

La importancia  
de la experiencia de

# movilidad

en la planificación del transporte.

## Aprendizajes de Santiago de Chile

Paola Jirón

Incorporar un enfoque de movilidad cotidiana es una de las formas más novedosas de abordar la planificación del transporte urbano en la actualidad. El enfoque de movilidad en general ha sido un aporte sustantivo para avanzar en la discusión respecto a fenómenos actuales en las ciencias sociales y también ha producido cuestionamientos y nuevos puntos de vista en la forma de pensar el territorio. Un aspecto que conlleva la movilidad cotidiana específicamente se refiere a la posibilidad de vincular la experiencia cotidiana de viajar, con nuevas formas de mejorar el transporte y la planificación urbana. Este trabajo busca dar luces al respecto, utilizando información proveniente de

la investigación denominada “Movilidad cotidiana urbana y exclusión social urbana en Santiago de Chile” sobre la experiencia de movilidad cotidiana de los viajeros de Santiago, capital y principal centro urbano de Chile<sup>1</sup>.

La movilidad ha sido estudiada de manera extensiva desde el punto de vista del transporte, básicamente desde las disciplinas de ingeniería, economía, geografía y planificación del transporte, la administración de negocios y las ciencias regionales (Johnston, 1981; Small, 2001), las cuales

<sup>1</sup> Financiada por FONDECYT, Chile, N° 1090198. La autora es la Investigadora Responsable. Para mayor información ver [www.santiagoosemueve.com](http://www.santiagoosemueve.com)

están mayoritariamente interesadas en comprender los patrones de viaje por medio del origen y destino de los viajes diarios. En contraste, el “giro de la movilidad” en las ciencias sociales ha revelado que la mayor parte de la investigación de transporte parte de una idea del espacio y el uso que las personas le dan al espacio como fijo y contenido dentro de ciertas áreas. Sin embargo, el habitar la ciudad se relaciona directamente con las experiencias cotidianas y con el espacio de la ciudad por medio de un proceso complejo de interacción entre viajeros, actividades, espacios, lugares y factores de movilidad.

La movilidad es absolutamente medular para comprender la vida contemporánea en cuanto a cómo se cambia y cómo se puede desarrollar en las próximas décadas (Urry 2003a) y se refiere a todas las formas en que las personas se relacionan socialmente al cambio de lugar (Bourdin 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 y economistas de transporte 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 de naturaleza social y no el objetivo de tales actividades.

Al mismo tiempo, mientras que la investigación en el área de transporte desatiende los procesos sociales involucrados en los viajes y

cómo éstos afectan las vidas de las personas, gran parte de las investigaciones en las ciencias sociales han sido a-móviles, es decir, que ignoran los movimientos que las personas hacen para llegar al trabajo, el estudio, la familia, los lugares de ocio y las actividades de placer. Por ende, 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, persona a persona, evento a evento (Urry 2003a). Un enfoque comprensivo de las prácticas de movilidad requiere comprender la realidad contemporánea del movimiento (Lussault 2003) y el impacto que éstas generan en términos de la construcción de lugares urbanos, es decir, de la apropiación y significación del espacio urbano.

Una comprensión más profunda de las experiencias múltiples e híbridas de movilidad es importante ya que la movilidad es un elemento extremadamente dominante y constitutivo del vivir contemporáneo y el espacio urbano. Al examinar de cerca las experiencias, las ideas de fijación, permanencia y dualidad presente en la mayor parte de los análisis urbanos se comienzan a cuestionar y las experiencias móviles emergen como procesos fluidos y multiescalares en su complejidad situada. Esta manera de analizar las prácticas de movilidad es parte del giro de la movilidad que está permitiendo avances considerables en términos teóricos, metodológicos y prácticos en las ciencias sociales y en comprender las sociedades contemporáneas.

Por otro lado, una de las experiencias cotidianas que más inciden en la calidad de vida urbana es la de la movilidad cotidiana. Esto se debe

a que la vida urbana contemporánea se encuentra cada vez más impactada por la movilidad, sea ésta física o virtual, en autobús o en automóvil, a pie o en bicicleta. Del mismo modo la *no* movilidad, o la movilidad restringida, puede ser uno de los aspectos que más certeramente refleja las desigualdades que se viven en nuestras ciudades, debido a las diversas dinámicas que afectan los centros urbanos en la actualidad.

Hoy en día las experiencias de movilidad reflejan una accesibilidad diferenciada a espacios de educación, empleo, salud, recreación, entre otros. Además, se basan en distintas condiciones sociales que también inciden en la posibilidad de encuentro o desencuentro durante la experiencia. Es decir, que la movilidad cotidiana es relevante para la calidad de vida urbana, por un lado en cuanto al acceso a diferentes espacios en la ciudad, pero por otro lado, también es significativa en relación a cómo, cuándo y con quién se lleva a cabo o no esta movilidad.

Cabe resaltar que la experiencia de movilidad tiene implicancias en la vida de las personas que no son homogéneas; estas experiencias urbanas se viven de manera diferenciada por hombres y mujeres, niñas y niños. Lo que hace que la práctica de habitar la ciudad sea distinta y tenga diversas implicancias, así como en las posibles recomendaciones de políticas para superar las desigualdades. Existen en esta práctica formas diferenciadas de experimentar la ciudad que surgen, entre otras factores, de las diferencias de género, que se cruzan con diferencias de edad, ciclo de vida, etnia, ingreso y habilidad. Las diferencias de género, es decir cómo hombres y mujeres experimentan de manera diferenciada la

movilidad, tiene consecuencias en la vida cotidiana y la calidad de vida urbana.

A partir del análisis de las experiencias de viaje, se puede detectar que existen movilidades diferenciadas, es decir que las experiencias de viaje son muy distintas dependiendo de quien las vive: un niño, un adolescente, una madre con niños pequeños, un adulto con bultos, una mujer embarazada, un adulto mayor.

Por otro lado, lo cotidiano se refiere a lo que las personas viven de manera diaria: está conectado a lugares donde mujeres y hombres, niñas y niños, viven, trabajan, consumen, se esparcen, se relacionan con otros, construyen identidades, se enfrentan o desafían la rutina, el hábito y las normas establecidas de conducta. Es en el marco de estas experiencias, en el bus, caminando, moviéndose, quedándose quietos, conociendo gente, compartiendo momentos, que se constituyen en la esencia de ser urbano.

Comprender las actividades diarias de las personas en el tiempo y el espacio es útil, por tres razones. Primero, porque las intervenciones urbanas actuales no incorporan la forma en que las personas experimentan la ciudad ya que la planificación urbana y de transporte se informa principalmente por medio de datos abstractos sobre la ciudad, a lo que se suma el hecho de que existe poco reconocimiento de cómo lo cotidiano retroalimenta las políticas y viceversa. Existe el peligro de instrumentalizar lo cotidiano al catalogarlo de tal forma que la planificación mecanice la vida cotidiana, al intentar modificar el comportamiento como una forma de ingeniería social. Segundo,

puede ser entendida como la manera más cercana de entender lo que realmente está sucediendo, cómo las vidas se ven afectadas por eventos, en vez de números abstractos y teorías que muchas veces están desvinculadas de lo que hacen las personas. Finalmente, el uso de metodologías adecuadas incide en cómo se puede entender la vida cotidiana, en este caso, como se verá más adelante, un enfoque etnográfico resulta ser la metodología más adecuada para la investigación en la cual se basa este capítulo.

Es importante analizar las prácticas y experiencias de movilidad de una persona dentro de un complejo sistema de relaciones con otras personas u objetos que forman parte de sus decisiones, prácticas y experiencias respecto a los desplazamientos cotidianos. El concepto de interdependencia resulta adecuado para describir, discutir y comprender las condiciones y consecuencias de las formas de movilidad cotidiana entre los habitantes de Santiago de Chile en relación a la exclusión social (Jirón y Cortés 2011).

El estudio de la movilidad cotidiana constituye, desde esta perspectiva, una herramienta o medio a través del cual aproximarse a la vida cotidiana de las personas en cuanto a cómo ésta se organiza u “orquesta”, ya que la mayoría de las personas pasa gran parte del día orquestando, cual director de una orquesta, los movimientos continuos en relación a los demás (Jarvis 2005). Aparecen entonces múltiples relaciones de diversa naturaleza que van construyendo la vida cotidiana y permitiendo una organización más o menos racional en base a las necesidades y recursos de las personas.

Negociaciones explícitas e implícitas están implicadas en estas relaciones, junto con vínculos afectivos y prácticos que pueden generarse entre los miembros de la familia, comunidad o a través de la contratación de servicios. Estos vínculos se observan al aproximarse a las prácticas y experiencias de movilidad desde la perspectiva de las personas involucradas, ya que el desplazamiento aparece como una necesidad en la realización de las actividades diarias, pero también como una instancia en la que se negocian e intentan resolver variados aspectos de la cotidianidad que muchas veces ponen en tensión las relaciones sociales más cercanas. Desde la perspectiva de la interdependencia, la movilidad aparece como una red que articula diversas rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas, roles productivos y reproductivos de un número variable de personas relacionadas entre sí a través de vínculos emocionales y/o prácticos esenciales en la organización de sus vidas cotidianas, las cuales en el momento actual no se conciben sin la existencia de los otros de esa red. Los roles y la posición que cada cual tiene en ella no son aspectos estáticos, y varían de acuerdo a las etapas del ciclo de vida, las condiciones económicas y roles de género, entre otras variables tales como etnicidad y condiciones físicas. El número de conexiones no es fijo tampoco (Cortés 2012).

Para ejemplificar cómo sucede esto, a continuación se presenta la experiencia de viaje de los miembros de una familia de ingresos medios que habita en el norte de la ciudad de Santiago y en conjunto utiliza diversos modos de transporte para habitar el espacio.

Gloria está casada con Fernando y viven en un condominio cerrado en la Comuna de Huechuraba, en el sector norte de Santiago. Fernando es diseñador gráfico y trabaja en una empresa constructora en el denominado barrio Sanhattan, el nuevo sector de negocios en la capital. Gloria es dueña de casa y maneja todos los quehaceres de su hogar. Juntos tienen tres hijos: Sebastián de 19 que está a punto de entrar a la universidad y asiste al preuniversitario en el centro de la ciudad; Javier en plena adolescencia y cursando Segundo medio en un colegio de hombres en la comuna de Providencia, y Paulina de 10 años en Quinto básico en un colegio femenino en la Comuna de Independencia.

Hasta hace unos tres años Gloria no conducía; todo lo hacía en transporte público, iba la feria, a hacer trámites o a buscar a su hija al colegio o visitaba a su familia en micro o colectivo<sup>2</sup>. En general, esto le significaba largos y cansadores viajes, pero también tenía que organizar bien sus tiempos y pasaba más tiempo en su casa o la de su madre. Luego aprendió a conducir y la familia se compró un automóvil automático para facilitarle la conducción. De a poco empezó, al principio le daba miedo y vergüenza, la intimidaba conducir con su marido, pero de a poco se soltó, y comenzó a tomar rutas más largas, y pronto ya estaba tomando la autopista sin temor. Conducir ha sido un reto importante para ella, le ha dado independencia y también la ha hecho sentirse que ha conquistado un gran miedo. Al mismo tiempo, ser la portadora de licencia de conducir le ha otorgado el título de conductora

oficial de la familia, una familia dinámica, con diversas actividades diarias y, para que ellos se muevan, ella se ha vuelto esclava del automóvil.

Pese a que siempre ha sido el eje de su familia, esta nueva habilidad la hizo fundamental, no sólo para su familia directa pero también para su familia extensa. Gloria vive en función de las actividades de los demás.

Como sólo tienen un automóvil, ella va a dejar a su marido por las mañanas y, para evitar embotellamientos, tienen que salir de casa antes de las 7 am. Temprano se levanta a preparar el desayuno de todos y sus respectivas colaciones. En este viaje aprovechan para llevar a los dos hijos menores que van casi dormidos, tomando su desayuno o escuchando música con sus audífonos. En este tramo él conduce, inicialmente por la autopista Vespucio Norte hacia Providencia, pasan por el Túnel San Cristóbal y entran a Isidora Goyenechea, donde Fernando se baja y ella toma el volante. El viaje es cómodo: pese a la lluvia, la calefacción hace que no se sienta el frío de la calle.

Fernando sale de su trabajo alrededor de las 6 pm y se va en micro a su casa con un amigo/vecino. Este tramo es más complejo, los buses van llenos, la gente va casi dormida luego de la larga jornada laboral; ellos van conversando, contándose chismes del trabajo. Tienen que hacer un trasbordo y esperar el siguiente bus bajo la lluvia, y luego caminar dos largas cuadras para llegar a sus casas. El viaje es más ameno juntos. Además, todos los miércoles Fernando sale a jugar fútbol con uno de sus hijos. Ese es el día en que Gloria descansa y no sale. Luego de dejar a Fernando cada mañana,

<sup>2</sup> Taxi compartido con destino fijo.

Gloria continúa su viaje por Providencia, y luego Bellavista para dejar a su hijo Javier.

Javier está en plena adolescencia, habla como si fuera mayor, pero aún es pequeño y su madre aún lo cuida. Todos los días lo deja en el colegio luego de dejar al padre. Por la tarde él ya es lo suficientemente crecido para andar solo en metro, y generalmente viaja con sus compañeros hasta una estación de metro donde su madre lo recoge cuando pasa a buscar a su hija Paulina. A veces se va en micro, y ella lo pasa a buscar al lugar más próximo. También tiene fiestas y encuentros con sus amigos, y cuando son muy lejos del barrio, lo pasa a buscar a la casa de sus amigos.

Sebastián salió del colegio el año pasado, y pese a que tiene buenas notas, necesita un muy buen puntaje para entrar a Ingeniería en la Universidad de Chile. Está yendo a un preuniversitario cerca al barrio República, y pese a que entra más tarde, aprovecha el viaje de su mamá para que lo deje en el centro, cerca de un metro. Juan también toca música, y se acaba de comprar una guitarra. Pese a que Sebastián anda en metro y micro, muchas veces llama a su mamá para que lo vaya a buscar, si no al centro, por lo menos al metro Américo Vespucio Norte.

Paulina tiene 10 años y todavía va al colegio ; tiene clase de gimnasia y también de música; casi todos los días se queda en el colegio hasta las 5 pm para hacer alguna de sus actividades extra programáticas, y Gloria la pasa a recoger a esa hora. No le gusta que ande sola y como el colegio le queda cerca a la casa de su madre, aprovecha para quedarse con ella por las tardes y luego pasar a recoger a su hija y llevarla a casa.

Gloria y Fernando siempre han vivido cerca a ambos padres en barrio El Salto, y ayudan en los quehaceres habituales de las respectivas familias. La madre de Gloria tiene un puesto en la feria del barrio los días viernes, y Gloria generalmente la acompaña a vender. Cerca de la casa de su madre viven dos hermanas, una con una panadería y otra que vive al lado de su madre. Así, el barrio para Gloria es bastante conocido. Hace unos meses le detectaron a su madre un cáncer de mama, y Gloria la ha acompañado al médico cada vez que tiene que hacerlo. Está muy preocupada de su situación, pero dice que la mejor forma de estar cerca es acompañándola a hacer sus exámenes, así es que el automóvil facilita este proceso.

Gran parte de las actividades de sus familiares se concentran en el sector de El Salto, allí familiares y amigos viven desde que Gloria tiene memoria. Al estar ella tan vinculada a su familia y a la de Fernando, tiene mucha relación con ellos, y cada vez que necesitan algo, ella ofrece ayuda. Hace unos días, su tío abuelo necesitaba ir al médico, y ella lo llevó. Si su hermana necesita que la acompañen a comprar algo, ella también va. Y así, por lo menos una vez a la semana, ella se dedica a transportar a alguno de sus familiares o amigos a alguna parte de Santiago, a médicos, supermercados, de compras, hacer trámites, etc.

Pero, al mismo tiempo, ella es el ama de casa de su familia, así es que además de llevarlos y recogerlos de sus respectivas actividades, ella también tiene que ir a comprar y hacer trámites para su familia. Al final, Gloria pasa gran parte del día trasladando personas, y las pocas horas que le quedan son

para ordenar su casa, cocinar, lavar, planchar y dedicarse a los suyos. Al final del día, ella se ha esclavizado al automóvil, y la libertad que le da saber manejar, se convierte en esclavitud.

## Conclusiones

Las experiencias de movilidad pueden dar luces sobre procesos más específicos respecto a cómo las personas organizan sus viajes cotidianos, las complejidades que se enfrentan y cómo acompaña o no la ciudad y los medios de transporte en este proceso. En este sentido, generalmente la planificación del transporte y la urbana poco conocen de la forma en que los viajeros coordinan su quehacer diario, y cómo sobrellevan los obstáculos que puede imponer la ciudad.

Se puede observar, a partir del caso que aquí se expone, que las decisiones de movilidad no son individuales, están fuertemente imbricadas en decisiones de otros miembros del hogar, familiares y amigos, que hacen que cada decisión, pueda parecer a veces irracional si se mira desde el punto de vista de la eficiencia de un sistema, pero completamente racional si se comprende la lógica del hogar. Esto implica que las movilidades de las personas son interdependientes, es decir que cada decisión está relacionada con las responsabilidades, tareas y deseos que se orquestan cotidianamente.

Esto también implica que la interdependencia sucede no sólo entre los niños pequeños y sus padres; existe interdependencia entre diversos grupos sociales. En el caso de Gloria, las decisiones de compra de automóvil, uso del mismo, horarios de salida, están cercanamente relacionadas con lo

que tanto ella como su marido pueden hacer. Por otro lado, sus hijos y ella son interdependientes y, pese a que ya no son tan pequeños, existe aún un cuidado especial con ellos, sobre todo con su hija menor, con quien ella es más aprehensiva por su condición de mujer. Por otro lado, ella y su madre tienen una relación de interdependencia por su edad y enfermedad que requiere que las decisiones de movilidad de Gloria se vinculen estrechamente con lo que a su madre le sucede. En síntesis, esta interdependencia hace que su planificación diaria esté interconectada con las decisiones de los demás.

Por otro lado, es evidente que, pese a que parte importante de sus viajes se realiza en automóvil, los viajes de los demás no son unimodales. Es decir, que las decisiones de movilidad son diversas y poseen múltiples combinaciones, dependiendo de las circunstancias específicas, la facilidad de transporte público, la posibilidad de viajar con otros, y la facilidad de encontrar los recorridos más óptimos para su desempeño.

Es importante resaltar que tanto la planificación de transporte como la urbana requieren de una actualización en la forma de comprender los fenómenos urbanos contemporáneos. Esto implica no sólo repensar la participación ciudadana sino, sobre todo, la forma en que se hace ciudad, la forma en que se modela el transporte, las variables que se incluyen en los modelos, cómo se combinan éstos con otras fuentes de información, cómo se diseña el espacio para el movimiento y la estancia y cómo, a partir de la comprensión de los múltiples y complejos trayectos que se realizan en la actualidad, comprender la forma en que se usa la ciudad. ■

## Referencias

- Bourdin, A. 2003. "Workshop 4: Hypermodern individuals?". Coloquio internacional *The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*. Organizado por Institut pour la Ville en Mouvement, Paris: Centre culturel international de Cerisy-la-Salle.
- Cortés, S. 2012. "Interdependencia y movilidad interdependiente". Documento interno, Informe Final Proyecto FONDECYT N° 1090198 *Movilidad Cotidiana urbana y exclusión Social Urbana en Santiago de Chile*.
- Jarvis, H. 2005. "Moving to London Time. Household co-ordination and the infrastructure of everyday life". *Time and Society Vol. 14, No. 1*: 133-154.
- Jiron, P. y Cortés, S. 2011. "Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques". Ponencia presentada en el taller internacional *The Everyday Life of Multi-Local Families. Concepts, Methods and the Example of Post-Separation Families*. 20-21 de octubre, Munich, Alemania.
- Johnston, R. J. 1981. *The Dictionary of Human Geography*. Oxford: Blackwell Reference.
- Lussault, M. 2003. "Workshop 3: Mobilities elsewhere. Comparative approaches". Coloquio internacional *The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*. Organizado por Institut pour la Ville en Mouvement, Paris: Centre culturel international de Cerisy-la-Salle.
- Small, K. A. 2001. *Urban Transport Economics*, Londres: Routledge.
- Urry, J. 2003a. "Social networks, travel and talk". *British Journal of Sociology Vol. 54, No. 2*: 155-175.
- Urry, J. 2003b. "Workshop 1: Beyond societies". Coloquio internacional *The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies*. Organizado por Institut pour la Ville en Mouvement, Paris: Centre culturel international de Cerisy-la-Salle.
-