

ARQ
ediciones

SCL | ESPACIOS,

selección de textos de Manuel Tironi Rodó | Fernando Pérez Oyarzun

PRÁCTICAS Y

FARÍAS | OPAZO | PALACIOS | ARIZTÍA | MATUS | PÉREZ | DE LOS RÍOS | GREENE | ERRÁZURIZ | JIRÓN | TIRONI | URETA | DÍAZ

CULTURA URBANA

P

PRÁCTICAS DE MOVILIDAD COTIDIANA URBANA

UN ANÁLISIS PARA REVELAR
DESIGUALDADES EN LA CIUDAD¹

Jirón

MOVILIDAD COMO MANIFESTACIÓN DE DESIGUALDAD URBANA | El estudio de la desigualdad urbana en América Latina ha sido bien documentado a lo largo de las últimas décadas, así como el surgimiento de la polarización y fragmentación en sus ciudades. Sin embargo, existen tres problemas principales con la forma en que la distribución espacial de la desigualdad ha sido estudiada: primero, se ha reducido el estudio de la desigualdad al estudio de la segregación residencial; segundo, en general, se ha adoptado un análisis abstracto particularmente cuantitativo, ignorando así las implicancias que la desigualdad tiene en las prácticas cotidianas urbanas; por último, se ha asumido que las ciudades son estáticas, ignorando o desestimando la tendencia de éstas y de sus habitantes a ser crecientemente móviles (Jirón, 2007). En Chile, la investigación sobre exclusión social, segregación, fragmentación y concentración de grupos vulnerables en periferias ha sido extensa (Ducci, 1997; Held, 2000; Sabatini, Cáceres et al., 2001a; Jirón, 2004; MINVU, 2004; Rodríguez y Sugranyes, 2005; Ortiz y Escolano,

¹ Una versión preliminar de este trabajo fue publicada en inglés en *Swiss Journal of Sociology. Special Issue on Space, Mobility and Inequality*, volumen 33, número 1, 2007.

2007), sin embargo, ésta aún adolece de los tres problemas mencionados. Las implicancias de estos análisis es que, al hacer que desigualdad sea sinónimo de segregación, este enfoque ignora que la desigualdad puede manifestarse en diversas formas como en el acceso a la educación, salud, empleo y no revelarse a través de un análisis de segregación residencial. De hecho, a pesar de reducir la distancia física entre grupos distintos, la desigualdad puede persistir en cuanto a acceso dispar a los beneficios urbanos, a la disparidad en el potencial de movilidad (o motilidad) y en el acceso diferenciado a espacios de consumo. Esto no disminuye la importancia del análisis de segregación, pero no significa que la segregación residencial no explica completamente la forma en que las personas experimentan de desigualdad en la ciudad, o en sus vidas cotidianas y por ende se requiere de un análisis mayor.

El segundo problema se relaciona con los intentos por realizar amplios análisis cuantitativos de la segregación a fin de medir y comparar las tendencias locales, nacionales e internacionales, sin intentar comprender las implicancias de la desigualdad en la vida cotidiana. Y por último, un tercer problema —y el principal tema de este trabajo— se refiere a que la mayoría de los estudios de segregación urbana asumen la ciudad como estática, fija, sin reconocer que las ciudades y sus habitantes son crecientemente móviles y que la movilidad o inmovilidad de sus vidas diarias afecta de manera significativa su calidad de vida. De este modo, se estima que la traducción espacial de la desigualdad debiera pensarse no sólo en términos de enclaves fijos, sino que como gradientes móviles, como un fenómeno que puede alcanzar a varios grupos de habitantes en maneras fluctuantes y diferenciadas, particularmente porque la permanencia de las personas en la ciudad varía y fluctúa de acuerdo a los años, las estaciones, días de la semana y las horas del día.

En este trabajo se argumenta, precisamente, que un análisis que considere la movilidad cotidiana de habitantes urbanos puede complementar el estudio de la segregación urbana en el intento por entender las formas crecientemente complejas e invisibles de desigualdad urbana en ciudades como Santiago de Chile. Así, se analiza la desigualdad urbana en términos de accesibilidad desigual a actividades, relaciones y lugares. Estas exclusiones no son siempre visibles, pero pueden evidenciarse y acentuarse en los límites existentes que separan y conectan a personas y lugares. Estas fronteras pueden referirse a límites físicos, pero también a fronteras sociales, culturales, económicas y tecnológicas presentes en la ciudad (como, por ejemplo, dinero, conocimiento de la ciudad, sistemas de transporte público, sensación de estar fuera de lugar) y pueden ser específicas a cada contexto. Algunos de estos límites son fijos, pero otros están en permanente desplazamiento; de igual manera, hay

límites que pueden ser más permeables que otros. Como podrá observarse, la permeabilidad otorga una oportunidad en la forma en que las desigualdades se llevan a cabo en áreas urbanas, particularmente por medio de prácticas de movilidad cotidiana.

De esta forma, el presente estudio, basado en un trabajo etnográfico realizado en la ciudad de Santiago², pretende explicar las múltiples dimensiones y viscosidad de la desigualdad urbana, particularmente en el contexto de sistemas urbanos complejos y realidades urbanas progresivamente móviles y dinámicas como la de Santiago. Lo anterior sugiere una ampliación tanto en las formas de entender como de estudiar la desigualdad urbana que complementen los estudios existentes de segregación residencial.

LA CIUDAD EN MOVIMIENTO | La movilidad es absolutamente medular para comprender la vida contemporánea (Urry, 2003a) y se refiere a todas las formas en que las personas se relacionan socialmente al cambio de lugar (Bourdieu, 2003). lo que involucra más que la suma de los viajes realizados. Urry (2003b) explica que el desplazamiento no ha sido lo suficientemente investigado, excepto por el trabajo de ingenieros de transporte y economistas que tienden a examinar simples categorías de viaje. Sin embargo, comprender tales conexiones requiere concentrarse más en las experiencias que estas movilidades generan que sólo en los tipos y formas de transporte, ya que la movilidad es más que nada un medio para lograr actividades basadas socialmente y no el objetivo de tales actividades. Al mismo tiempo, gran parte de las investigaciones en las ciencias sociales han sido a-móviles: dejan de lado el examen sobre cómo la vida social presupone tanto los movimientos actuales como los imaginados de las personas de lugar a lugar, personas a persona, evento a evento (Urry, 2003a).

Además, Scheller y Urry (2003) explican que la mayoría de los teóricos concuerdan en ver la exclusión/inclusión como espacial y materialmente fijas, pero ninguno de estos análisis reconoce cómo los automóviles y la tecnología de la información deshacen todas las divisiones entre la vida pública y privada por medio de sus híbridos móviles y mecánicos, o cómo la fragmentación ocurre en la vida cotidiana. Un análisis más profundo de la movilidad puede verla como una forma de amalgamar la vida urbana fragmentada o también como una forma de dividirla más aún. Esto se debe a que las desigualdades existentes pueden exacerbarse como consecuencia de la movilidad, cuando la relación entre movilidad y desigualdad no se reconoce y los sistemas deficitarios de movilidad (poco fiables, ineficientes, incómodos, inseguros) tienden a conducir a aquellas personas con los medios suficientes a utilizar movilidades alternativas, mientras que aquellos sin los medios están forzados a usar

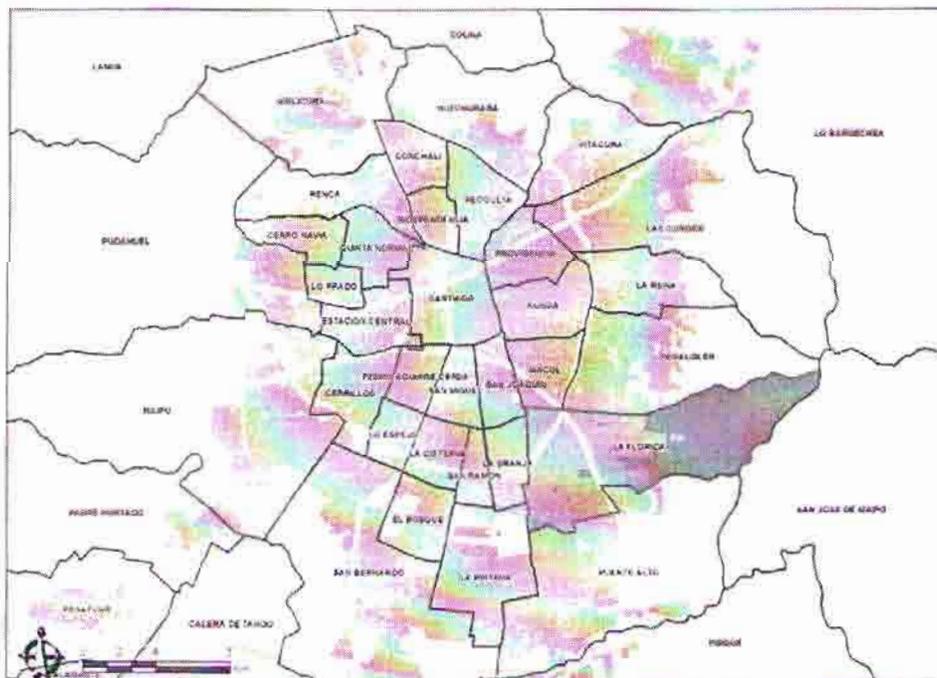
² Derivado del trabajo de investigación de Doctorado en Planificación Urbana (Jirón, 2008) y llevado a cabo entre 2005 y 2006 en Santiago de Chile utilizando un enfoque etnográfico para aprehender prácticas de movilidad cotidiana.

solamente las formas disponibles, generando así mas desigualdades. Además, la accesibilidad está distribuida de manera dispar entre los individuos: estando o no atraídos por la movilidad, no todos tienen igual acceso a sitios de trabajo, placer o consumo (Allemand, 2003).

MOVILIDAD DIFERENCIADA Y SUS CONSECUENCIAS | Las movi- lidades son muy distintas (Adey, 2006) y se experimentan de formas diferen- cidas dependiendo de las relaciones de género, edad, origen socioeconó- mico, etnia o religión, entre otras. Para ejemplificar cómo la movilidad diferenciada amplía o restringe el acceso a la ciudad, esta sección, ba- sada en una investigación más amplia³, analiza la experiencia de movi- lidad cotidiana de 12 familias. Las familias seleccionadas representan tres barrios específicos, que fueron escogidos debido a la proximidad entre cada uno y su localización en un área en transición de la ciudad: la comuna de La Florida. Sin embargo, pese a la proximidad física entre los diferentes grupos sociales, existen barreras físicas, sociales, económi- cas y culturales que evitan que experimenten la ciudad de una manera similar. Así, los barrios seleccionados representan a grupos de ingresos bajos, medios y altos para fines de comparación.

Una mirada más cercana a la experiencia de movilidad puede ayudar a develar formas específicas de desigualdad de acceso, que prevalecen y son manifestadas en experiencias diferenciadas durante esta práctica. En esta investigación, la desigualdad de acceso se basa en el trabajo de Cass et al. (2005), quienes han traducido la exclusión socio-espacial a acceso como *“la habilidad de negociar espacio y tiempo para lograr prácticas y mantener relaciones que las personas estiman como necesarias para la partici-*

³ Ver <http://www.lse.ac.uk/collections/geographyAndEnvironment/whosWho/researchStudents.htm#jiron>



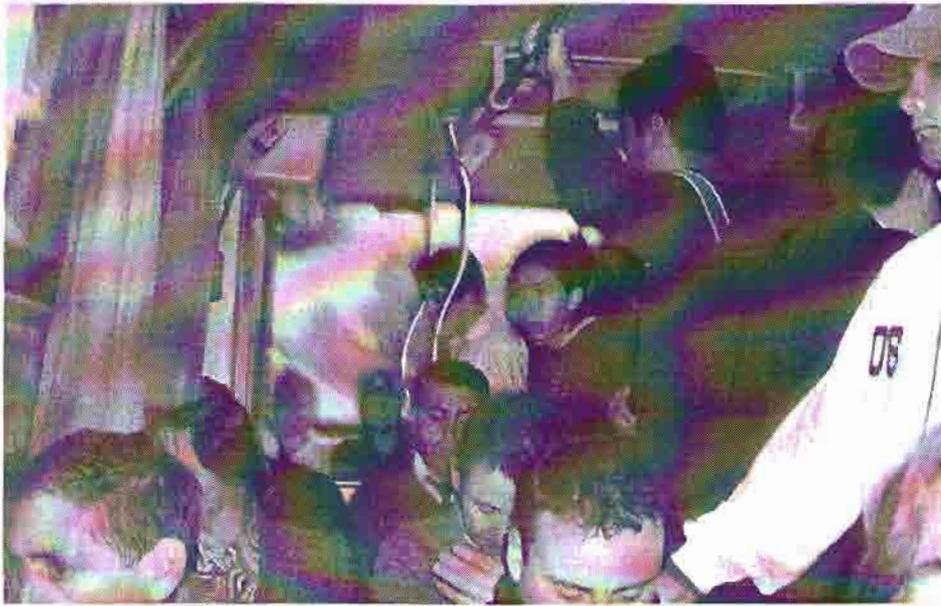
pación social normal" (Cass, Shove et al., 2005: 543). Tomando este enfoque, esta sección analiza cómo los individuos experimentan el acceso a prácticas, relaciones y también lugares, siendo el acceso a lugares un aspecto importante que esta investigación aporta a la noción de exclusión socio espacial.

TIEMPO PERDIDO V/S ESPACIOS PARA SOCIALIZAR | El acceso a la práctica de ir a trabajar tiene variadas implicancias en términos de la experiencia de desigualdad; a veces, las relaciones sociales son la principal barrera para generar ese tipo de disparidades, mientras que en otras ocasiones, las desigualdades existentes son complementadas por barreras físicas, socioeconómicas o socioculturales. Los primeros dos casos describen la experiencia de movilidad de dos miembros de familias que viven en barrios de bajos ingresos.

Bernardo tiene 40 años de edad; está casado con Alicia con quien tiene 3 hijos, dos mellizos de 19 y un niño de 7. Trabaja desde hace 8 años en una imprenta, cerca del centro de la ciudad. Cada mañana se levanta a las 6:00 y sale antes de las 6:30 a tomar el bus en el paradero terminal cerca de su casa, al principio de la ruta. Al ser uno de los primeros en subirse al bus, consigue sentarse sin problemas y así empieza un viaje que él dice disfrutar. Pronto, a las pocas cuadras, su amiga Mónica se sube al bus, conversan durante todo el camino al trabajo, de sus amigos, sus familias, la vida... Él asiente y saluda a varios pasajeros que se van subiendo durante el trayecto. El viaje no es fácil, el bus pronto se llena, la gente se ve cansada y las posibilidades de un robo son altas. El viaje dura poco más de una hora y luego de comprar su desayuno en el camino, Mario llega al trabajo antes de las 8:00. Trabaja hasta las 18:00, sin salir del taller todo el día, ya que le traen el almuerzo. Dice que *"la parte más difícil del viaje de vuelta es lograr subirse a la micro... tengo que caminar unos 20 minutos todos los días para poder tomarla un poco más vacía; a veces me voy colgando de la puerta, en invierno me mojó un poquito!"* Dice que no cambiaría su trabajo por uno más cerca a su casa, dice que no le molesta el tiempo de viaje.

Bernardo no se involucra en ninguna de las tareas del hogar. Alicia resuelve esa parte de sus vidas y él provee con un monto mensual que ella se preocupa de hacer alcanzar para el mes. Él pasa la mayor parte de su tiempo libre tocando guitarra y saliendo con sus amigos, es por eso que el viaje en el bus no es problema, para él es otra manera de socializar.

Marta tiene 24 años, está casada con Ernesto y tienen una hija de 7. Vive en el mismo barrio que Bernardo. Trabaja haciendo aseo en uno de los barrios más ricos de Santiago: La Dehesa. Cada mañana se levanta alrededor de las 6:30 y prepara a su hija para ir al colegio. A las 7:30



caminan a través de un parque, atraviesan sitios eriazos y un campamento irregular, llegan al colegio alrededor de las 8:00 y su hija entra a clases. Luego Alicia camina hacia la calle principal con el fin de tomar el primero de los dos buses que la llevan a su trabajo. Debido a la hora, los buses que pasan ya están muy llenos. Camina retrocediendo hasta el paradero anterior para asegurarse de poder subir al bus, ya que más adelante el chofer no para ni abre las puertas. Cuando llega el bus completamente lleno, Marta, empujando y apretando, logra subirse antes que se cierre la puerta. Una vez dentro es difícil ver hacia el interior, mucho menos hacia afuera, el bus está que revienta, pero ella logra moverse hacia el centro del bus. De a poco empiezan a aparecer las caras de los pasajeros adentro. "Son casi todas nanas⁴ en esta micro", dice, que van a trabajar a las áreas más ricas de la ciudad, donde están los trabajos mejor pagados. Las mujeres sentadas van casi todas durmien-

⁴ Modismo chileno para las empleadas domésticas.

do; salvo por chistes iniciales al chofer sobre la lata de sardinas en la que circulan, el viaje se realiza en silencio casi hasta el final. Marta se va parada casi todo el viaje. Se baja antes de su parada, para poder tomar el siguiente bus "si no, la micro va muy llena y no me para". Se sube por la puerta trasera y viaja por otros 45 minutos hasta que llega a un Santiago distinto, limpio, verde y sin gente en la calle. En total su viaje dura casi 2 horas. Su jefa se queja porque llega tan tarde y le dice que se levante más temprano, *"no entiende que no puedo salir más temprano, que tengo que llevar a mi hija al colegio en la mañana y no se trata de levantarse más temprano"*. Para ella, el tiempo en el bus es tiempo perdido; no puede dormir, no puede leer, no puede mirar para afuera. La vuelta es igual de difícil, pero por el cansancio parece peor, pisa un pie primero, mientras descansa el otro, así se pasa el viaje, hasta que a veces encuentra asiento. Su marido se preocupa: *"mi esposa tiene un viaje difícil... y cuando llega a la casa está cansada, todos los días le duele algo, los pies, la cabeza, una pierna, un brazo, la mano, es como si el cansancio se apoderara de su cuerpo"*. Marta ahora siente que tiene que escoger entre su trabajo y su hija Patricia, ya que no tiene quién la recoja después del colegio. A veces Ernesto lo hace, cuando trabaja de noche, otras veces la recoge una vecina, pero le tiene que pagar. Está pensando dejar su trabajo. Le gustaría encontrar algo más cerca, para evitar el viaje diario de 4 horas todos los días y pasar ese tiempo con su hija.

Marta vacila entre su hija y su trabajo, sabe que no se puede quedar en la casa, ya que se aburre y el dinero que trae ayuda en la casa, pero dice que necesita estar presente para su hija. Cuatro horas diarias en el bus es muy largo y muy difícil, pero sea lo que sea, aunque encuentre un trabajo más cerca, igual no habrá nadie que recoja a Patricia del colegio.

Ambas experiencias de movilidad difieren, pese a utilizar el mismo modo de transporte. El primero es más cómodo, porque Bernardo se puede ir más temprano en la mañana, y tener, por ende, una experiencia más positiva. La diferencia es que Bernardo puede salir de su casa más temprano, pese a que su hijo tiene la misma edad que Patricia. Su esposa Alicia lo prepara para ir al colegio, mientras que en el caso de Marta, ella es la que está a cargo de esta tarea. Bernardo es una persona naturalmente amistosa y disfruta el viaje conversando y haciendo amigos. Las desigualdades en los roles de género hacen que las experiencias cotidianas difieran, haciéndolas más difícil para madres o padres solos con hijos pequeños.

ACCESO A RELACIONES: SIN MEDIOS NI TIEMPO | A pesar de vivir bajo un mismo techo, para muchas familias la posibilidad de establecer relaciones de afectividad con los propios miembros de su hogar se hace

difícil; conversar, reír, compartir, pasar tiempo juntos se vuelve otra tarea más y se reduce a lo que las personas hacen cuando el resto de las actividades están cumplidas.

Aquellos entrevistados provenientes del barrio de menores ingresos, parecen no tener tiempo ni dinero para permanecer con los miembros del hogar fuera de la casa y cuando comparten tiempo y espacio en el lugar de residencia, lo hacen mientras atienden labores domésticas o ven televisión. A veces salen al parque cercano y, rara vez, a otros lugares de la ciudad, salvo que sea parte de sus actividades de compra, ya que trasladarse significa un gasto de dinero. Dice Francisco:

"Los días libres se pasan volando, tengo dos días y medio, salí ayer y hoy tengo libre y vuelvo a trabajar mañana en la noche. Ella quiere salir, salir a caminar, pero realmente no tenemos tiempo, cuando tenemos un sábado o domingo libre, significa limpiar, arreglar la casa. A veces hago parte del lavado de ropa en la semana, pero no puedo hacerlo todo, a veces vamos al parque, a jugar, especialmente en el verano, pero en invierno nos quedamos adentro".

Salir con la familia implica gastar dinero, por lo tanto, este grupo de personas tiende a evitarlo.

"Me gustaría ir a los parques grandes, me dan ganas de ir al cerro San Cristóbal o al Santa Lucía, pero no voy por la plata, porque ir significa gastar... pienso que es mejor gastar esa plata en otras cosas, más necesarias" (Bernardo)

"Cuando salimos a comprar lo usamos como paseo también, salimos, vitrineamos y, si nos queda plata, vamos a comer algo a Los pollitos dicen³, pero siempre comemos algo, nos apretamos un poco, por lo menos un helado en la Plaza. A los niños les encanta... siempre están pidiendo cosas, una bebida, algo, pero no nos alcanza siempre" (María)

³ Cadena chilena de comida rápida.

Para aquellos del barrio de ingresos medios, el acceso a la familia inmediata gira en torno a encontrar el tiempo para estar juntos. La mayor parte del tiempo se quedan en la casa, pero tienen más oportunidades de compartir cuando salen. Al ser la falta de tiempo el principal tema, muchos optan por salir fuera de la ciudad, o salir a almorzar o a alguna actividad que los agrupe. La relación de las parejas es importante de analizar, ya que están conscientes del poco tiempo que tienen para estar juntos, no sólo como padres sino también como parejas.

"Como familia salimos los sábados a almorzar, no todos los sábados pero por lo menos una vez al mes. Como pareja tenemos nuestra actividad de los viernes con

la comunidad, que nos encanta, es una actividad que nos enriquece mucho como pareja. Salimos harto, hacemos hartas cosas como pareja. Tratamos de pololear⁶, jugar a salir, harto. Vamos a ir a Buenos Aires ahora, él se ganó unos pasajes por la pega... Tratamos de dedicarle los fines de semana a los niños, aunque no salgamos mucho... El otro día fuimos al Cajón del Maipo y terminamos en una granja, volando volantines y jugando fútbol, lo pasamos bien, solos los cuatro viendo las nubes" (Carmen)

⁶ Modismo chileno para salir juntos, andar de novios.

ACCESO A LUGARES: LA VIDA SUCEDE EN OTRA PARTE O LA EXPERIENCIA DE LA ENCARCELACIÓN | Con relación a la sección anterior sobre acceso limitado al tiempo de ocio, la movilidad cotidiana puede ser vista como una dimensión vital de la exclusión social en la ciudad. Algunas personas se mueven libre y fácilmente desde su lugar de residencia, otros se quedan; aquéllos con capacidad de moverse también se vuelven inaccesibles a todos aquellos que, distintos a ellos, están confinados a un espacio. Las personas del grupo de menores ingresos mencionan sentirse y estar encarcelados, no así los grupos de ingresos medios, salvo por los adultos mayores. Para los grupos de menores ingresos, las causas de inmovilidad son monetarias, relacionadas con el tiempo y también vinculadas a sus responsabilidades de género. Algunas mujeres no salen mucho por las



responsabilidades con sus hogares e hijos. Estas restricciones tienen consecuencias específicas en términos de exclusión; se sienten atrapadas y frustradas.

Lidia tiene 39 años, está casada con Bernardo y tiene 3 hijos, pero ella se preocupa principalmente del más pequeño de 7 años, Mario. Está tratando de poner un negocio de costura, pero no tiene muchos clientes aún. Una vez al mes va al centro a comprar tela, pero la mayor parte del tiempo se queda en la casa, cuidando los quehaceres domésticos, a familia y la costura; sólo sale a hacer compras pequeñas a tiendas cercanas. Últimamente lo pasa mal pensando que *“la vida está afuera, en otra parte”* pero no puede hacer mucho al respecto. Sabe que puede conseguir un trabajo, el marido no la limita en eso, pero tiene miedo de dejar a su hijo pequeño solo. Se siente responsable y atrapada. Quiere estar presente cuando Mario llegue del colegio. No tiene muchas amigas en el barrio y quedarse en la casa se ha vuelto una tortura en los últimos años, ya que los vecinos escuchan música a todo volumen, día y noche. Salen al parque de vez en cuando:

“Nos gusta ir ahí, aunque sea un ratito, está tan cerca... es como si estuviésemos en otra parte, pero no vamos tanto como debiéramos, porque nos quedamos aquí, como si estuviéramos castigados, es como si estuviéramos acostumbrados eso sí”.

Bernardo sale, tiene sus espacios de ventilación; ella no:

“Los viernes me llevo mi guitarra al trabajo y después me voy a algún boliche y empiezo a cantar, llego a la casa tarde los viernes pero esa es mi manera de descargar... también tengo el Club de Toby, un grupo de amigos que nos juntamos de vez en cuando y tomamos afuera, ella no sale mucho”.

Sin embargo, aunque se esté afuera, en movimiento, la encarcelación también se experimenta. Pese a que los trabajadores urbanos cruzan la ciudad dos veces al día, por lo menos, el conocimiento de la ciudad puede ser mínimo, especialmente para aquellos de ingresos bajos. Marta, por ejemplo, pese a que ha estado tomando el mismo bus por la misma ruta dos veces al día, por lo menos 3 veces a la semana, durante los últimos cuatro años, no conoce los nombres de las calles principales o la ruta específica; cuando toman el bus no miran hacia afuera.

“Es tan rutinario, todos los días, tan aburrido... ya conozco el escenario, es feo y aburrido, para qué mirar cuando puedo estar durmiendo o conversando” (Bernardo)

CONCLUSIONES | En el contexto latinoamericano, la segregación residencial es una importante manera en que las desigualdades se traducen en un asunto espacial. Sin embargo, hacer que la desigualdad sea sinónimo de la segregación urbana es problemático, ya que la segregación puede ser el resultado de otros procesos —incluyendo el desarrollo inmobiliario— y la desigualdad puede manifestarse de otras formas, como en el acceso a la educación, salud, empleo a espacios vitales de la ciudad: esto puede no revelarse por medio de un análisis de segregación residencial. La idea de enclaves fijos de desigualdad requiere reconsideración —particularmente en el contexto del aumento del potencial de movilidad— y los sistemas urbanos dinámicos, que hacen el análisis de desigualdad más complejo, ya que sus causas son multidimensionales y sus manifestaciones, más difíciles de detectar.

Relaciones desiguales como las de género, condiciones socioeconómicas o edad, generan experiencias diferenciadas: para algunos la experiencia de viajar se vuelve difícil y limitada. En el caso de las relaciones de género, que cruzan las diferencias de ingreso, las mujeres —cuyos roles se dividen entre el reproductivo y el productivo⁷— requieren realizar varias tareas al mismo tiempo y experimentan grandes dificultades en su desplazamiento. Más aún, la experiencia de las mujeres se ve limitada por razones de seguridad, inhibiéndolas del uso del transporte público a ciertas horas debido a los posibles peligros de viajar solas de noche. La desigualdad de ingreso hace que la experiencia de la ciudad sea muy distinta, permitiéndole a los sectores de más ingreso la posibilidad de tener un automóvil y teléfono celular, que amplían la posibilidad de moverse virtualmente por la ciudad y evitar el uso del transporte público. Asimismo, la falta de reconocimiento de las necesidades específicas de los adultos mayores genera difíciles experiencias de viaje, restringiendo tanto el tiempo como el espacio de movilidad, pero también las actividades que éstos pueden realizar debido a sus condiciones de vista, lentitud de movimiento, dificultad de acceso a escaleras, caminatas largas y, sobre todo, a la dificultad para adaptarse a los cambios.

Estas experiencias diferenciadas son particularmente relevantes para la forma en que los sistemas urbanos y de transporte actuales se adecuan a las necesidades de la población; vemos que se exacerbaban las condiciones sociales desiguales cuando la relación entre movilidad y desigualdad no se reconoce en el diseño y operación de los sistemas. Esto es porque los sistemas de movilidad que resultan deficientes (poco fiables, ineficientes, incómodos, inseguros, hacinados, infrecuentes) pueden llevar a aquellos con los medios a utilizar movilidades alternativas, mientras aquellos sin los medios, están de todas formas obligados a usar sólo formas disponibles o a quedarse inmóviles, generando mayores des-

⁷ Referido a la diferencia que hace la sociología entre las labores que tienen un valor de cambio (productivas) y las orientadas a satisfacer las necesidades de la familia, que sólo tienen valor de uso (reproductivas) (N. de E.L.).

igualdades. Esto también se relaciona con el análisis de sistemas de transporte—que involucra el análisis del transporte público y privado simultáneamente— y de las varias formas de movilidad que existen, incluyendo caminar, andar en bicicleta, realizar acuerdos para compartir automóviles, usar automóviles individuales, colectivos, buses, metros, trenes, entre otros.

Las políticas urbanas requieren una consideración más seria de las prácticas de movilidad como una forma de mejorar los sistemas urbanos, incluyendo el transporte, pero también con el fin de disminuir la desigualdad y promover ciudades más equitativas. La forma en que los sistemas urbanos son estudiados en el contexto latinoamericano requiere revisión y estudios complementarios. Los análisis cuantitativos de comportamiento de viaje dejan fuera la experiencia de movilidad cotidiana y las implicancias diarias de la desigualdad. Más aún, el análisis de la ciudad de manera estática o fija requiere revisión, ya que las ciudades y sus habitantes son crecientemente móviles y la movilidad o inmovilidad de sus vidas diarias afecta de manera importante su calidad de vida. La experiencia diferenciada de movilidad puede dar luz, primero que nada, a la necesidad de contar con mejores sistemas de transporte, mejor infraestructura, mejores programas habitacionales, pero también mejor acceso a las condiciones de trabajo, educación y servicios de salud, actividades culturales, uso del tiempo libre, reconocimiento de la operación de la economía informal, entre otros.

Esto involucra reconocer que las actividades que las personas desarrollan son múltiples, y generalmente combinadas en términos de los tipos de lugares donde se va y los modos de transporte que se utilizan para llegar ahí. Además, muchas prácticas que son de primera importancia en términos de movilidad son no son estudiadas en profundidad, como ir de compras, a los médicos, pagar cuentas, visitar a familiares o amigos y el tiempo de ocio en general. Estos también requieren de iniciativas de movilidad y ser mirados en mayor detalle, comprendiendo por ejemplo quién hace las compras, cuáles son sus horarios, cómo se realizan, cuáles son los días de compra, cuáles son las dificultades y cómo se relacionan las compras con otras actividades que las personas realizan. Esto implica que la ciudad requiere adaptarse mejor a las necesidades de su población y no necesariamente lo inverso, ya que los malabares actuales son una forma desequilibrada de adaptarse a una ciudad.

En consecuencia, las prácticas de movilidad cotidiana pueden facilitar la comprensión de la vida contemporánea urbana de dos formas. Primero—en términos de prácticas y como una práctica cotidiana— la movilidad no es un paréntesis en la vida de los individuos, ya que involucra para muchos por lo menos dos o tres horas del día; la vida no para mientras

las personas se mueven. Como resultado, gran parte de la experiencia de las personas en la ciudad y, por ende, de su vida urbana ocurre mientras están viajando por ella. Estas prácticas, hábitos y arreglos de rutinas son tanto reflexivos como recursivos dentro y entre las esferas de actividades y redes de integración social y de conocimiento. Son prácticas situadas (Jarvis, Pratt et al., 2001) y como tales tienen un rol importante que jugar en la ampliación o confinamiento de lugares, al entender que las movi­lidades son *espacializadas* y *temporalizadas* en contextos específicos. Segundo, en el escenario actual urbano de la mayoría de ciudades del mundo, sean pequeñas, intermedias, grandes o metrópolis, la movilidad e inmovilidad de las personas es crecientemente importante ya que es quizás la forma más actual de relacionarse con la ciudad. Como práctica, está constantemente cambiando, debido a los avances tecnológicos, modificaciones de políticas y manifestaciones culturales, pero es también la forma en que los habitantes urbanos contemporáneos se comportan, descubren, se quedan, se encuentran y se conocen. Todo esto ocurre mientras las personas están en movimiento; sin embargo, se conoce poco sobre las implicaciones que esto tiene en la vida cotidiana y en la vida de las personas y, particularmente, si por medio de esta movilidad urbana la desigualdad aumenta o disminuye.

Comprender el rol que la movilidad urbana juega en la generación de desigualdades en Santiago puede forjar una mejor idea sobre qué elementos mirar para tener una entender sus causas y consecuencias. La complejidad e invisibilidad de nuevas manifestaciones de desigualdad requiere más análisis en cuanto a las formas en que las personas habitan la ciudad en este contexto móvil. Esto puede complementar la investigación de segregación residencial, de modo que si la localización periférica de vivienda genera y refuerza la segregación, la mezcla de población puede no ser la única solución; la movilidad diaria puede ser vista como una posibilidad de disminuir o aumentar la segregación al abrir puertas de entrada a nuevas o diferentes posibilidades de apropiación de lugares.

- Adey, Peter. "If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im)mobilities". *Mobilities*, Volumen 1, número 1. Routledge, Londres, 2006
- Allemand, Sylvain. Coloquio internacional *The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*. IVM, Centre Culturel International de Cerisy-la-Salle, Institute pour la Ville en Mouvement, Paris, 2003
- Bourdín, Alain. "Workshop 4: Hypermodern individuals?". Coloquio internacional *The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*. IVM, Centre Culturel International de Cerisy-la-Salle, Institute pour la Ville en Mouvement, Paris, 2003
- Cass, Noel; Shove, Elizabeth y John Urry. "Social exclusion, mobility and access". *The Sociological Review*, Volumen 5, número 3. Blackwell Publishing, Oxford, 2005
- Ducci, María. "Chile: el lado oscuro de una política de vivienda exitosa". *EURE*, Volumen 23, número 69. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1997
- Held, Gunther. *Políticas de viviendas de interés social orientadas al mercado: experiencias recientes con subsidios a la demanda en Chile, Costa Rica y Colombia*. Serie Financiamiento del Desarrollo, CEPAL, Santiago, 2000
- Jarvis, Helen; Pratt, Andy y Peter Cheng-Chong Wu. *The secret life of cities. The social reproduction of everyday life*. Pearson Education, Nueva York, 2001
- Jirón, Paola. "The beginning of the end of the Chilean housing model. Lessons to be learned from over 20 years of experience". Conferencia internacional *Adequate and affordable housing for all*. CUCCS, University of Toronto, Toronto, 2004
- Jirón, Paola. "Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility. The case of Santiago de Chile". *Swiss Journal of Sociology* (Special Issue "Mobility, space and inequality"). Volumen 33, número 1. Seismo Press, Zurich, 2007
- Jirón, Paola. "Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile". Tesis PhD, Geography and Environment, London School of Economics and Political Science, Londres, 2008
- MINVU. Chile. *Un siglo de políticas en vivienda y barrio*. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Santiago, 2004
- Ortiz, Jorge y Severino Escolano. "Las migraciones intrametropolitanas como factor de diferenciación socioespacial". *Taller nacional sobre migración interna y desarrollo en Chile: diagnóstico, perspectivas y políticas*. CEPAL, Santiago, 2007
- Rodríguez, Alfredo y Ana Sugranyes. *Los con techo. Un desafío para la política de vivienda social*. Ediciones SUR, Santiago, 2005
- Sabatini, Francisco; Cáceres, Gonzalo y Jorge Cerda. "Residential segregations pattern changes in main Chilean cities: scale shifts and increasing malignancy". *International seminar on segregation in the city*. Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, 2001
- Sheller, Mimi y John Urry. "Mobile transformations of 'public' and 'private' life." *Theory, Culture and Society*, Volumen 20, número 3. The Nottingham Trent University, Nottingham, 2003
- Urry, John. "Social networks, travel and talk." *British Journal of Sociology*, Volumen 54, número 2. Blackwell Publishing, Oxford, 2003a
- Urry, John. "Workshop 1: Beyond societies". Coloquio internacional *The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*. IVM, Centre Culturel International de Cerisy-la-Salle, Institute pour la Ville en Mouvement, Paris, 2003