

# Estrategias colectivas de movilidad en un espacio mixto

LA PLAZA DE MAIPÚ EN SANTIAGO DE CHILE\*

COLLECTIVE MOBILITY STRATEGIES IN A MIXED LAND USED SPACE

Plaza de Maipú in Santiago de Chile

ESTRATÉGIAS COLETIVAS DE MOBILIDADE EM UM ESPAÇO COM USO DO SOLO MISTO

Praça de Maipú, Santiago do Chile

**Alejandro Cortés-Salinas**

Geógrafo, Magíster en Desarrollo Urbano  
 Laboratorio Ciudad y Movilidad, Universidad Católica de Chile.  
[alejandro.cortes@uc.cl](mailto:alejandro.cortes@uc.cl)

**Cristhian Figueroa-Martínez**

Arquitecto, Magíster en Proyecto Urbano  
 Laboratorio Ciudad y Movilidad, Universidad Católica de Chile.  
[cofiguer@uc.cl](mailto:cofiguer@uc.cl)

**Recibido:** 03 de Marzo de 2013

**Aprobado:** 12 de Noviembre de 2014

## Resumen

Los desplazamientos cotidianos de las personas enfrentan hoy una serie de dificultades que provienen de la complejidad de las ciudades, las construcciones sociales y las necesidades originadas por los grupos a los que pertenecen. Para superar tales problemas, las personas despliegan estrategias que les permiten maximizar el uso de sus tiempos, aprovechando sus capacidades personales y las oportunidades que ofrecen los espacios que deben recorrer. El objetivo del presente texto es caracterizar prácticas de movilidad de las personas en un espacio de uso mixto en la ciudad de Santiago de Chile (Plaza de Maipú), considerando las limitantes que provienen desde las construcciones sociales y desde la familia. Para lograr dicho objetivo se analizarán las experiencias de los habitantes del entorno de la Plaza de Maipú que muestran cómo un mismo espacio puede tener distintos significados y funciones.

**Palabras claves:** movilidad, estrategias de desplazamiento, familia.

## Abstract

Nowadays, people's daily trips face several difficulties which came from the complexity of the cities, social constructions and the necessities originated by the groups where they belong. To overcome these problems, people display strategies which allow them to maximize their times; taking advantage of their personal capabilities and the opportunities offered by the spaces that they must cover. The present paper has the objective to portray people's daily mobility practices of a mixed used land space in the city of Santiago de Chile (Plaza de Maipú), considering the problems which came from social constructions and the family. To achieve the objective, the paper analyzes experiences from inhabitants of Plaza de Maipú's surroundings which shows how the same space can have different meanings and functions.

**Key words:** mobility, trip strategies, family.

## Resumo

Os deslocamentos diários das pessoas na atualidade enfrentam uma série de dificuldades decorrentes da complexidade das cidades, construções sociais e as necessidades que vem dos grupos aos quais pertencem. Para superar esses problemas, as pessoas implantam estratégias que permitam maximizar o uso do tempo, usando as habilidades pessoais e as oportunidades que os espaços percorridos oferecem. Este trabalho tem como objetivo caracterizar as práticas de mobilidade das pessoas em uma área de uso do solo misto na cidade de Santiago do Chile (Praça de Maipú), considerando as limitações que vêm de construções sociais e da família. Para atingir o objetivo serão analisadas as experiências de moradores da Praça de Maipú mostrando como o mesmo espaço pode ter diferentes significados e funções.

**Palavras-chave:** mobilidade, estratégias de deslocamento, família.

\* El artículo está sustentado en el trabajo de tesis desarrollado por uno de los autores para la obtención del grado de Magister en Desarrollo Urbano de la Universidad Católica de Chile en el año 2012

## Introducción

Actualmente las ciudades latinoamericanas se encuentran insertas en un rápido proceso de transformación de sus bases económicas y sociales, planteando una serie de desafíos para sus habitantes. Uno de los desafíos que enfrentan las personas son los desplazamientos que hoy están en jaque por la proliferación de nuevas necesidades y por la complejidad de los sistemas urbanos que oponen resistencia al movimiento a través de la dispersión de las actividades, de una rampante congestión vehicular y de sistemas de transporte incapaces de responder a las crecientes demandas de movilidad.

### Cristhian

#### Figueroa-Martínez

Arquitecto y Magíster en Proyecto Urbano de la Universidad Católica de Chile. Ha trabajado en proyectos de investigación sobre espacio público, movilidad, transporte y espacio público. Recibió el premio Investigador Joven del Institut pour la Ville en Mouvement (2012) y el primer lugar a la mejor ponencia en el III Encuentro Iberoamericano de Movilidad Urbana Sostenible. Es miembro del Laboratorio de Ciudad y Movilidad y profesor instructor de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Universidad Católica de Chile.

### Alejandro

#### Cortés-Salinas

Geógrafo, Magíster en Desarrollo Urbano y doctorando en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Universidad Católica de Chile. Ha sido asesor técnico del Directorio de Transporte Público Metropolitano y de la Subsecretaría de Transportes de Chile en temas de promoción del uso del transporte público. Es miembro del Laboratorio de Ciudad y Movilidad de la Universidad Católica de Chile donde desarrolla su investigación doctoral y contribuye en proyectos de investigación sobre espacio público, movilidad y transporte.

Santiago de Chile, no ajeno a tales fenómenos, posee una serie de problemáticas asociadas al rápido cambio en los hábitos de sus habitantes, a la transformación de sus áreas centrales y periféricas (densificación y sub-urbanización), y a sistemas de transporte público y privado en los límites de la eficiencia. Sin embargo, el mismo panorama permitió la proliferación de actividades en lugares no tradicionales, especialmente en las periferias residenciales.

De esta forma, políticas de transporte como la –difícil– implementación de un nuevo sistema de transporte público en el año 2007 (Transantiago), el crecimiento de la red del ferrocarril urbano (Metro), la multiplicación de los grandes centros comerciales y la ampliación de los existentes, el aumento de la tasa de motorización, entre otros, permitieron a los santiaguinos la articulación de una serie de estrategias de movilidad que posibilitan una mejor conducción de su diario vivir.

Las estrategias desplegadas por el espacio urbano responden a una serie de necesidades personales, pero también provienen de sus contextos familiares y de las necesidades del colectivo. Esta situación es especialmente relevante si se considera que la calidad de vida a menudo depende de cómo se programen los desplazamientos y del ingenio de las secuencias de actividades (Ascher, 1998), de la capacidad para sincronizar sus prácticas de movilidad en el tiempo y el espacio, y de aprovechar las oportunidades que ofrecen los sectores que recorren cotidianamente (Kaufmann y Flamm, 2003).

Mediante el estudio de relatos de las prácticas de movilidad de los habitantes de un sector de Santiago, el presente escrito busca comprender la manera en que las personas utilizan las oportunidades que ofrecen los entornos de sus desplazamientos cotidianos e incorporan al mismo tiempo las necesidades personales y las colectivas asociadas a la familia.

El lugar de estudio corresponde a la Plaza de Maipú, plaza fundacional de una localidad rural tradicional que hoy, completamente conurbada con la metrópolis, es el núcleo funcional de unos de los sectores de mayor dinamismo demográfico de la ciudad de Santiago. A raíz del rápido crecimiento demográfico, hoy, la Plaza atrae más de veinte mil desplazamientos en un día hábil promedio y concentra una mixtura de actividades que

incluyen comercio, administración local, educación, salud, entre otras.

## La movilidad en el contexto de las necesidades colectivas

Para Módenes (2007) la movilidad es el conjunto de desplazamientos que realizan las personas en el espacio cualquiera que sea su duración, distancia, medios usados, causas y consecuencias. Corresponde al fenómeno que permite la satisfacción de las necesidades de conexión, incluyendo motivos variados que poseen distintas expresiones espaciales y temporales (Herce, 2009). Estas distintas expresiones indican que “la movilidad es resultante de la distribución territorial de infraestructuras y servicios de transporte, y también de aspectos que se enmarcan en lo familiar, vecinal, y social” (Gutiérrez, 2010: 6).

De esta última definición se desprende que no todas las personas poseen el mismo potencial para desplazarse (Chang, Chen y Somerville, 2003; Cortés, 2012; Miralles, 2002). Por ello, distribuyen sus desplazamientos a lo largo de la jornada dependiendo de las posibilidades que les presenta el territorio que habitan y el grupo social al que pertenecen, generando un programa de actividades que, según el Institut de Recherche des Transports (1979), corresponde al conjunto de actividades realizadas en un período de tiempo definido, con algunas limitaciones de horario y, eventualmente, en el orden en que son llevadas a cabo.

Entre los factores sociales que determinan este potencial de movilidad se destacan el ingreso, el género y la edad (Figueroa, 2011, Péters, 1998, Kaufmann y Widmer, 2005). Todos ellos provienen de construcciones colectivas asociadas usualmente a fenómenos como la percepción de la inseguridad y el acceso inequitativo a la información, asimismo, aluden a la condición de un individuo enfrentado a la sociedad como total.

En relación al género, Péters apunta que “las principales diferencias en las necesidades básicas de movilidad de hombres y mujeres están relacionadas con la división del trabajo, influenciada por el género dentro de la familia y la comunidad” (Péters, 1998: 12). Al respecto, Jirón (2007) indica que, por lo general, la mayor parte de las actividades externas al hogar son atribuidas principalmente a los hombres adultos, mientras que las actividades dentro de la casa son atribuidas a las mujeres adultas.

Este último punto es corroborado por diversos autores (Izard, 1985; Perrot, 1997; Valcárcel y Quirós, 2008) que consideran que las mujeres pertenecen a un grupo históricamente relegado de la esfera pública, asociado a las labores de sustento y supervivencia del hogar. Esta labor de sustento implica la mantención económica, social y funcional del hogar y la del resto de los integrantes de la familia (especialmente menores de edad y de tercera edad). En términos de movilidad esto se traduce en una serie de desplazamientos que incluyen: acompañamiento de niños y adultos mayores a centros de salud, educación y recreo,

compra de comida e insumos para el hogar, pago de cuentas, visita a familiares y amigos, entre otros.

Todos los traslados obligan a las mujeres a desplegar múltiples trayectorias al interior y exterior de sus barrios de habitación, disminuyendo el tiempo disponible para sus propias necesidades (Figueroa, 2011). Consecuentemente, no es de extrañar que dadas las limitaciones del hogar, las mujeres posean una mayor valoración del tiempo (Alcaíno y Gutiérrez, 2009), una tendencia a la inmovilidad (Jirón, 2007), una dificultad para realizar desplazamientos prolongados (Aguirre, 1992; Rosenbloom, 2004) y una facilidad para caer en la pobreza (Valenzuela, 2003).

La edad también impacta en la movilidad porque está relacionada con las tareas que son atribuidas, aceptadas o esperadas por parte de ciertos integrantes, y con la posibilidad de hacer uso de modos de transporte determinados. De esta forma, los niños en edad pre-escolar y las personas de la tercera edad corresponden a los grupos menos móviles ya que poseen menores responsabilidades y dificultades fisiológicas crecientes para desplazarse, y muchas veces dependen de terceros para realizar sus actividades cotidianas –en su mayoría mujeres– (Figueroa, 2011).

En el caso específico de los niños y adolescentes menores de catorce años, su movilidad también está influida por la percepción de seguridad que poseen sus tutores, teniendo más independencia los niños y adolescentes que habitan y circulan por espacios con seguridad vial y social (Figueroa, 2011).

Contrariamente, los adolescentes y jóvenes tienden a desarrollar prácticas de movilidad independientes, desplegándose por amplios territorios y multiplicando sus propósitos de desplazamiento (Kaufmann y Widmer, 2005). En otras palabras, realizan prácticas de movilidad con el fin de socializar y desarrollar vínculos de amistad que, en algunos casos, cuando es incompatible con la localización residencial (sobre todo suburbana), puede incluso motivar un cambio de residencia (Hanson, 2005).

En un ámbito colectivo, la familia es un factor relevante en el momento de comprender las características de la movilidad de las personas, pues indica que existen decisiones que superan al individuo y se asocian al grupo como un todo organizado e interdependiente. Así, existe un presupuesto de movilidad del grupo que se procurará repartir bajo criterios de eficiencia máxima. La idea detrás de la distribución es que cada integrante pueda aprovechar sus características como individuo, satisfacer las necesidades propias de conexión y, también, algunas de interés grupal imprescindibles para el funcionamiento familiar (Cortés, 2012).

Como existe un aprovechamiento de las características de cada individuo, usualmente, la distribución tiende a ser desigual (Cortés, 2012). Por ejemplo, los adolescentes realizan desplazamientos asociados al pago de cuentas que requieren el uso del transporte público, mientras que los niños ejecutan compras de alimentos menores al interior de los barrios de residencia en radios abordables en cortas caminatas.

Todos los desplazamientos, tanto personales como colectivos, conforman en las familias una cierta demanda de mo-

vilidad, la cual, no es fija sino que depende de factores como el tamaño y la estructura de las familias, y los recursos de la misma. El tamaño influye porque existe un mayor número de integrantes que requieren desplazarse y una dependencia mutua en el momento de elegir quién va a desplazarse, cómo y cuándo lo hará.

En segunda instancia, la estructura familiar también afecta la demanda de movimiento como consecuencia de la división interna de las tareas y el ciclo de vida familiar en que se encuentren sus miembros: las familias se expanden y se reducen conforme a la necesidad de educación, salud de los parientes o ausencia temporal de personas que trabajan en sectores distantes, por nombrar algunas condiciones relevantes (Vasconcellos, 2010).

Por último, la disponibilidad de algunos recursos, como el automóvil, la localización de la residencia, la accesibilidad de los equipamientos, las competencias de cada integrante de la familia, el acceso a la información y la comprensión y apropiación de la misma influyen en el aumento o disminución de la demanda de movilidad (Kaufmann y Flamm, 2003; Thomas, Pattaroni y Kaufmann, 2011).

Si bien, todas las demandas de movilidad y la distribución de las tareas al interior de las familias inducen traslados urbanos, la forma final que estos adquieren también depende de los lugares de destino. En ese sentido, lugares mono-funcionales colaboran con desplazamientos prolongados para satisfacer carencias simples, contrariamente, los espacios mixtos permiten la elaboración de estrategias complejas que facilitan la resolución de las necesidades.

## La Plaza de Maipú: espacio de uso mixto

Ubicada en la periferia sur-poniente de Santiago, Maipú es la segunda comuna más poblada de la ciudad con un poco más de 500 mil habitantes (Instituto Nacional de Estadísticas, 2012). Corresponde a una localidad agrícola que a partir de la década de 1980 comenzó un proceso de crecimiento demográfico en torno al poblado original y al camino que lo comunicaba con el centro de Santiago (avenida Pajaritos), producto de la liberalización de los mercados del suelo, la “periferización” de las viviendas de bajo costo y el aumento sistemático del ingreso de los capitalinos (véase Figura No. 1).

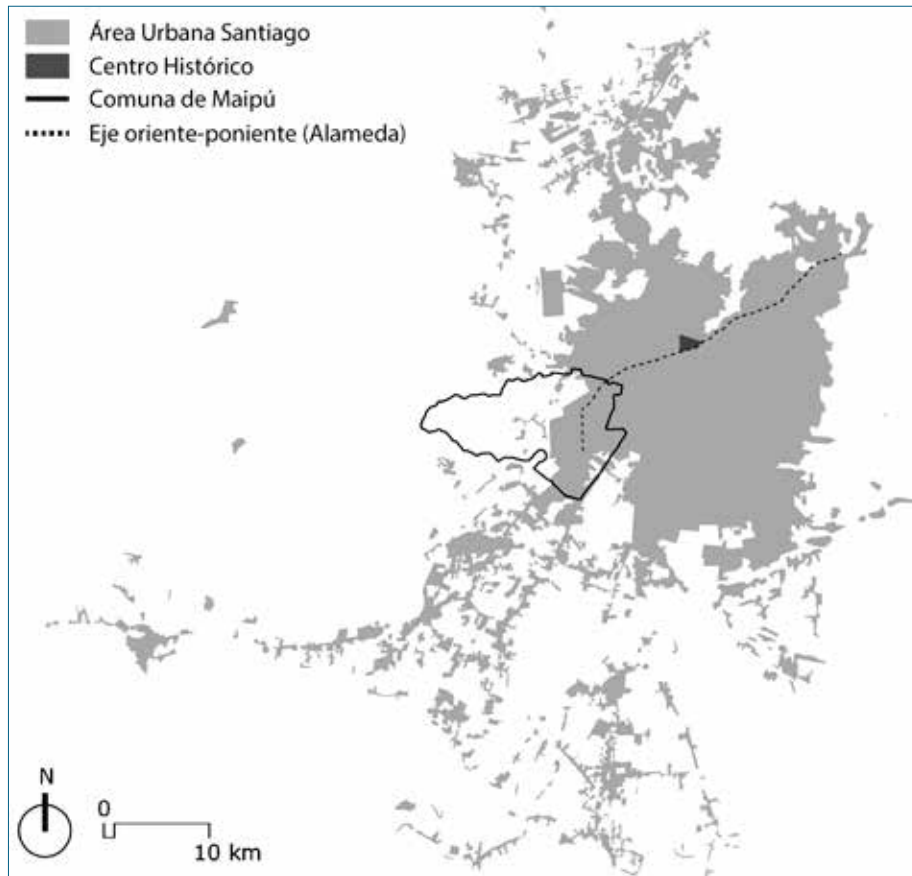


Figura No. 1: Localización de Maipú con respecto al Gran Santiago. Fuente: elaboración propia.

Maipú fue receptáculo de más 10.000 viviendas sociales entre 1978 y 1995, que corresponde al 6% del total de la ciudad (Hidalgo, 2004). Al mismo tiempo, la comuna constituyó un refugio para las nuevas clases medias santiaguinas desde la década de 1990 (véase Cuadro No. 1). Todo esto configuró un territorio altamente poblado, con una mixtura social y con una amplia gama de equipamientos y servicios concentrados principalmente en la avenida Pajaritos y en la plaza fundacional que es lugar en donde la última arteria interseca a la avenida 5 de Abril (Figura No. 2).

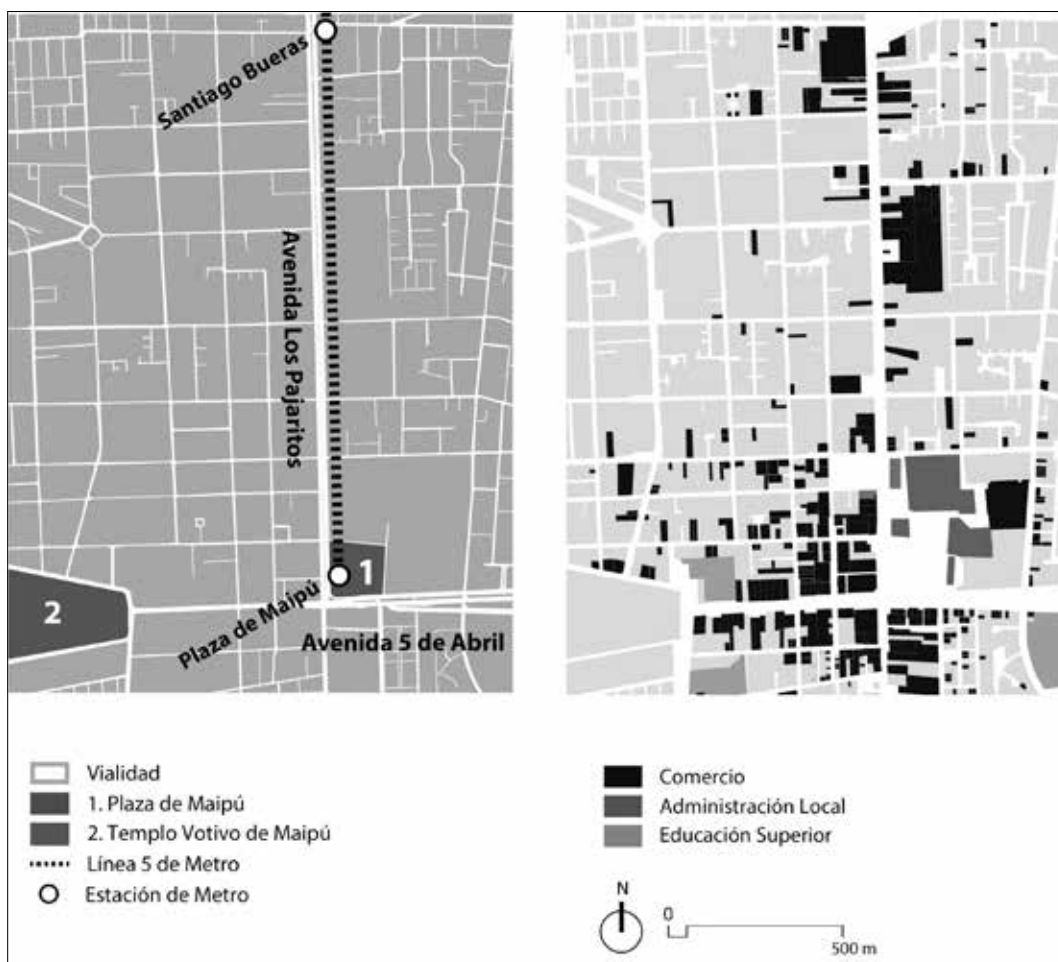
Año	Población
1982	126.191
1992	255.243
2002	467.861
2012	525.070

**Cuadro No. 1:** Crecimiento poblacional de la comuna de Maipú. Fuente: Dirección de Desarrollo Comunitario de Maipú, 2012; Instituto Nacional de Estadísticas, 2012.

Por distintas políticas de transporte, este cruce concentra hoy en día una amplia oferta de transporte público que in-

cluye 10 líneas de taxis colectivos, tres servicios de transporte rural, un servicios al aeropuerto, 12 servicios alimentadores, 15 troncales de transporte urbano y la estación terminal de la línea 5 del Metro de Santiago (Plaza de Maipú), inaugurada el año 2011. Debido a esta oferta, la Plaza de Maipú es uno de los espacios de intercambio modal con mayor volumen de pasajeros de la ciudad. Sólo entre servicios de Transantiago existen cerca de 40.000 combinaciones en un día hábil normal, mientras que 60.000 usuarios realizan combinación entre los buses de superficie y la estación de metro del lugar (Coordinación Transantiago, 2012).

Por otro lado, la concentración demográfica de la comuna y la complejidad en el transporte permitieron la generación de un área con una alta concentración de actividades, que incluyen servicios financieros, comercio de todo tipo (ambulante, comercio local, grandes almacenes, entre otros), equipamientos educacionales (primaria, secundaria y superior) y de salud. A esto se suma el gobierno local que posee todas sus dependencias en el entorno de la Plaza, complejizando aún más la configuración del sector (véase Figura No. 2).



**Figura No. 2:** Estructura básica y actividades del sector Plaza de Maipú. Fuente: elaboración propia con base en Sistema de Información Territorial de Maipú, 2012.

Todo esto conforma un espacio propicio para la resolución de un sinnúmero de necesidades, sin embargo, el modo en que estas son resueltas por las personas evidencian una serie de decisiones que provienen del ámbito familiar, así como también de las condicionantes propias de su experiencia como individuos.

## El despliegue de las estrategias personales por el espacio urbano

Si bien, el proceso decisional al interior de las familias plantea las estrategias para resolver las diferentes necesidades, en el momento de realizar las prácticas de desplazamiento en el espacio urbano, diferentes factores moldean la forma física que adquiere el traslado y los lugares que él mismo atraviesa. Una de las mujeres que circula habitualmente por la Plaza de Maipú (Patricia, 50 años, empleada doméstica)<sup>1</sup> indica que la elección del lugar de compra está supeditada a las relaciones familiares. Así, a la pregunta en cuál feria libre (mercados temporales localizados en las calles) compra, responde que depende del lugar en donde se encuentre: “de repente voy donde mi hija y aprovecho al tiro la pasadita, compro algo y me vengo porque tengo que saber tenerle el almuerzo a mi mamá a la una”.

El mismo relato muestra que el tiempo disponible de las mujeres que habitan este sector de Santiago se encuentra sometido a las necesidades de otras personas, respondiendo al rol que las mujeres tienen asignado “socialmente” como soporte de las familias a las que pertenecen (Figueroa, 2011; Rainero, 2001). Ello implica una mantención física del hogar que las obliga a delimitar su tiempo en pos de las compras, el pago de cuentas o la movilización de las personas que no pueden desplazarse por sí mismas.

Sin embargo, más allá de las limitaciones que establece la condición de género, resulta interesante observar que si bien estas condicionan la disponibilidad de tiempo, la mixtura de usos y actividades en el entorno de la Plaza permite a las mujeres articular prácticas que maximizan el uso del tiempo. Así, un segundo testimonio apunta lo siguiente:

Antes nos organizábamos y dentro de las compras del supermercado [mensuales] distribuíamos lo que le echaríamos al pan en la hora de once y para las colaciones, pero por ejemplo ahora afuera de la estación del Metro se colocan a vender mermeladas, queso fresco, queques, y claro, uno al principio los compra temerosa, pero después ves que es la misma persona y que en general son de producción casera, así que nos acostumbramos y ahora ya casi no compramos cecinas o queso en el supermercado, sino que le compramos a la casera [de la estación] (Verónica, 30 años, profesora).

Como se evidencia, Verónica describe un comportamiento que permite optimizar los traslados (véase Figura No. 3).

<sup>1</sup> Los nombres de las personas entrevistadas han sido debidamente modificados en función a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 19.628/99 sobre protección de la vida privada.

El encadenamiento de actividades o multiplicación de propósitos en el desplazamiento corresponde a una estrategia de movilidad donde el desplazamiento adquiere un propósito múltiple (Hensher y Reyes, 2000; McGuckin y Murakami, 1999; Primerano et al., 2008; Strathman, Dueker y Davis, 1994). En términos simples, esto ocurre por la división de una trayectoria única entre un origen y un destino con múltiples paradas menores en las que se realizan una serie de actividades cortas (en la mayoría de los casos, compras y transporte de menores a recintos educacionales).

Es una reprogramación del desplazamiento que permite optimizar la inversión de esfuerzos involucrados en la movilidad no sólo en términos de tiempo –como desarrollan la mayor cantidad de autores–, sino de otras variables como las competencias y la capacidad de apropiación que poseen los distintos integrantes de una familia.

Esta práctica adquiere distintas formas dependiendo del medio en que sea realizada. Si el individuo lo ejecuta en un automóvil propio, tiene la facultad de poder definir la ruta y realizar detenciones en todos aquellos puntos que le resulten convenientes, generando una práctica con recorridos flexibles cuya eficacia, en términos de ahorro de tiempo, depende del nivel de congestión y/o de la velocidad de las vías de circulación (Valiquette y Morency, 2010).

Por el contrario, el transporte público no ofrece flexibilidad ya que las rutas están definidas por empresarios o por el Estado, pero tiene preferencia para acceder a las zonas centrales que poseen mayor diversidad y densidad de actividades. De esta forma, las personas que utilizan el transporte público determinan su destino considerando las posibilidades que ofrece para realizar múltiples actividades (Primerano et al., 2008).

Esta última consideración adquiere especial interés en la Plaza de Maipú en donde justamente se observa un encadenamiento que aprovecha la intermodalidad del sistema de transporte público capitalino y la diversidad de actividades:

La gracia del centro de [la Plaza de] Maipú es que tienes absolutamente de todo en menos de cuatro cuadras a la redonda. Yo lo utilizo casi a diario porque justo el recorrido que me trae desde el colegio en que trabajo llega hasta Pajaritos, [...] con decirte que al principio sólo me atrevía a comprar el pan [...] pero ahora que paso todos los días hasta a la peluquería paso ahí (Jeannette, 47 años, profesora básica).

Esta estrategia de desplazamiento adquiere mayor complejidad en las mujeres, fundamentalmente, por la estructura de tareas cotidianas que deben resolver. En el caso de los hombres, McGuckin y Nakamoto (2005) describen el encadenamiento como una práctica dedicada principalmente a resolver necesidades propias e inmediatas. Las mismas autoras indican que los hombres realizan de forma masiva un encadenamiento relacionado con las comidas no resueltas en el hogar (efecto Starbucks, nombre derivado de la franquicia homónima), especialmente dentro del desplazamiento mayor entre el hogar y el trabajo.

En la Plaza de Maipú aparece esta práctica pero no asociada a la franquicia que señalan las autoras (véase Figura No. 3):

En las mañanas se ve mucha gente comprando sándwich a una señora que se coloca estratégicamente en la entrada principal de la estación, y bien buenos que son (risas). Un día me tentaron y entendí por qué tanta gente se detenía a comprarle [...]. Mis detenciones en el camino son más funcionales, siempre paso al local que está media cuadra hacia el sur donde aprovecho de jugar el loto y comprar mis cigarros, esa es una detención fija cuando salgo del Metro por las tardes (Reinaldo, 54 años, ingeniero en computación).

Esta descripción indica que el efecto Starbucks se encuentra presente pero en la forma de vendedores ambulantes localizados en las esquinas o sectores con los flujos más intensos. La estrategia de localización de los vendedores obedece a la búsqueda de espacios con mayor congestión, pues los lugares que poseen esta condición les ofrecen la oportunidad de exhibir el producto y el proceso productivo, y ganar la confianza del cliente, vital en la venta de comidas callejeras (Cortés y Figueroa, 2012; Silva, 2006).

Una observación similar se desprende del relato anterior de Verónica (30 años, profesora) quien describía que, inicialmente, ella realizaba las compras a los ambulantes con temor, pero una vez constatada la calidad del producto, pasan a formar parte de sus actividades diarias: “uno al principio los compra temerosa, pero después ves que es la misma persona y que en general son de producción casera”.

Hoy en día la venta de comidas en los puntos de intercambio modal de mayor intensidad corresponde a una costumbre extendida por toda la ciudad de Santiago. Aparentemente, más allá de la conveniencia para la persona que se desplaza, tras la masividad de la venta de comida callejera existen oportunidades de trabajo flexible para grupos sociales vulnerables y un cambio cultural reciente en la sociedad santiaguina que modificó las comidas ubicadas antes y después de las jornadas laborales (desayuno y comida de media tarde popularmente conocida como la “once”), desligándolas del hogar (véase Figura No. 4).



**Figura No. 3:** Esquema de encadenamiento realizado en la Plaza de Maipú. Fuente: elaboración propia.



**Figura No. 4:** Vendedores ambulantes de comida en la Plaza de Maipú y su entorno. Fuente: archivo personal.

Cuando el integrante de la familia no dispone de una carga de tareas cuantiosa, el interés por desarrollar un desplazamiento encadenado no cobra significancia. Así, para ellos la Plaza de Maipú adquiere una significación distinta pues no es un espacio que permite mejorar la gestión del tiempo. Es el caso de los adolescentes para quienes la Plaza corresponde a un espacio para el ocio y las actividades ligadas a la vida social.

Me encanta salir de la casa y si tengo una excusa nueva para hacerlo, mejor aún. [...] A veces incluso termino yendo al Centro [de Maipú] como tres veces en un día: primero porque había que hacer un trámite en el banco, después porque había que pagar una cuenta en no sé qué tienda y después porque se armó un carrete y el punto de reunión es la Plaza. [...] Sí, como te digo, excusas para moverme no me faltan, pero casi nunca trato de hacer muchas cosas en una salida [...] para qué si puedo, volver a salir (Georgina, 19 años, estudiante)

Este fenómeno coincide con lo observado por otros autores (Anthony, 1985; Pérez, Salcedo y Cáceres, 2012) que, al estudiar los centros comerciales, infirieron que en los espacios de compras existe el consumo propiamente pero también aparecen figuras menos tradicionales como la sociabilidad. En la Plaza se cruzan ambas condiciones pues es un espacio tradicional de compras y, al mismo tiempo, un lugar de reunión para los adolescentes y adultos jóvenes. Existe una re-interpretación de este espacio por parte de las generaciones jóvenes (véase Figura No. 5).

Las personas de la tercera edad tienen una mayor disposición de tiempo pero, en su caso, existen limitantes físicas que dificultan viajes frecuentes a la Plaza y su entorno:

Nos cansa salir ya a estas alturas de la vida, subir y bajar escaleras es todo un desafío para el cual mejor dejar a las nuevas generaciones. [...] Nosotros salimos al centro [de Maipú] cuando es día de pago, aprovechamos de pagar lo que haya que pagar y volvemos lentito caminando (José y Margarita, matrimonio adulto mayor).

La menor capacidad física también genera dependencia de terceros, normalmente de los hijos, y de condiciones climáticas favorables:

Con decirle que hace como seis meses que estamos que vamos a ir al oculista, pero estamos esperando a ver si una hija o mi sobrina nos lleva en su auto, pero bueno, sino tendremos que esperar un día bonito e ir no más (José y Margarita, matrimonio adulto mayor).

De la misma forma, los traslados pausados están apareados con detenciones cuyo propósito es el descanso (véase Figura No. 5).

En resumen, quienes tienen incorporada en sus rutas cotidianas la Plaza de Maipú indican que la mixtura de usos les permite realizar prácticas que no podrían realizar en un espacio mono-funcional, condición espacialmente relevante en una ciudad con grandes áreas de homogeneidad social y funcional. No obstante, el rol que cumple el sector para cada persona varía en función de las necesidades que el hogar le impone, así a *grosso modo*, para las jefas de hogar representa una oportunidad para satisfacer múltiples necesidades y optimizar el –siempre escaso– tiempo, para los hombres es un lugar para completar o complementar las comidas del hogar, mientras que para los adolescentes es un escaparate de la vida hogareña.



Figura No. 5: Reuniones sociales de jóvenes y personas de la tercera edad en la Plaza de Maipú. Fuente: archivo personal.



## Conclusiones

La revisión de la movilidad a partir del uso que otorgan las personas a un lugar diverso y mixto como la Plaza de Maipú permite comprender cómo para cada integrante de la familia la relevancia o utilidad de este espacio posee una valoración y significancia distinta que se traduce en ganancias de diversos niveles: de tiempo para las familias que construyen estrategias colectivas y de dinero para los comerciantes tanto ambulantes situados sobre los mayores flujos peatonales, como de comercio formal ubicado en el entorno bajo distintas modalidades (venta de comida y artículos de bajo costo).

Las diversas modalidades de comercio dan origen a actividades de una amplia gama, pasando por locales de venta de comida que acogen encadenamientos simples como el efecto Starbucks, a otros de más larga estadía como la visita a los salones de belleza. Estas tipologías de comercio no son excluyentes entre sí, por el contrario, contribuyen al aumento de la intensidad y mixtura de las actividades presentes en la Plaza y su entorno inmediato.

Sin embargo, la mayor parte del comercio depende directamente del transporte público que situó en este lugar un importante punto de intercambio modal, evidenciando que las actividades instaladas en la Plaza son frágiles. Eventualmente, un cambio en la política de transporte público (modificación de las rutas de los servicios de buses, extensión del Metro, entre otros) terminaría con el dinamismo, podría dar inicio a un proceso de obsolescencia y/o desplazar todas –o parte de– las actividades a otro lugar. Este escenario negativo podría acabar con las oportunidades que la Plaza ofrece, acercándola a las lógicas de las áreas mono-funcionales de vivienda que exigen desplazamientos costosos.

Por último, las estrategias de movilidad y la fragilidad de las actividades permiten comprender los impactos que políticas sectoriales como las de transporte ejercen sobre la ciudad. Consecuentemente, políticas que incorporan tales factores podrían fortalecer y proteger los espacios mixtos existentes e incorporar otros de características similares en sectores mono-funcionales, aumentando las posibilidades y oportunidades de sus transeúntes habituales.

## Referencias Bibliográficas

- AGUIRRE, R. (1992). Políticas sociales, mujeres y gobierno local. Santiago de Chile: La Corporación de Estudios para Latinoamérica CIEPLAN.
- ALCAÍNO, P. y GUTIÉRREZ, P. (2009). *Santas o mundanas. Paradojas y coerciones en el consumo de las mujeres*. Santiago de Chile: Fundación Instituto de la Mujer.
- ANTHONY, K. (1985). "The shopping mall: A teenage hangout". *Adolescence*, 20 (78): 307-312. Consultado en: [https://www.ideals.illinois.edu/bitstream/handle/2142/25502/2324\\_001.pdf?sequence=2](https://www.ideals.illinois.edu/bitstream/handle/2142/25502/2324_001.pdf?sequence=2)
- ASCHER, F. (1998). *La République contre la ville*. France: Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- CHANG, CH., CHEN, S. y SOMERVILLE, T. (2003). "Economic and social status in Household Decision-making: Evidence Relating to Extended Family Mobility". *Urban Studies*, 40 (4): 733-346.
- COORDINACIÓN TRANSANTIAGO. (2012). "Información de demanda y transbordos en el Sistema de Transporte Público de Santiago". Santiago de Chile, documento de trabajo sin publicar.
- CORTÉS, A. (2012). "Prácticas y estrategias de movilidad en familias de Santiago. El caso del barrio Maipú Centro". Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, tesis para optar al título de Magíster.
- CORTÉS, A. y FIGUEROA, C. (2012). Encadenamiento de actividades: el transporte público como inductor de centralidades comerciales. Artículo publicado en revista *Transporte y Territorio* N°7, Universidad de Buenos Aires. pp. 166-183. <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00709166.pdf>
- DIRECCIÓN DE DESARROLLO COMUNITARIO DE MAIPÚ. (2012). *Atlas comunal Maipú 2012*. Santiago de Chile: Ilustre Municipalidad de Maipú.
- FIGUEROA, C. (2011). "Recalificación de la estructura del espacio público según la movilidad cotidiana de las mujeres en la población Santa Julia de Macul". Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Escuela de Arquitectura, tesis para optar al título de Arquitecto y Magíster en Proyecto Urbano.
- GUTIÉRREZ, A. (2010). "Movilidad, transporte y acceso: Una renovación aplicada al ordenamiento territorial". *Scripta Nova*, XIV (331): s.p. Consultado en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
- HANSON, S. (2005). "Perspectives on the Geographic Stability and Mobility of People in Cities". *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 102 (43): 15301-15306.
- HENSHER, D. y REYES, A. (2000). "Trip chaining as a barrier to the propensity to use public transport". *Transportation*, 27 (4): 341-36.
- HERCE, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- HIDALGO, R. (2004). "La vivienda social en Santiago de Chile en la segunda mitad del siglo XX: actores relevantes y tendencias espaciales". En: DE MATTOS, C., et al. (eds.), *Santiago en la Globalización: ¿una nueva ciudad?* Santiago de Chile: Sur Ediciones, pp. 219-241.
- INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS (1979). *La mobilité dans la vie urbaine*. Paris: Institut de Recherche des Transports.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (2012). *Resultados preliminares Censo de Población y Vivienda 2012*. Santiago de Chile: Instituto Nacional de Estadísticas.
- IZARD, M. (1985). *Marginados, fronterizos, rebeldes y oprimidos*. Madrid, España: Ediciones del Serbal
- JIRÓN, P. (2007). "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile". *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12 (29): 173-197. Consultado en: [http://www.scielo.org.ve/scielo.php?pid=S1316-37012007000200011&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.ve/scielo.php?pid=S1316-37012007000200011&script=sci_arttext)
- KAUFMANN, V. y FLAMM, M. (2003). "Familie, temps et mobilité. État de l'art et tour d'horizon des innovations". Paris, informe de investigación presentado a la Caisse nationale des allocations familiales CNAF y al Institut pour la Ville en Mouvement. Consultado en: <http://www.ville-en-mouvement.com/sites/default/files/kaufmann.pdf>
- KAUFMANN V. y WIDMER E. (2005). "L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche". *Espaces et sociétés*, 1-2 (120-121): 199-217.

- MCGUCKIN, N. y MURAKAMI, E. (1999). "Examining Trip-Chaining Behavior: a comparison of travel by men and women". *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1693: 79-85. Consultado en: <http://trb.metapress.com/content/77037284421p126p?genre=article&id=doi%3a10.3141%2f1693-12>
- MCGUCKIN, N. y NAKAMOTO, Y. (2005). "Differences in Trip Chaining by Men and Women". En: *Research on Woman's Issues in Transportation. Report of a Conference*. Volume 2. Washington D.C.: Transportation Research Board of the National Academies. Consultado en: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/CP35v2.pdf>
- MIRALLES, C. (2002). *Transporte y ciudad: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- MÓDENES, J. (2007). "Movilidad espacial: uso temporal de territorio y poblaciones vinculadas". Pamplona, ponencia presentada en el X Congreso de la Población Española, 29 de junio-1 de julio. Consultado en: <http://www.ced.uab.es/publicacions/paperspdf/text311.pdf>
- PÉREZ, M., SALCEDO, R. y CÁCERES, G. (2012). "Apropiación y control social en un centro comercial de Santiago: prácticas socioespaciales y significaciones adolescentes". *EURE*, 38 (113): 53-75.
- PERROT, M. (1997). *Mujeres en la ciudad*. Santiago de Chile: Andrés Bello.
- PÉTERS, D. (1998). "Breadwinners, homemakers and beasts of burden". *Habitat Debate*, 4 (2): 12-14
- PRIMERANO, F.; TAYLOR M.; PITAKSRINGKARN L. y TISATO, P. (2008). "Defining and understanding trip chaining behavior". *Transportation*, 35: 55-72. Consultado en: <http://link.springer.com/article/10.1007%2Fs11116-007-9134-8>
- RAINERO, L. (2001). "Una mirada de género a los asentamientos humanos". *Medio ambiente y urbanización: gestión urbana, género y programas sociales*, 56 (17): 73-92.
- ROSENBLOOM, S. (2004). "Understanding Women's and Men's Travels Patterns". En: *Research on Woman's Issues in Transportation. Report of a Conference*. Volume 1. Washington D.C.: Transportation Research Board of the National Academies. Consultado en: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/CP35v1.pdf>
- SILVA, D. (2006). "Espacio urbano y comercio en vía pública. Reglas, redes y uso del espacio público en la Ciudad de México". Ciudad de México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, tesis para optar al título de Magister en Ciencias Sociales.
- SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL DE MAIPÚ (2012). *Secretaría Comunal de Planificación de Maipú*. Consultado en: <http://portal.maipu.cl/sitma/>
- STRATHMAN, J, DUEKER, K, y DAVIS, J. (1994). "Effects of household structure and selected travel characteristics on trip chaining". *Transportation*, 21 (1): 23-45.
- THOMAS, M. P., PATTARONI, L. y KAUFMANN, V. (2011). "Modes de vie, mobilité et organisation quotidienne des familles: ¿quelles relations avec le choix résidentiels?". En: CARPENTIER, S. y GERBER, PH. (eds.), *Les interactions entre mobilités quotidienne et résidentielle à l'épreuve des nouvelles pratiques sociales*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- VALCÁRCEL, A. y QUIRÓS, B. (2008). *La política de las mujeres*. Madrid, España: Cátedra.
- VALENZUELA, M. (ed.). (2003). *Mujeres, pobreza y mercado de trabajo. Argentina y Paraguay*. Santiago de Chile: Oficina regional de la OIT para América Latina y el Caribe. Consultado en: [http://www.ilo.org/public//spanish/region/ampro/cinterfor/temas/gender/doc/cinter/pob\\_ap.pdf](http://www.ilo.org/public//spanish/region/ampro/cinterfor/temas/gender/doc/cinter/pob_ap.pdf)
- VALIQUETTE, F. y MORENCY, C. (2010). "Trip chaining and its impact on travel behavior". Lisboa, ponencia presentada en 12° World Conference on Transport Research Society, 11-15 de julio.