

MUTACIONES  
DE LO COLECTIVO  
DESAFÍOS DE INTEGRACIÓN

Actas de la tercera Escuela Chile-Francia  
Cátedra Michel Foucault

Casa central de la Universidad de Chile,  
Santiago, 20-22 de abril de 2009

Ximena Póo y Judith Streff, editoras

∫

flandes indiano

COLECCIÓN « CÁTEDRA MICHEL FOUCAULT »  
UNIVERSIDAD DE CHILE • EMBAJADA DE FRANCIA EN CHILE

SANTIAGO DE CHILE, 2010

POSIBILIDADES DE SOCIALIZACIÓN  
E INTEGRACIÓN:  
LA MOVILIDAD EN SANTIAGO DE CHILE

*Paola Jirón*

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, la vida contemporánea atraviesa grandes cambios, influenciados por los procesos de globalización, calentamiento global, el impacto de los avances tecnológicos, entre otros, así como procesos nacionales y locales específicos. Uno de los principales temas que influyen en la vida urbana actual está asociado con el impacto inevitable y sin precedentes que tiene la movilidad, en sus múltiples formas, en la vida de las personas. Un análisis de la manera en la que se implementan intervenciones urbanas, en particular en ciudades de países en desarrollo como Santiago de Chile, pone en evidencia grandes falencias a la hora de reconocer cómo se desarrolla la vida contemporánea, y cómo está cambiando debido a estos procesos. En este contexto, los métodos tradicionales para analizar la vida urbana ya no son adecuados para abordar los temas urbanos. En consecuencia, deben formularse nuevas preguntas para lograr una mejor comprensión de estos temas, lo cual puede dar como resultado mejores intervenciones para los residentes de la ciudad.

Las realidades actuales también ponen en duda los conceptos tradicionales de los estudios urbanos, lo que los hace ir en nuevas direcciones. Una de estas realidades es la desigualdad urbana, que en Latinoamérica suele considerarse sinónimo de segregación urbana, y de forma más específica, de segregación residencial. Sin embargo, las formas actuales de vida urbana cuestionan este concepto, y la desigualdad comienza a dejar de considerarse un enclave fijo y pasa a verse como gradientes móviles en la ciudad, por lo cual la conceptualización del problema cambia de direc-

ción. La desigualdad es un fenómeno cada vez más *complejo e invisible* en cuanto a su comprensión. La complejidad tiene relación con las desigualdades urbanas consideradas como multidimensionales y difíciles de identificar, en particular en el contexto de sistemas urbanos complejos y realidades cada vez más móviles y dinámicas en la urbe. La invisibilidad se refiere al hecho de que las desigualdades no pueden observarse con facilidad por medio del análisis tradicional de la ciudad y, por lo tanto, se hacen más difíciles de incorporar en las políticas e intervenciones urbanas.

En este trabajo se argumenta que la movilidad es una causa, manifestación y consecuencia de la desigualdad, y al hacerlo se intenta promover la necesidad de ampliar el análisis urbano. Para lograr este objetivo, en primer lugar se tratan los cambios de la desigualdad urbana en el contexto de las tendencias actuales de movilidad. Luego, se proporciona una manera de enfocar el análisis de esta desigualdad por medio de una descripción etnográfica de las prácticas de movilidad en Santiago de Chile. El objetivo es cuestionar las formas actuales de planificación urbana y del transporte, e ilustrar posibles nuevas maneras de intervenir en la ciudad.

#### FORMAS ANTIGUAS Y NUEVAS DE DESIGUALDAD URBANA

Con el objetivo de mejorar la integración social, las actuales iniciativas gubernamentales en Chile utilizan diagnósticos de segregación residencial en varias escalas para dar cuenta de las intervenciones de políticas<sup>1</sup>. Aunque estos análisis son esenciales y en gran medida precisos, la comprensión actual de las relaciones sociales urbanas y de sus consecuencias en la desigualdad en la ciudad requieren cuestionar la conceptualización de la desigualdad y ampliar el análisis tradicional de la segregación urbana tomando en cuenta las prácticas cotidianas y sus distintas esferas y espacios de intercambio e interacción, que van más allá de de las áreas residenciales fijas.

1 Como el programa "Quiero mi barrio", que interviene barrios deteriorados y de bajos ingresos, una propuesta de modificación legal para incluir al 5% de las viviendas de bajos ingresos en todas las propuestas de bienes raíces, y un subsidio de localización para las viviendas de bajos ingresos dentro de los límites urbanos.

La mayoría de los estudios latinoamericanos tienden a combinar la noción de segregación con desigualdad, pobreza, fragmentación, polarización y exclusión. Según Sabatini, Cáceres y otros (2001b), el estudio de la desigualdad urbana en Latinoamérica ha sido poco claro en relación con los conceptos y definiciones empleados. Schteingart (2001) afirma que se ha generado muy poca discusión teórica o conceptual sobre la segregación residencial, y que se han aplicado muy pocas teorías generales o específicas de forma rigurosa. Para Rodríguez y Arriagada (2004), la investigación es escasa, fragmentada y no comparable entre los países debido a las diferencias entre los datos disponibles en cada uno de ellos.

La segregación socioeconómica se ha observado principalmente en términos de la localización residencial de los grupos separados por ingresos (Sabatini, Cáceres y otros, 2001a). Tal como en el resto de Latinoamérica, las causas de la segregación residencial en las ciudades chilenas se han atribuido principalmente a la liberalización del mercado y las reformas neoliberales (Sabatini, Cáceres y otros, 2001b), en particular en relación con el uso de suelo y la vivienda. Durante la última década, las intervenciones urbanas y en la vivienda en Chile se han documentado bien, en su mayor parte (Ducci, 1997; Held, 2000; Gilbert, 2002; Jirón, 2004; MINVU, 2004; Rodríguez y Sugranyes, 2005; Sepúlveda, 2005; Hidalgo, Zunino y otros, 2007). El análisis, con frecuencia, ha sido negativo respecto del hecho de que la política en vivienda ha privilegiado las prioridades cuantitativas por sobre la calidad residencial, en términos de los estándares de las viviendas y barrios. Los patrones de la localización de las viviendas, la prestación de servicios y equipamiento de mala calidad han dado origen a niveles de calidad de vida extremadamente bajos, que han contribuido de manera sustancial al aislamiento social y a la desintegración de los barrios pobres (Jirón y Fadda, 2003). Aunque las autoridades nacionales y locales han aceptado en cierto modo esta crítica, las soluciones son de implementación lenta y las desigualdades persisten.

Un análisis más detallado de esta situación realizado por Sabatini, Cáceres y otros (2001a) sostiene que no todos los tipos de segregación son perjudiciales para los sectores más pobres de la sociedad. Sabatini y Salcedo (2005) distinguen entre una "segregación perversa" y otra más "benéfica", lo cual depende de la escala del análisis: a mayor escala de segregación, más perversa. Según

este argumento, la segregación en Santiago es extremadamente perversa porque casi todos los barrios de clase media alta o alta se concentran en una zona geográfica: el nororiente.

Sabatini, Cáceres y otros (2001b) afirman que un análisis más detallado de la segregación puede detectar, en una escala pequeña, grados menores de segregación en ciertas áreas; es decir, menos homogeneidad en términos de la localización residencial de los grupos según sus ingresos. Esto se puede observar principalmente en vecindarios donde el valor del suelo es menor, en que durante los últimos años se construyeron comunidades cerradas con ingresos altos y medio-altos. Durante los últimos años, en concordancia con las tendencias internacionales (Caldeira 2000; Low 2003), algunas áreas de Santiago han experimentado un cambio en la distribución tradicional del ingreso en la ciudad, donde una proporción de los grupos de ingresos medios, medio-altos y altos han elegido vivir en urbanizaciones cerradas ubicadas en vecindarios periféricos, cuya población predominante tiene bajos ingresos y vive en viviendas sociales y construidas por ellos mismos (Hidalgo, 2004). Para Sabatini, Cáceres y otros (2001b), esta proximidad ha dado como resultado un tipo de segregación más *benevolente*, en la cual los grupos con diferentes niveles de ingresos están separados por portones y murallas, pero se produce interacción entre ellos —principalmente en términos de empleo— lo que beneficia de gran manera a los pobres.

En consecuencia, según los autores, en el contexto de la segregación perversa, cualquier dispersión, aunque sea por medio de la construcción de comunidades cerradas, es positiva y estimula la integración social, ya que estas comunidades reducen la escala de la segregación y funcionan como una frontera parcialmente abierta entre grupos sociales distintos (Sabatini, Cáceres y otros, 2001b). Para los autores, reducir la escala de la segregación provoca beneficios económicos, sociales y psicológicos, lo cual es un llamado para que las autoridades apoyen la dispersión espacial en la ciudad de las clases más altas o medias como una manera de combatir la desintegración social de los pobres, incluso si esta meta se logra con inversiones en la forma de comunidades cerradas (Salcedo, 2004). En concordancia con lo anterior, entre las sugerencias para reducir la segregación residencial y lograr la integración social se cuentan: aumentar la dispersión espacial de la pobreza por medio de la vivienda, incrementar la dispersión

espacial de los grupos con ingresos más altos por medio de la vivienda, reducir la homogeneidad social en las ciudades (o las áreas urbanas) por medio de la zonificación mixta y el control de la especulación con los suelos (Sabatini, Cáceres y otros, 2001b).

Aunque la lógica de los argumentos mencionados es convincente, y es posible que estimular la ubicación de comunidades cerradas en áreas con ingresos bajos sea más conveniente que perpetuar la segregación perversa, los beneficios de estas intervenciones de la forma en que las proponen los autores, requieren un examen crítico. Esto se debe a que es posible que la reducción de la segregación, disminución de la distancia física entre grupos diferentes, no reduzca la desigualdad necesariamente. Es posible que los tipos de intervenciones mencionados provoquen que grupos con niveles de ingresos diversos vivan cerca. No obstante, esto no necesariamente dará como resultado un acceso más igualitario a los beneficios de la ciudad.

Sería necesario aplicar un análisis más minucioso de las relaciones de poder existentes en estas formas de integración. Éste tendría que incluir los nuevos lugares, actividades y personas a las que acceden los distintos grupos a causa de esta integración. Lo anterior se debe a que estimular la ubicación de comunidades como las mencionadas en áreas con menores ingresos podría ser perjudicial para el medio en el largo plazo, causar elitización y la eventual expulsión de los grupos con menores ingresos<sup>2</sup> (Davidson y Lees, 2005), o aumentar el resentimiento, disminuir las posibilidades de encuentro y exacerbar las desigualdades con el paso del tiempo. Esto podría permanecer oculto si sólo se considera la heterogeneidad de los ingresos en la localización residencial como única manera de observar la desigualdad urbana.

Esto quiere decir que el uso de la segregación residencial no explica completamente la manera en que las personas experimentan la desigualdad en la ciudad o en su vida cotidiana. Por lo tanto, la desigualdad urbana necesita más análisis. Ir más allá del análisis de los patrones residenciales es pertinente esencialmente en relación con las soluciones o intervenciones que se pueden proporcionar y crear a partir de diagnósticos complementarios.

2 En Europa y Estados Unidos se han aplicado enfoques basados en un área o enfoques residenciales mixtos para generar integración y reducir la segregación. Con frecuencia han provocado procesos de elitización.

Una manera posible es reconocer las experiencias de la ciudad como un ente móvil en lugar de un fenómeno fijo en una ubicación permanente. Otra manera consiste en comprender las prácticas de la movilidad dentro de este espacio móvil como otra forma en la que se experimenta la vida en la ciudad, y por consiguiente, otra expresión de la desigualdad.

#### **LAS DESIGUALDADES URBANAS EN LA MOVILIDAD**

El "giro hacia la movilidad" en las ciencias sociales (Cresswell, 2006; Hannam, Sheller y otros, 2006; Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007) se basa en los efectos inevitables de todos los tipos de movilidad en la organización de la vida cotidiana contemporánea. Los diversos tipos de movilidad, como la migración, el turismo, la movilidad residencial y la movilidad diaria constituyen hoy un giro significativo en el análisis de los procesos urbanos. Este documento, al intentar comprender cómo se experimenta la desigualdad en la ciudad, se concentra en la movilidad urbana diaria.

En este contexto, la movilidad se refiere a todas las maneras en que las personas se relacionan socialmente para ir de un lugar a otro (Bourdin, 2003), lo cual considera la suma de viajes y las distancias recorridas, pero también las expectativas, experiencias, consecuencias e impacto de dichos viajes en la vida de las personas y su efecto en las prácticas de la movilidad y la vida cotidiana. Para la mayoría de las personas, la vida social toma forma y se reforma por medio de encuentros intermitentes que se generan por el viaje físico (Urry, 2003a). Esto quiere decir que aunque la vida está interconectada, también supone encuentros específicos en el presente dentro de ciertas oportunidades y lugares. El acto de reunirse y las diferentes formas y modos de viajar son primordiales para gran parte de la vida social, una vida que implica combinaciones particulares de distancia cada vez mayor y co-presencia intermitente (ibíd).

Las prácticas de movilidad son híbridas, es decir, implican múltiples objetos, formas, destinos, tiempos y, en consecuencia, distintas experiencias. Estas experiencias diferenciadas suelen basarse en un acceso desigual a la ciudad y suelen generar nuevas formas de desigualdad urbana. La accesibilidad se distribuye de manera desigual entre los individuos, por lo cual aunque la movilidad los atraiga o no, no todos tienen el mismo acceso al

trabajo, al ocio o al consumo (Allemand, 2003). Se suele hablar de la accesibilidad como conectividad en términos de transporte. Sin embargo, implica más que el hecho de llegar a un punto específico de la ciudad. También considera la capacidad para participar adecuadamente en los espacios sociales y físicos encontrados. Las movilidades múltiples generan enormes desigualdades, y éstas no sólo se relacionan con el acceso y el tiempo, sino también con la experiencia propiamente dicha de la movilidad.

Como señalan Sheller y Urry (2003), la mayoría de los teóricos concuerdan en considerar la inclusión/exclusión como un concepto espacial y materialmente fijo, pero no reconocen cómo los vehículos y la tecnología de la información anulan todas las divisiones entre la vida pública y privada (ibíd). Los teóricos urbanos por lo general también descartan la manera en la que ocurre la fragmentación en la vida cotidiana. Por consiguiente, se hace necesaria una comprensión más profunda de las situaciones de la movilidad y de las experiencias que genera para los participantes, los efectos y consecuencias que van más allá de observar su finalidad.

Dentro de la investigación urbana se han realizado una gran cantidad de análisis sobre la exclusión social, la segregación residencial, la ubicación de la infraestructura, los servicios y las viviendas, la creación de espacios públicos y la pertenencia. Sin embargo, no se ha producido una conexión considerable entre este tipo de investigación y la manera en que la movilidad diaria afecta a las personas, o cómo se accede a la ciudad desde las áreas residenciales, o la creación de sentido de pertenencia dentro de este espacio urbano móvil y dinámico<sup>3</sup>. De este modo, observar la movilidad urbana diaria desde las áreas residenciales, considerando sus implicaciones sociales, económicas, culturales y físicas es cada vez más pertinente para la investigación urbana, ya que comprender el origen puede ayudar a explicar cómo las distintas personas experimentan la movilidad en la ciudad y las consecuencias de dicha experiencia en la vida cotidiana y las prácticas de movilidad.

Con base en un estudio etnográfico de la movilidad realizado en Santiago de Chile, las prácticas de movilidad diferenciadas se describen por medio de texto, fotografías y representaciones de

3 Entre las excepciones se cuenta el trabajo de Savage, Bagnall y otros (2005).



espacio-tiempo. Estos mapas se usan para señalar la trayectoria de cada pasajero. Se marcan las estaciones específicas en el camino para establecer una correlación con las fotografías de la situación, y además se describen en el texto. El primer caso describe la experiencia de Bernardo, cuyo viaje es largo y con mucho movimiento, pero es más agradable que el del segundo caso, de Marta. Por las responsabilidades relacionadas con su género, ella sólo puede tomar el bus en hora punta, lo que hace que su experiencia sea mucho más incómoda que la de Bernardo.

### EL VIAJE DE BERNARDO



Mapa 1. El viaje de Bernardo

Bernardo tiene 40 años. Está casado con Alicia, de 39, y tienen 3 hijos: dos gemelos de 19 años y un niño de 7 años llamado Mario. Bernardo trabaja en una imprenta cerca del centro de la ciudad desde hace 8 años. Alicia se queda en casa y se encarga de ésta de Mario y del nuevo negocio de costura que está tratando de establecer, sin mucho éxito. Una vez al mes, va al centro a comprar materiales, pero generalmente se queda en casa y cerca del barrio.

Cada mañana, Bernardo se levanta a las 6:00, sale a las 6:30, mientras todos los demás aún duermen y camina a la estación terminal de buses cerca de su casa para tomar el bus al comienzo de la ruta (ver Estación 1 en el Mapa 1. El viaje de Bernardo y la Fotografía 1. Bernardo camina a la estación terminal de buses en la mañana).

Foto 1. Bernardo camina a la estación terminal de buses en la mañana

Foto 2. La amiga de Bernardo en el bus

Al ser uno de los primeros en subir, puede elegir asiento, se sienta al lado de la ventana y comienza un viaje que le parece agradable. El bus se llena muy rápidamente, y luego de algunas paradas, sube su amiga Mayra, quien se ubica al lado de él mientras Bernardo le lleva las bolsas; conversan todo el camino a sus trabajos respecto a sus amigos, familias, trabajos, otros pasajeros, la vida en general... (ver Estación 2 en el Mapa 1 y la Fotografía 2. La amiga de Bernardo en el bus).

Foto 3. En el bus en la mañana

Foto 4. Bernardo compra su desayuno

Bernardo saluda constantemente con la cabeza y la mano a los pasajeros que suben y bajan del bus. El viaje dura más de una hora, hay demasiada gente, se ven cansados y las posibilidades de robos son altas, pero a Bernardo no le molesta. Dice que lo único que le desagrada es *“cuando la máquina falla a mitad de camino y todos tenemos que bajarnos y esperar otro bus”* (Bernardo) (ver Estación 3 en el Mapa 1 y la Fotografía 3. En el bus en la mañana). Llega al trabajo antes de las 8:00, con tiempo suficiente para comprar, preparar y tomar desayuno (ver Estación 4 en el Mapa 1 y la Fotografía 4. Bernardo compra su desayuno). Permanece en un espacio cerrado hasta las 18:00. Sabe que los buses van muy llenos a esta hora, así que camina unos 15 minutos para tomar uno que esté un poco menos lleno, y sube por la parte de atrás. El camino a casa dura una hora y media y Bernardo viaja de pie, pero dentro de unos minutos, logra conseguir asiento (ver Estación 5 en el Mapa 1 y la Fotografía 5. Bernardo en el bus en la tarde). Llega a su casa a las 19:30 (ver Estación 6 en el Mapa 1 y la Fotografía 6. Bernardo llega a casa).

Foto 5. Bernardo en el bus en la tarde

Foto 6. Bernardo llega a su casa

Esta es la rutina de Bernardo de lunes a jueves, los viernes lleva su guitarra y sale a cantar y beber algo con sus amigos. No participa en muchos de los roles de reproducción en casa. Alicia se encarga de eso, lo que incluye cocinar, limpiar, comprar comestibles y ocuparse de sus hijos, y él contribuye con una cantidad mensual que ella debe hacer durar todo el mes. Alicia se está dando cuenta de que *“la vida tiene lugar afuera”*, lo cual es difícil para ella. Dice que por ahora no puede hacer mucho al respecto.

Sabe que podría conseguir trabajo, y es una decisión que no le corresponde a su esposo, pero tiene miedo de dejar solo a su hijo de 8 años. Sabe que hay adultos que han abusado de otros niños en el conjunto residencial, y no quiere correr riesgos con el suyo. Desea estar presente cuando Mario vuelve a casa desde la escuela. La escasa participación de Bernardo en las tareas de la casa le permite a él elegir el mejor momento para encontrar, dentro del servicio de buses disponible, una manera cómoda y adecuada para llegar al trabajo temprano en la mañana. Dice que no se cambiaría a un trabajo que más cerca de su casa, no considera que el viaje sea un inconveniente. Sin embargo, las personas con responsabilidades domésticas, como en el caso de Marta que se describe a continuación, deben realizar las tareas en casa antes de abordar un bus, lo que dificulta su viaje en gran medida.

#### EL VIAJE DE MARTA



Mapa 2. El viaje de Marta

Marta tiene 24 años, está casada con Ernesto y tienen una hija de 7 años llamada Patricia. Trabaja cuidando niños y limpiando una casa ubicada en uno de los barrios más ricos y exclusivos de Santiago: La Dehesa. Ernesto trabaja como guardia de seguridad en una comunidad cerrada de ingresos altos, no muy lejos del barrio en que viven. Su turno nocturno empieza a las 20:00 y termina a las 8:00, durante cinco días. Luego, tiene tres noches libres y cambia al turno diurno, de 8:00 a 20:00. Cuando está en casa durante el día, duerme la mayor parte del tiempo.

Cada mañana, Marta se levanta alrededor de las 6:30 y prepara a su hija para la escuela. A las 7:30, caminan por el parque, un terreno eriazo, un puente peatonal y un barrio de extrema pobreza para llegar a la escuela antes de las 8:00 (ver Estación 1, Mapa 2. El viaje de Marta y la Fotografía 7. Marta y Patricia caminan a la escuela).

Foto 7. Marta y Patricia caminan a la escuela

Foto 8. Marta toma el bus

Una vez que deja a Patricia en la escuela, Marta camina por la calle principal para tomar el primero de dos buses para llegar al trabajo (ver Estación 2 en el Mapa 2 y la Fotografía 8. Marta toma el bus). Por causa de la hora, los buses ya están demasiado llenos y los pocos que pasan no se detienen para recibir pasajeros. Ella camina hasta otra parada para asegurarse de que un bus se detenga. Logra subirse a empujones. Es difícil ver el interior del bus, y más aún, el exterior. Está completamente abarrotado de personas, y cuando ella intenta avanzar aparece el resto de los pasajeros. Comenta que *“la mayoría de las pasajeras del bus son uanas”*, que van a trabajar en las áreas más adineradas de la ciudad, donde les pagan mejor.

Las mujeres que van sentadas van todas durmiendo, y a excepción de las bromas iniciales al conductor, el viaje es silencioso en su mayor parte. Ella permanece de pie la mayor parte del camino, y se baja antes de su parada para poder caminar de modo de tomar el otro bus. Explica que *“si no lo hago, el bus está tan lleno que no se detiene en la próxima parada”* (Marta) (ver Estación 3 en el Mapa 2 y la Fotografía 9. Marta dentro del bus).

Foto 9. Marta dentro del bus

Foto 10. Un Santiago diferente: La Dehesa

Viaja otros 45 minutos hasta que llega a un Santiago diferente, limpio, verde y vacío (ver Estación 4 en el Mapa 2 y la Fotografía 10. Un Santiago diferente: La Dehesa). En total, el viaje dura casi dos horas. Llega al trabajo bastante después de las 10:00. Su jefa se queja porque llega tan tarde y le dice que se levante más temprano: *“Ella no entiende que no puedo salir más temprano, tengo que llevar a mi hija a la escuela en la mañana y no se trata de levantarse antes”* (Marta).

No sale de la casa en todo el día y termina cerca de las 19:00 horas. Una vez que se baña, camina hasta la parada, espera el bus durante más de 20 minutos y consigue un asiento rápidamente cuando llega. Se baja al final de la ruta, corre para tomar el

segundo bus y logra encontrar un asiento. Está muy cansada, pero no puede dormir. Las cortinas están cerradas y ella no intenta mirar al exterior, no reconoce ninguna de las calles, no conoce los nombres ni qué hay en ellas. No presta ninguna atención a lo que hay afuera. Está oscuro cuando llega a su parada. (Ver Estación 5 en el Mapa 2 y la Fotografía 11. El bus vuelve de noche). Compra tomates, pan y mantequilla en una tienda de una esquina mientras se dirige a su casa, y camina unos 20 minutos por la misma ruta que atravesó en la mañana. Está muy oscuro, y aunque conoce el camino (ver Estación 6 en el Mapa 2 y la Fotografía 12. Cruzar el puente de noche), prefiere caminar rápidamente porque está asustada. Podría tomar un bus que la acerque a casa, pero tendría que esperar más y pagar otro pasaje. De modo que prefiere arriesgarse en la oscuridad del camino. Cuando llega a casa, Patricia está sola viendo televisión. Lleva cerca de una hora sola, ha lavado los platos y ha tomado té.

Foto 11 El bus vuelve de noche

Foto 12 Cruzar el puente de noche

Aunque tanto Bernardo como Marta trabajan en lugares fijos que exigen que estén presentes físicamente a horas específicas, con posibilidades limitadas de movilizarse durante el día, sus experiencias al viajar son diferentes, así como lo son las estrategias que usan, a pesar de emplear el mismo medio de transporte. Bernardo se organiza para estar en la parada de buses temprano en la mañana, esa es su estrategia para tener un viaje cómodo; mientras que Marta debe salir de casa más tarde y soportar de pie el bus lleno de gente. La principal diferencia es que Bernardo puede salir más temprano, aunque su hijo tiene la misma edad que la hija de Marta. Su esposa lo prepara para la escuela todas las mañanas, mientras que en el caso de Marta, ella está a cargo. La estrategia de Bernardo para no participar en las tareas domésticas es proveer a su esposa, para que ella se quede en casa. Marta no tiene esa posibilidad porque ambos cónyuges trabajan. Una de las ventajas del trabajo por turnos de su esposo es que en ocasiones él puede cuidar a Patricia durante algunas horas, pero no pueden contar siempre con eso.

La labor diaria de trasladar a los hijos entre la escuela y la casa tiene implicaciones importantes para la vida diaria de quienes viven en la ciudad y, en el caso de Marta, para las decisiones

laborales que toma. Ella menciona que "me preocupo por ella [Patricia], sabe, está empezando el segundo año y no sabe leer muy bien todavía, y creo que en parte es porque está sola todo el tiempo...pero es difícil. Llego cansada a la casa, el bus se demora mucho, el tráfico, después caminar hasta aquí...cuando llego a las 9...ya es muy tarde, tengo que darle comida y es muy tarde para hacer las tareas de la escuela, es muy tarde..." (Marta). Las preocupaciones de Marta oscilan entre su hija y su trabajo, sabe que no puede quedarse en casa porque se aburre y el dinero que gana es una ayuda para la familia. Pero dice que debe estar presente para su hija, a diferencia de sus propios padres que la enviaron a un centro de acogida de menores cuando era muy joven. Está pensando en renunciar a su trabajo y encontrar otro más cerca de casa para evitar las 4 horas diarias de viaje y pasar ese tiempo con su hija. Sin embargo, aunque logre conseguir un trabajo más cerca, de todas formas no habría nadie que pase a buscar a Patricia a la escuela y ganaría menos dinero. Marta cuida a los hijos de personas con mayores ingresos, y no tiene las redes sociales ni el dinero para cuidar a su propia hija.

La estrategia de Marta para lograr un viaje más cómodo se limita principalmente a caminar más para tomar un bus con menos pasajeros. En la tarde, trata de que su esposo o algún amigo cuide a Patricia, pero su red social no es muy amplia y con frecuencia le paga a alguien para que la pase a buscar. Marta siempre está preocupada por Patricia, a diferencia de Bernardo, que tiene a Alicia para hacerlo. No quiere decir que desatienda a sus hijos, pero su esposa está más presente a la hora de resolver sus necesidades cotidianas. Por otro lado, Alicia debe enfrentar otros problemas, fundamentalmente relacionados con la inmovilidad.

En estos casos, el género interviene claramente en el acceso desigual a la movilidad. Marta se enfrenta con barreras temporales, organizativas y financieras, ya que tiene que ocuparse de su hija antes de salir a trabajar. Esto la obliga a viajar en la hora punta, en un sistema que no funciona adecuadamente en esas situaciones. Sus barreras organizativas se basan en la falta de redes sociales que la ayuden a facilitar sus responsabilidades y, por consiguiente, su viaje, a la hora de llevar a Patricia a la escuela o pasar a buscarla. Hay ocasiones en las que lo hace Ernesto, cuando tiene turnos nocturnos. En otras ocasiones, lo hace un vecino, pero en ese caso deben pagar. Los hogares con dos

fuentes de ingresos invariablemente enfrentan las dificultades de dejar a sus hijos con otras personas. Para Marta, el tiempo que pasa en el bus es un tiempo perdido, pues no puede dormir, leer ni mirar al exterior. Ahora se debate entre su trabajo y Patricia, ya que no hay nadie que la recoja cuando sale de la escuela. Aunque quiere trabajar, las posibilidades disponibles con sus capacidades implican desempeñarse muy lejos de casa.

La falta de lazos o redes que la ayuden a organizar su vida familiar y su escaso tiempo hacen que sus dificultades en el desplazamiento tengan su origen en el género. Esta situación tiene relación con el análisis de Chant (2007) sobre la “feminización de la pobreza”, donde critica este concepto como una visión estática de la pobreza en términos de ingresos, con demasiado énfasis en los hogares a cargo de mujeres, y dejando de lado a los hombres y los aspectos específicos de la desigualdad de género. Sugiere que, en lugar de lo anterior, se examine la “feminización de la responsabilidad y/o la obligación” (Chant, 2006; Chant, 2007). Esto quiere decir que aunque el número de mujeres que trabajan fuera del hogar ha crecido, y los hombres participan más en los temas relacionados con el hogar, el grueso del trabajo doméstico y de cuidado de los hijos no pagado aún está a cargo de las mujeres. En los casos presentados esto sigue siendo así, ya que tanto Marta como la esposa de Bernardo siguen siendo las responsables de las tareas del hogar y del cuidado de los hijos. Esto tiene un impacto en el tiempo disponible para realizar sus actividades, sus decisiones sobre el empleo, y la manera en que estas restricciones organizativas y de tiempo y estas responsabilidades afectan negativamente su experiencia de movilidad. Lo anterior provoca que muchas mujeres de hogares con bajos ingresos sean pobres en términos de dinero, pero también de tiempo.

Aunque se ha reconocido ampliamente que las diferencias de género dan como resultado un acceso diferente al transporte, lo cual afecta particularmente a las mujeres (Grieco, Pickup y otros, 1989; Levy, 1992; Turner y Grieco, 2000), la complejidad de la vida cotidiana implica que las soluciones no pueden ser simplistas al elaborar sus supuestos. Por ejemplo, proveer de cuidados para su hija no sería suficiente para solucionar el problema de Marta, porque aun así alguien debe recoger a Patricia y estar presente en los momentos de crisis, como una enfermedad. Durante los días en que necesita ir al médico, debe tomarse un día libre completo, ya

que no sabe cuánto demorará la atención en el consultorio. La comprensión de la cadena de actividades entregaría una idea más acabada de las dificultades diferenciadas que enfrentan las mujeres y los hombres en los asentamientos urbanos.

### CONCLUSIÓN

El análisis de la desigualdad urbana por medio del lente de la movilidad amplía la discusión sobre la exclusión social al destacar las múltiples relaciones entre la movilidad y la desigualdad. Esta relación pone en duda la comprensión de la desigualdad urbana sobre la base del análisis de la ubicación fija de grupos distintos en términos de segregación, y también de las visiones idealistas sobre integración social que ofrecen mezclar grupos sociales en el espacio como una solución para lograr barrios menos homogéneos. El acceso a los beneficios ofrece una manera más dinámica de analizar las disparidades en las áreas urbanas. Este concepto va en la dirección de una comprensión más relacional de la exclusión al observar diferentes grupos, y proporciona una perspectiva que apunta a las causas y las consecuencias de la desigualdad urbana.

El presente trabajo entrega una nueva interpretación de la manera en la que se produce la desigualdad en las áreas urbanas y presenta a la movilidad como una *causa, consecuencia y manifestación* de la desigualdad urbana de hoy en día. Como una causa de esta inequidad, los sistemas de transporte están distribuidos de modo desigual entre la población. Por ejemplo, la construcción de autopistas urbanas de alta velocidad promueve los privilegios para ciertos grupos con acceso a automóviles, mientras se definen sistemas de transporte público de mala calidad para que los usen otros grupos. Esto genera modos, tiempos y espacios de acceso a la ciudad que son desiguales. Cuando dichos sistemas están asociados con la localización residencial se produce un tipo de desigualdad doble, que se basa en la ubicación en áreas pobres distantes con medios de transporte limitados. La movilidad o la falta de posibilidades de movilidad pueden generar una sensación de aislamiento en lugares fijos como el hogar, lo que se agrava cuando se vive en áreas segregadas. No obstante, la situación empeora cuando, a través de trayectorias que abarcan toda la urbe, hay lugares de la misma que se bloquean.



La consecuencia de este acceso desigual es que la ciudad se convierte en túneles inaccesibles; éstos son paralelos y con frecuencia inaccesibles entre los grupos sociales. De este modo, la ciudad puede visualizarse como túneles aislados que van a distintos lugares, con diferentes velocidades y tiempos, que se evitan entre sí y minimizan progresivamente las posibilidades de encuentro. La posibilidad de ampliar o aislar los lugares de movilidad depende del modo de transporte, los destinos, los tiempos y la comodidad, pero también de las maneras en que las personas manejan y entienden lo que hay en el exterior o disfrutan de lo que ocurre en el interior mientras se trasladan.

Como una manifestación, el uso diferenciado de los sistemas de movilidad —sobre todo según el ingreso, pero más aún por edad, discapacidad y género— muestra que existen desigualdades más amplias en las sociedades, que se reflejan de manera sencilla en la movilidad y estas prácticas ayudan a estimularlas. Si se observa la desigualdad en términos de accesibilidad, se revelan las desigualdades existentes y aparecen nuevas formas de relaciones no equitativas.

En términos de las políticas, un enfoque en la movilidad urbana diaria reconoce una realidad de la ciudad que las intervenciones urbanas o en el transporte suelen ignorar. Los estudios sobre el transporte, al concentrarse en los sistemas de transporte y los pasajeros urbanos como personas que deciden racionalmente, suelen dejar de lado las implicaciones de la experiencia de trasladarse en la ciudad y cómo esta experiencia afecta la vida urbana, o el impacto de las intervenciones urbanas y en el transporte en la vida cotidiana. De manera similar, los estudios urbanos suelen asumir que los espacios y el uso que les da la gente son conceptos fijos y se encuentran en áreas específicas. Por consiguiente, las intervenciones en las políticas creadas a partir de esta perspectiva comúnmente pasan por alto el alcance práctico y el valor experimental de las prácticas de la movilidad para la ciudad.

Incorporar un enfoque en la movilidad puede llevar a dos enfoques: mejorar las herramientas e instrumentos actuales para planificar la ciudad y los sistemas de transporte o dar forma a nuevas maneras de intervenir las áreas urbanas. Lo primero puede dar como resultado mejores estudios para crear modelos de transporte, proporcionar listas de control para ser incluidas en el proceso de planificación, o ayudar a explicar los resultados

globales. También sería útil para encontrar mejores formas de representación, como en el caso de los mapas globales de espacio-tiempo. Por otro lado conduciría a mejorar el diseño de cierta infraestructura o el uso urbano de los sistemas existentes. El segundo enfoque no sólo implicaría intervenciones complementarias en el transporte público y privado, inversiones en autopistas y caminos, sino también intervenciones en las políticas urbanas como el uso de suelo, la vivienda, el espacio público, los servicios y muchos otros aspectos.

Este documento presenta una manera innovadora de aprehender los detalles de las experiencias de la movilidad diferenciada en la ciudad. Esta información experimental actualmente no está incorporada a las políticas urbanas, de transporte y de vivienda, a pesar de las consecuencias cotidianas para la vida de las personas. La experiencia diferenciada de la movilidad puede mostrar la necesidad de un mejor sistema de transporte en términos de asequibilidad, disponibilidad, accesibilidad, comodidad, seguridad y confiabilidad. También puede conducir a una infraestructura mejor conectada e intervenciones más efectivas en la vivienda, pero también a la necesidad de mejorar el acceso a mejores condiciones laborales, servicios educacionales y de salud, actividades culturales, aprovechamiento del tiempo de ocio, etc. Lo anterior requiere esfuerzos para lograr que este aspecto de las experiencias urbanas cotidianas sea más visible, junto con debatir las repercusiones de tales intervenciones en las prácticas y las experiencias de la movilidad cotidiana.

*Paola Jirón*

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALLEMAND, S. (2003). "The sense of movement", en *The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*, Actes du Colloque international IVM au Centre culturel international de Cerisy-la-Salle. Paris, Institut pour la ville en mouvement.
- BOURDIN, A. (2003). "Workshop 4: Hypermodern individuals?" en *The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*, Actes du Colloque international organisé par IVM, Centre culturel international de Cerisy-la-Salle. Paris, Institut pour la ville en mouvement.
- CALDEIRA, T. (2000). *City of Walls: Crime, Segregation, and Citizenship in São Paulo*. Berkeley, University of California Press.
- CICCOLELLA, P. (1999). "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa" en *EURE* 25(76): 22.
- CRESSWELL, T. (2006). *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York, Routledge.
- Davidson, M. and L. LEES (2005). "New-build 'gentrification' and London's riverside renaissance" en *Environment and Planning A* 37(7): 1165 - 1190.
- DUCCI, M. E. (1997). "Chile: el lado oscuro de una política de vivienda exitosa" en *EURE*(68).
- GILBERT, A. (2002). "Power, Ideology and the Washington Consensus: The Development and Spread of Chilean Housing Policy" en *Housing Studies* 17(2): 305-324.
- HANNAM, K., M. SHELLER, et al. (2006). "Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings" en *Mobilities* 1(1): 1-22.
- HELD, G. (2000). *Políticas de viviendas de interés social orientadas al mercado: experiencias recientes con subsidios a la demanda en Chile, Costa Rica y Colombia*. Santiago, CEPAL (Serie Financiamiento del Desarrollo, 56).
- HIDALGO, R. (2004). "De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000)." en *EURE* 30(91): 29-52.
- HIDALGO, R., H. ZUNINO, et al. (2007). "El emplazamiento periférico de la vivienda social en el Área Metropolitana de Santiago de Chile: consecuencias socioespaciales y sugerencias para modificar los criterios actuales de localización" en *Los Problemas del Mundo Actual. Soluciones y Alternativas desde la Geografía y las Ciencias Sociales*, Actas del IX Coloquio Internacional de Geocrítica. Porto Alegre, Universidad Federal do Rio Grande do Sul.

- JIRÓN, P. (2004). "The beginning of the end of the Chilean housing model. Lessons to be learned from over 20 years of experience", en *Adequate and Affordable Housing for All*, Acts of the International Conference, Toronto, Canada, CUCS - University of Toronto.
- JIRÓN, P. (2007b). "Formalising the informal: The evolution of informal settlements in Chile", en F. Hernández and P. Kellet (eds), *Rethinking the Informal City: Critical Perspectives from Latin America*. Oxford, Berghahn Books
- JIRÓN, P. and G. FAODA (2003). "A Quality of Life Assessment to Improve Urban and Housing Policies in Chile", en *World Bank Urban Research Symposium 2003*, Washington, D.C., USA.
- Low, S. M. (2003). "Embodied Space(s). Anthropological Theories of Body, Space, and Culture" en *Space & Culture* 6(1): 9-18.
- MINVU (2004). *Chile. Un siglo de políticas en vivienda y barrio*. Santiago, Ministerio de Vivienda y Urbanismo: 359.
- RODRÍGUEZ, J. y C. ARRIAGADA (2004). "Segregación Residencial en la Ciudad Latinoamericana" en *EURE* 30(89): 5-24.
- RODRÍGUEZ, A. y A. SUGRANYES (2005). *Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social*. Santiago, Ediciones SUR.
- ROITMAN, S. (2004). "Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica" en *Revista de Geografía Norte Grande* 32: 5-19.
- SABATINI, F., G. CÁCERES, et al. (2001a). "Residential Segregations Pattern Changes in Main Chilean Cities: Scale Shifts and Increasing Malignancy", en International Seminar on Segregation in the City, Cambridge, MA, USA, Lincoln Institute of Land Policy.
- SABATINI, F., G. CÁCERES, et al. (2001b). "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las últimas décadas y posibles cursos de acción" en *EURE* 27(82): 1-23.
- SABATINI, F. and R. SALCEDO (2005). "Gated communities and the poor in Santiago, Chile: Functional and symbolic integration in a context of aggressive capitalist colonization of lower class areas", International Symposium "Territory, control and enclosure: the ecology of urban fragmentation", Pretoria, South Africa, Research Network: Private Urban Governance.
- SALCEDO, R. (2004). *Towards a reconceptualization of post public spaces*. *International Journal of Urban and Regional Research*, University of Illinois at Chicago. 28: 210.
- SAVAGE, M., G. BAGNALL, et al. (2005). *Globalisation and Belonging*. London, Sage.
- SCHTEINGART, M. (2001). "La División Social del Espacio en las Ciudades", en *Perfiles Latinoamericanos* 19.

SEPÚLVEDA, R. (2005). "Integralidad e intersectorialidad, ejes claves en la producción del habitat. Reflexiones apartir de la experiencia chilena" en *Revista INVI* 19(50).

SHELLER, M. and J. URRY (2003). "Mobile transformations of 'public' and 'private' life", en *Theory, Culture and Society* 20(3): 107-125+157.

SHELLER, M. and J. URRY (2006). *Mobile Technologies of the City*. London, Routledge.

SHELLER, M. and J. URRY (2006a). "The new mobilities paradigm", en *Environment and Planning A* 38: 207-226.

URRY, J. (2003a). "Social networks, travel and talk", en *British Journal of Sociology* 54(2): 155-175.

URRY, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge, Polity Press.

EL

Le