años antes de realizar el censo de población

Residencia	1987	1997	2007
En esta comuna	59.52	73.40	78,6
En otra comuna	37.86	23.21	13,2
En otro país	0.89	0.61	0,5
Ignorado	1.74	2.78	7,7

Tabla N°21 Gráfico N°19 Total de viajes realizados y recibidos por comuna respecto del total de viajes realizados, año 2012

Comuna	%
Santiago	10,2
Maipú	8,0
Puente Alto	7,7
Las Condes	6,4
La Florida	5,6
Providencia	5,4
San Bernardo	5,3
Ñuñoa	3,9
Pudahuel	3,5
Quilicura	3,3
Peñalolén	2,4
La Pintana	2,4
Recoleta	2,3
El Bosque	2,2
San Miguel	2,2
E. Central	2,0
La Reina	1,8
La Granja	1,8
Vitacura	1,8
Macul	1,8
Renca	1,6
P.A.C.	1,6
Conchalí	1,5
Lo Barnechea	1,5
San Joaquín	1,5



La Cisterna	1,5
Independencia	1,4
Huechuraba	1,4
Cerro Navia	1,3
Quinta Normal	1,3
Cerrillos	1,3
Lo Prado	1,2
San Ramón	1,1
Lo Espejo	1,0
Pirque	0,6

Tabla N°22 Gráfico N°20 Viajes por motivo de trabajo o estudio respecto del total de viajes por comuna, año 2012

Comunas	%
La Pintana	65,6
Maipú	62,4
Quilicura	58,5
Peñalolén	56,0
Conchalí	53,8
Pirque	53,0
La Florida	51,9
Huechuraba	51,6
Puente Alto	51,6
Independencia	50,0
Macul	49,8
Lo Barnechea	49,6
San Ramón	49,6
Renca	49,4
E. Central	49,3
La Granja	48,2
El Bosque	46,6
Santiago	46,6
Recoleta	45,6
Cerrillos	45,3
Cerro Navia	44,9
Quinta Normal	44,9
Lo Espejo	44,1
San Joaquín	43,9

Pudahuel	43,8
Ñuñoa	43,4
Lo Prado	42,9
Las Condes	42,2
La Reina	42,0
Providencia	41,1
La Cisterna	40,8
P.A.C.	40,8
San Miguel	40,4
San Bernardo	40,2
Vitacura	40,1

Tabla N° 23 Gráfico N°21 Viajes por motivo de trabajo o estudio por comuna, año 2012

Comuna	Total de Viajes por motivo de Trabajo o Estudio	Viajes fuera de la comuna por motivo de Trabajo o Estudio
Maipú	2551	1500
Puente Alto	2446	1495
La Florida	1708	1160
Santiago	1592	760
Las Condes	1398	879
San Bernardo	1191	533
Quilicura	1162	608
La Pintana	1141	887
Ñuñoa	976	751
Pudahuel	957	674
Providencia	918	564
Peñalolén	824	592
El Bosque	661	471
La Granja	557	399
Conchalí	555	412
Recoleta	535	354
Renca	517	331
Macul	470	341
La Reina	465	377
Lo Barnechea	458	240
E. Central	429	284
San Miguel	427	303
P.A.C.	408	281

Vitacura	407	321
Cerro Navia	402	298
Huechuraba	385	230
San Joaquín	376	270
San Ramón	333	241
Quinta Normal	327	216
Independencia	319	193
La Cisterna	305	215
Lo Prado	295	223
Lo Espejo	283	223
Cerrillos	273	218
Pirque	238	154

Tabla N°24 Gráfico N°22 Porcentaje de viajes fuera de la comuna por motivo de trabajo o estudio, año 2012

Comuna	%
Maipú	70,9
Peñalolén	70,4
La Pintana	70,3
Puente Alto	68,4
Quilicura	67,2
La Florida	67,0
San Bernardo	64,6
San Ramón	63,9
E. Central	62,0
Conchalí	61,5
La Granja	60,5
Cerrillos	60,4
Recoleta	60,3
Independencia	59,9
El Bosque	59,5
Macul	58,7
San Miguel	57,8
Huechuraba	57,2
Cerro Navia	57,2
Renca	56,8
Lo Prado	56,7
Pudahuel	56,6

Lo Barnechea	55,4
Lo Espejo	54,5
Ñuñoa	53,8
Santiago	53,7
La Reina	53,2
P.A.C.	53,1
Pirque	51,7
San Joaquín	51,3
La Cisterna	51,3
Quinta Normal	50,5
Las Condes	50,3
Vitacura	48,9
Providencia	46,5

Tabla N°25 Gráfico N°23 Viajes fuera de la comuna respecto del total de viajes, por motivo de trabajo o estudio, año 2012

Comuna	%
La Pintana	51,0
Peñalolén	40,2
Conchalí	39,9
Maipú	36,7
Cerrillos	36,2
Macul	36,1
San Ramón	35,9
La Florida	35,2
Lo Espejo	34,8
La Granja	34,5
Pirque	34,3
La Reina	34,0
Ñuñoa	33,4
Cerro Navia	33,3
El Bosque	33,2
E. Central	32,6
Lo Prado	32,5
Renca	31,6
Vitacura	31,6
San Joaquín	31,5
Puente Alto	31,5

Pudahuel	30,8
Huechuraba	30,8
Quilicura	30,6
Independencia	30,3
Recoleta	30,2
Quinta Normal	29,6
La Cisterna	28,8
San Miguel	28,6
P.A.C.	28,1
Las Condes	26,5
Lo Barnechea	26,0
Providencia	25,3
Santiago	22,3
San Bernardo	18,0

Tabla N° 26 Gráfico N°24 Personas de 15 años o más de Maipú que trabaja o estudia en la comuna o fuera de ella

	2002	2012
En Maipú	27,2	30,9
En otra comuna	72,8	69,1

Tabla N° 27 Gráfico N°25 Viajes por motivo de trabajo o estudio de los residentes de Maipú fuera de la comuna, año 2012

Motivo	%
Trabajo	78,4
Estudio	21,6

Tabla N° 28 Gráfico N°26 Destino de los viajes de los residentes de Maipú, por razones de trabajo o estudio. Eje horizontal comunas ordenadas según distancia a Maipú

Comuna	1991	2001	2012
Cerrillos	7,5	6,3	10,6
Lo Espejo	0,7	0,8	1,2
Lo Prado	2,0	0,5	1,6
Pudahuel	2,2	5,8	8,9
P.A.C.	1,5	0,0	1,6
La Cisterna	1,1	0,5	0,7

San Ramón	0,2	0,3	0,5
El Bosque	1,2	0,8	0,7
San Bernardo	0,7	2,6	1,6
Est. Central	13,5	8,9	8,7
San Miguel	1,2	1,1	1,4
La Granja	0,4	0,0	0,5
Calera de Tango	0,0	0,8	1,0
Santiago	35,2	32,6	24,0
San Joaquín	1,4	0,8	1,2
Quinta Normal	4,1	0,8	1,9
Cerro Navia	0,7	0,8	1,1
La Florida	1,7	1,1	2,3
Renca	1,0	0,5	1,1
La Pintana	0,7	0,5	0,9
Quilicura	0,1	2,6	1,5
Independencia	1,6	2,6	1,2
Macul	1,1	1,8	1,3
Conchalí	1,3	0,5	0,4
Puente alto	0,3	0,3	2,0
Peñalolén	0,2	0,5	0,6
Ñuñoa	3,1	2,6	2,7
Providencia	9,0	6,8	7,7
La Reina	0,4	0,8	0,3
Huechuraba	0,2	1,3	1,0
Recoleta	1,9	1,1	2,2
Las Condes	2,7	6,8	5,8
Vitacura	0,9	3,7	1,0
Lampa	0,0	1,3	0,3
Lo Barnechea	0,3	0,3	0,2
Colina	0,0	1,3	0,1

Tabla N°29 Gráfico N°27 Distancia en ruta de Maipú a otras comunas

Comuna	Distancia en Ruta (KM)
Cerrillos	6,7
Lo Espejo	9,4
Lo Prado	11,1
Pudahuel	11,3
P.A.C.	11,6

La Cisterna	13,1
San Ramón	14,3
El Bosque	15
San Bernardo	15,9
Est. Central	16,1
San Miguel	16,2
La Granja	16,7
Calera de Tango	17,6
Santiago	17,7
San Joaquín	18,4
Quinta Normal	18,6
Cerro Navia	19,1
La Florida	19,3
Renca	20,1
La Pintana	22,1
Quilicura	22,7
Independencia	24,2
Macul	24,5
Conchalí	24,9
Puente alto	25,7
Peñalolén	26,6
Ñuñoa	28,7
Providencia	29,9
La Reina	31,4
Huechuraba	31,7
Recoleta	31,7
Las Condes	33,5
Vitacura	34,1
Lampa	36,1
Lo Barnechea	42,5
Colina	46,3

Tabla N° 30 Gráfico N°28 Población de Maipú dividida por tramos de edad

Edad	Población
0 - 4 años	41834
5 - 14 Años	82057
15 - 29 Años	141606
30 - 64 Años	256568

65 y + Años	36138
-------------	-------

Tabla N° 31 Gráfico N°29 Total de matrículas en colegios de Maipú, año 2012

Colegios	Matriculas
Municipales	20055
Subvencionados	80423
Particulares	2715

Tabla N° 32 Gráfico N°30 Cantidad de colegios en Maipú año 2012

Colegios	Cantidad
Municipales	47
Subvencionados	126
Particulares	12

Tabla N° 33 Gráfico N°31 Medio de transporte de los residentes de Maipú que trabaja o estudia fuera de la comuna, año 2012

Medio de transporte	%
Bus alimentador y Bus alimentador	1,1
Bus Institucional	1,5
Bicicleta	1,6
Bus urbano con pago al conductor (Metro bus y otros)	1,7
Bus Alimentador y Bus troncal	1,7
Taxi colectivo y Metro	2,4
Furgón escolar	2,6
A pie	2,7
Bus troncal y Bus troncal	3,4
Bus alimentador	4,3
Metro	4,9
Bus troncal y Metro	9,0
Bus alimentador y Metro	11,5
Bus troncal	15,0
Auto	23,7



Tabla N° 34 Gráfico N°32 Cantidad de vehículos por hogar de los residentes de Maipú, año 2012

Vehículos	%
0	57
1	38,1
2 o mas	4,9

Tabla N° 35 Gráfico N°33 Tiempo de traslado de los residentes de Maipú que trabajan o estudian fuera de la comuna, año 2012

Tiempo	%
< o = a 30 minutos	14,1
> o = a 31 minutos y 1 hora	39,7
> o = a 1 hora y 1 hora 30 minutos	30,6
entre 1 hora 30 minutos y 2 horas	11,9
> 2 horas	3,7

Gráfico N°36 Listados libres

Respuestas	Índice de Saliens
Lejanía	0,737
Metro ha sido una solución	0,733
Congestión/Aglomeración	0,697
Madrugar	0,683
Cansancio / estrés	0,681
Pérdida de Tiempo	0,675
Escaza locomoción y Frecuencia	0,673
Gasto de dinero	0,659
Red Vial	0,608
Mala calidad del servicio	0,6
Orden y Respeto	0,513
Malos Tratos	0,508
Recreación	0,5
Inseguridad y Delincuencia	0,477
Poco tiempo familiar y de recreación	0,455
Calidad de vida	0,435
Falta ciclovías	0,225
Cambio en el Tiempo atmosférico	0,2

Tabla N° 37 Gráfico N°35 Índice de Saliens

Respuestas	Eje X	Eje Y
Congestión/Aglomeración	0,18	2,35
Escaza locomoción y Frecuencia	0,11	2,30
Pérdida de Tiempo	0,11	2,20
Cansancio / estrés	0,09	2,75
Madrugar	0,08	2,40
Mala calidad del servicio	0,07	3,05
Lejanía	0,07	2,30
Inseguridad y Delincuencia	0,06	3,06
Red Vial	0,05	2,80
Poco tiempo familiar y de recreación	0,05	3,40
Malos Tratos	0,04	3,25
Calidad de vida	0,04	3,45
Gasto de dinero	0,01	2,75
Metro ha sido una solución	0,01	2,30
Falta ciclovías	0,01	4,50
Orden y Respeto	0,01	3,50
Cambio en el Tiempo atmosférico	0,00	5,00
Recreación	0,00	3,00

## **FUENTES**

### **Escritas:**

- Atlas Comunal Maipú 2012. Dirección de desarrollo comunitario
- Atlas Comunal Maipú 2015. Dirección de desarrollo comunitario
- BALBO Marcello, JORDAN Ricardo, SIMIONI Daniela, Compiladores. La Ciudad Inclusiva, Cuadernos de la CEPAL. Naciones Unidas. Santiago, 2003
- ESTEBAN SOMS G. GUIDO DE LA TORRE A. CUADERNO 2 METODOS DE VISUALIZACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL MIDEPLAN Santiago, 2004-2006
- MINISTERIO DEL INTERIOR. Decreto con Fuerza de Ley 1-3260. 17-03-1981, Santiago. En: <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=3396&idVersion=1998-09-24>
- SECPLA, Secretaria Comunal de Planificación, Unidad de Estudios. Memoria Explicativa, Planificación Territorial Estratégica. Maipú 21 Barrios. Municipalidad de Maipú. 3° Edición. Octubre 2011
- Serie medio ambiente y desarrollo CEPAL Las nuevas funciones urbanas: gestión para la ciudad sostenible División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos, naciones unidas Santiago de Chile, abril de 2002
- W. R. Davidge (1927), Hertfordshire Regional Planning Report 1927, Vacher & Sons Ltd, Westminster, for the Hertfordshire Regional Planning Committee

### **Bases de datos:**

- Asociación de Investigadores de Mercado (AIM)
- Encuesta de Caracterización Socioeconómica 1990,2000 y 2009
- Encuesta Origen-Destino Año 1992, 2002 y 2012
- Instituto Nacional de Estadísticas: Censos 1970, 1982,1992,2002, 2012
- Instituto Nacional de Estadísticas: Redatam (1992 y 2002)
- Ministerio de educación 2012

- Plataforma online INSTAGIS
- Secretaria de Planificación Comunal Maipú
- Servicio de Impuestos Internos años 2005 y 2013.  
EN: <http://www.sii.cl/estadisticas/empresas.htm>

#### **Entrevistas:**

##### **SECPLA.**

- Angélica Crooker Vivar (Coordinadora de la unidad de estudio y proyectos de Secpla Maipú). Entrevista realizada martes 23 de junio 2015.
- José Antonio Céspedes (Técnico en la unidad de estudio y proyectos de Secpla Maipú). Entrevista realizada martes 23 de junio 2015.

##### **Residentes de la Comuna**

- Alejandro Valdez Rubio, 42 años. Entrevista Martes 10 de Noviembre
- Darío Ramírez Opazo, 66 años. Entrevista Jueves 29 de Octubre
- Guillermo Saavedra Ibaseta, 60 años. Entrevista Domingo 25 de Octubre
- Janet Fredes Carreño, 55 años. Entrevista Lunes 26 de Noviembre
- Jorge Ramírez, 64 años. Entrevista Viernes 18 Diciembre
- Julia Morales. 46 años. Entrevista Sábado 31 Octubre
- Marcos Contreras González, 41 años. Entrevista Martes 3 de Noviembre
- Marilúz Castro Ferrada, 53 años. Entrevista Miércoles 28 de Octubre
- Marysol Castro Ferrada, 53 años. Entrevista. Miércoles 28 de octubre
- Rigoberto Navarrete Riquelme, 57 años. Entrevista Domingo 8 de Noviembre
- Rosa Chávez Gajardo. 46 años. Entrevista Martes 27 Octubre
- Ruth Bascur Torres, 57 años. Entrevista Jueves 17 de Diciembre
- Solange Núñez Parra. 44 años. Entrevista Martes 27 Octubre
- Washington Gayoso. 60 años. Entrevista Sábado 24 Octubre

## Bibliografía:

- BÄHR Jürgen, RIESCO Ricardo. Estructura urbana de las metrópolis latinoamericanas. El caso de la ciudad de Santiago. Revista de Geografía Norte Grande, N°8. P. 27-55. 1981
- BORDSFORD Axel, HIDALGO Rodrigo. El crecimiento urbano en Europa: conceptos, tendencias y marco comparativo para el área metropolitana de Santiago de Chile. Estudios Geográficos Vol. LXX, 266, pp. 181-203 Enero -Junio 2009.
- BORDSFORD Axel, HIDALGO Rodrigo. The fragmented city changing patterns in Latin American cities. The Urban Reinventors Online Journal, Issue 3/09 The Right to the City: the Entitled and the Excluded 2009. En: [www.urbanreinventors.net](http://www.urbanreinventors.net)
- CARDENAS, LUZ. Urbanismo versus urbanización: distintas modalidades de hacer ciudad. Revista de Urbanismo N°1 - Diciembre de 1999. EN: [www.revistaurbanismo.uchile.cl](http://www.revistaurbanismo.uchile.cl)
- CASTELLS, Manuel. El análisis sociológico del proceso de urbanización. Universidad Católica de Chile, Santiago, 1970.
- CHUECA, Fernando. Breve historia del urbanismo. Madrid: Alianza, 1998.
- CONTRERAS Yasna. La recuperación urbana y residencial del centro de Santiago: Nuevos habitantes, cambios socioespaciales significativos. EURE. Volumen 37. N° 112 septiembre 2011. pp. 89-113.
- DE MATTOS Carlos. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue. Revista EURE. Vol. XXV. N° 77. pp. 29-56, Santiago de Chile, Diciembre 1999
- DE MATTOS Carlos. Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización? EURE. Volumen 28. N°85. Santiago, Diciembre 2002.
- DE RAMÓN, Armando. Santiago de Chile (1541 – 1991) historia de una sociedad urbana. Santiago. Sudamericana, 2000

- DUCCI María Elena. Área urbana de Santiago 1991-2000: expansión de la industria y la vivienda. EURE. Volumen 28. N°85. Santiago, Diciembre, 2002
- SABATINI Francisco. Reforma de los mercados de suelo en Santiago, Chile: efectos sobre los precios de la tierra y la segregación residencial. EURE. Volumen 26. N°77. Santiago, mayo 2000.
- FERRANDO Francisco, Santiago de Chile: antecedentes demográficos, expansión urbana y conflictos. Revista de Urbanismo, N°18, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, junio de 2008.
- FONT Jaume, PUJADAS Roma, Ordenación y Planificación Territorial. Madrid. Síntesis, 1998.
- GEORGE, Pierre. Geografía Urbana. Barcelona. Ariel, 1974.
- GARRETÓN Matías. Desigualdad espacial y utilidad social: esfuerzos de movilidad y accesibilidad en el Gran Santiago. Territorios 25, pp. 35-64. 2011.
- HALL, Peter. Ciudades del Mañana. Barcelona. Editorial del Serbal, 1996.
- HIERNAUX Daniel, LINDÓN Alicia. La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. Papeles de población, octubre-diciembre, N° 42. Universidad autónoma del estado de México, Toluca, México, 2004.
- HIDALGO Rodrigo. ¿Se acabó el suelo en la gran ciudad? Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile. Revista EURE. Volumen XXXIII. N° 98, pp. 57-75. Santiago de Chile, mayo de 2007
- HIDALGO Rodrigo, SALAZAR Alejandro, LAZCANO Rodrigo, ROA Francisco ALVAREZ Lily, CALDERON Mario. Transformaciones socioterritoriales asociadas a proyectos residenciales de condominios en comunas de la periferia del Área Metropolitana. REVISTA INVI. VOLUMEN 20. N° 54, pp. 104 A 133. AGOSTO 2005.
- INZULZA Jorge, GALLEGUILLOS Ximena. Latino gentrificación y polarización: transformaciones socioespaciales en barrios pericentrales y periféricos de Santiago, Chile. Revista de Geografía Norte Grande, N° 58, pp. 135-159

- JANOSCHKA, Michael El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. Revista EURE. Volumen XXVIII, N° 85, pp. 11-29, Santiago de Chile, diciembre 2002
- JIRÓN Paola, MANSILLA Pablo. Las consecuencias del urbanismo Fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. Revista EURE N° 121, Septiembre 2014, pp. 5-28.
- JIRÓN Paola, LANGE, Carlos, BERTRAND María. Movilidad jirón EXCLUSIÓN Y DESIGUALDAD ESPACIAL: Retrato desde la movilidad cotidiana. Revista INVI. Volumen 25 N° 68 pp. 15-57. Mayo 2010
- JOHNSON, JAMES. Geografía Urbana. Barcelona. Oikos-tau, 1987.
- ORTIZ Jorge, SCHIAPPACASSE Paulina. Evolución de la diferenciación areal interna del espacio social del Gran Santiago: una dinámica opuesta a la sostenibilidad social de la ciudad. Investigación geográfica, Chile, N° 34.pp. 61 a 76, Santiago, 2000
- PACIONE Michael. Urban geography, Land Use in the city Urban structure and land use in the western city 137-163. Routledge, Oxford. 2009
- PAVEZ, María, Marcha a pie urbana y regional y movilidad en los modelos de ciudad para Santiago de Chile. Revista INVI N° 71. Volumen N° 26. Pp. 57-85. Mayo 2011.
- GAKENHEIMER Ralph, Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. Revista EURE. Volumen XXIV, N° 72, pp. 33-52, Santiago de Chile, septiembre 1998
- RODRÍGUEZ VIGNOLI, JORGE. Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. Revista Eure, Vol. XXXIV, N° 103, pp. 49-71, diciembre 2008
- VIOLICH, Francis y ASTICA, Juan B. Desarrollo de la comunidad y el proceso de la planificación urbana en América Latina. Los Ángeles, California USA: Universidad de California. 1971.