

---

## ARTÍCULO

Pau Avellaneda  
Alejandra Lazo

### **APROXIMACION A LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA PERIFERIA POBRE DE DOS CIUDADES LATINOAMERICANAS. LOS CASOS DE LIMA Y SANTIAGO DE CHILE.**

*Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.*

---



**Revista Transporte y Territorio**  
**ISSN 1852-7175**  
[www.rtt.filo.uba.ar](http://www.rtt.filo.uba.ar)

[Programa Transporte y Territorio](#)  
Instituto de Geografía  
Facultad de Filosofía y Letras  
Universidad de Buenos Aires



---

#### **Cómo citar este artículo:**

AVELLANEDA, Pau y LAZO, Alejandra. Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.* pp. 47-58. <[www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf)>

*Recibido: 3 de enero de 2011*  
*Aceptado: 31 de marzo de 2011*

## Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile.

[Pau Avellaneda](#)<sup>1</sup>  
[Alejandra Lazo](#)<sup>2</sup>

---

### RESUMEN

El siguiente trabajo busca reflexionar sobre la movilidad a partir de la construcción de una adecuada vinculación teórica y metodológica entre las nociones de movilidad cotidiana y exclusión social. Para superar los tradicionales enfoques sobre transporte y movilidad, muy presentes en América Latina, la investigación busca vincular referentes conceptuales de movilidad y exclusión social. Para nutrir empíricamente este trabajo se analizan dos casos de estudio. El primero se desarrolla en la barriada de Juan Pablo II de la ciudad de Lima, donde se revela un tipo de movilidad asociada a una forma de transporte perceptiblemente "informal" que puede ser calificado de eficiente pues permite trasladar a las personas a cualquier punto de la ciudad y con ello la realización de sus actividades cotidianas. En el segundo caso, se ha analizado el sector del Castillo en Santiago de Chile donde se observan los mecanismos de adaptación cotidianos de sus habitantes luego de un cambio radical en el sistema de transporte de la ciudad. Esta aproximación resulta relevante pues permite una conceptualización novedosa y compleja sobre la movilidad en América Latina al revelar el nexo entre movilidad, vida cotidiana y los procesos de inclusión y exclusión social.

### ABSTRACT

This paper aims to consider mobility from the construction of an adequate theoretical and methodological link between the concepts of daily mobility and social exclusion. In order to overcome traditional approaches involving transport and mobility, usually applied in Latin America, this research suggests to link conceptual standards of mobility and social exclusion. Arising from the need to supply empirical data to the research, two case studies will be analyzed. The first one will take place in the neighborhood of Juan Pablo II where it is revealed a sort of mobility associated to an "informal" transportation which can be qualified as efficient due to its capacity to move people to anywhere in the city, and thus allowing to develop their daily activities. The second case study has analyzed the sector of El Castillo in Santiago de Chile where once the transport system of the city has radically changed it can be observed the daily adaptation mechanisms of their inhabitants. The relevance of this approach relies on the conceptualization of mobility in Latin America in a new and complex way as it reveals the nexus between mobility, daily life and social inclusion and exclusion processes.

**Palabras Claves:** Movilidad cotidiana; Pobreza; Exclusión social; América Latina.

**Palavras-chave:** Mobilidade diária; Pobreza, Exclusão social; América Latina.

**Keywords:** Daily mobility; Poverty, Social exclusion; Latin America.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

Actualmente, en el debate sobre la configuración de las desigualdades urbanas y sociales en América Latina, el transporte y la movilidad aparecen como un elemento significativo. Si bien dicho debate ha sido objeto de interés desde hace varias décadas, no todas sus dimensiones han sido lo suficientemente estudiadas. En ciudades como las latinoamericanas, el acceso a las oportunidades laborales, a los lugares de residencia y a los espacios donde se ofrecen muchos de los servicios esenciales para el desarrollo de la vida cotidiana, depende de las condiciones de transporte. Por ello, los problemas de acceso al transporte y las consecuentes dificultades de movilidad que tienen una parte importante de los habitantes de estas ciudades, puede significar, con mucha frecuencia, un agravante a su situación de exclusión social y un obstáculo añadido a la salida de la situación de

---

<sup>1</sup> Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona, España - [Pau.Avellaneda@uab.cat](mailto:Pau.Avellaneda@uab.cat)

<sup>2</sup> Universidad de Toulouse 2, Francia / Universidad Católica de Chile, Chile - [alazoc@uc.cl](mailto:alazoc@uc.cl)

pobreza. A su vez, un sistema de transporte al alcance de este grupo social puede contribuir a disminuir sus limitaciones para salir de la pobreza y la exclusión.

En el ámbito de la movilidad, la aplicación del término exclusión hace alusión a aquellos colectivos que se encuentran fuera del modelo hegemónico (Dupuy, 1998; Orfeuil, 2000). Así, los excluidos serán quienes no cuenten con medios de transporte motorizados para el quehacer cotidiano o manifiesten dificultades en la realización de sus desplazamientos (Cebollada, 2005). En el presente trabajo se propone discutir una concepción de movilidad que tenga como eje estructurante la vida cotidiana de las personas en la medida que afecte los procesos de inclusión y exclusión social de los individuos (Avellaneda, 2007; Vega-Centeno, 2005, Le Breton, 2006). La hipótesis básica de esta aproximación es que la movilidad aparece como un elemento determinante del desarrollo de las dinámicas de la ciudad, lo que la convierte en un dispositivo importante de promoción de la inclusión social para los grupos más pobres, en la medida que les permite el acceso a las oportunidades y a los servicios que ofrece la ciudad generando así una mayor integración. Lo anterior impone una conceptualización teórica que integre las dimensiones de la movilidad cotidiana y de los procesos de exclusión.

Para el caso de Lima se pone en evidencia un sistema de movilidad que en su mayor parte permite a los individuos satisfacer sus necesidades cotidianas de desplazamiento sean estas productivas, reproductivas o sociales. Para el caso de Santiago se ponen de relieve los mecanismos de adaptación cotidianos que los individuos establecen frente a un cambio en el sistema de movilidad y su influencia en la vida cotidiana de las personas. En ambos casos se pone de manifiesto que desde esta perspectiva los medios de transporte dejan de ser meros instrumentos para desplazarse para adquirir una función social más allá del propio desplazamiento.

El análisis de Juan Pablo II en Lima se desarrolló en el año 2006. Se realizaron 51 entrevistas semiestructuradas a los habitantes de esta barriada con el objeto de acercarse a la experiencia real y subjetiva de la movilidad cotidiana de estas personas. Se entrevistó a hombres y mujeres, a jóvenes, adultos y personas mayores, y a pobres y muy pobres. Para el caso de Santiago de Chile se realizaron 30 entrevistas semiestructuradas a los habitantes del barrio El Castillo, en la periferia sur de la ciudad, durante el año 2008. Se entrevistó a dueñas de casa y trabajadores a objeto de conocer sus prácticas de movilidad luego de la implementación del nuevo sistema de transporte.

## **2. MOVILIDAD COTIDIANA Y EXCLUSIÓN SOCIAL: APROXIMACIÓN CONCEPTUAL EN LA CIUDAD LATINOAMERICANA**

Actualmente estamos asistiendo a un cambio radical en el estudio de la movilidad donde el interés sobrepasa al estudio de la circulación y el tráfico de vehículos para centrarse en las necesidades diferenciadas de una multitud de sujetos de la movilidad (Sanz, 2005). Hablar de movilidad, desde esta perspectiva, significa superar al concepto de transporte. Su diferencia fundamental se basa en el cambio tanto del objeto como del sujeto de estudio. Mientras el objeto del transporte son los medios motorizados, para la movilidad el objeto de interés son las prácticas y los modos de desplazamiento sin la jerarquía implícita del motor. A su vez, mientras para el transporte los sujetos de estudio son los conductores de automóviles y, en el mejor de los casos, los pasajeros del transporte público, desde el prisma de la movilidad éstos se multiplican revelándose necesidades diferenciadas de una multitud de sujetos de la movilidad (Deckers y Tarrius, 1988; Vasconez, 1985).

Desde esta óptica aparecen colectivos hasta ahora ignorados como las mujeres, los niños, las personas mayores, los discapacitados o los pobres, entre muchos otros, que habían quedado sumergidos bajo el patrón de movilidad de un ciudadano supuestamente estándar,

pero que hoy aparecen con dificultades concretas y pautas de movilidad específicas que se abordan de formas distintas, identificando soluciones también diversas para cada uno de ellos (Cebollada, 2005; Jirón, 2007).

En este sentido, se propone (re)pensar la movilidad comprendiéndola como una acción que tiene diferentes significados y sentidos según las realidades de cada individuo y sus posibilidades de relación y de integración con el resto de la ciudad. Desde esta perspectiva, podemos considerar la movilidad como aquello que va a permitir a los individuos el acceso a la ciudad, a sus territorios, a las oportunidades de toda índole que ésta ofrece y, por supuesto, a los vínculos sociales tan importantes para los colectivos urbanos. Lo anterior nos conduce a una reflexión más profunda sobre el nexo, a veces oculto, entre la movilidad y el funcionamiento contemporáneo de la sociedad, entre quienes pueden desplazarse sin problema alguno y los que no pueden hacerlo. Trabajar, consumir o relacionarse con los otros implica necesariamente desplazarse. Entonces la inserción social de un individuo estará determinada en buena medida por la capacidad y las posibilidades que tenga éste para desplazarse (Le Breton, 2006).

Latinoamérica ha experimentado en los últimos decenios una serie de cambios en su economía global afectando a la ciudad y sus individuos. La liberalización de los mercados económicos junto a las políticas neoliberales ha provocado no sólo transformaciones productivas y el desarrollo de nuevas tecnologías sino también profundos cambios urbanos. Es en este contexto de transformaciones cuando el problema de la movilidad comienza a tomar importancia real. La liberalización del sistema económico, el uso masivo del automóvil, la fuerte presencia de formas artesanales y de nuevos patrones de viajes (tiempos y distancias recorridas), llevan al sistema de transporte público a re-estructurarse (Figuroa, 2005). Los gobiernos locales y regionales se ven enfrentados a nuevas demandas de desplazamiento y movilidad disputándose la prioridad entre el automóvil privado y el servicio de transporte público. Así, la “crisis” del transporte y de la “transportación” de los individuos que viven en la ciudad está generando ciudades cada vez más congestionadas y una reducción de la movilidad que se traduce, sobre todo para los sectores más vulnerables, en una movilidad forzada y de mala calidad.

La movilidad aparece muy diferenciada entre personas de distinto nivel socio económico. En el caso de las metrópolis latinoamericanas, los habitantes más pobres quedan fuera del modelo hegemónico de movilidad al no poseer automóvil ni contar en la mayor parte de los casos con medios de transporte eficientes, eficaces y accesibles que permitan su transportación diaria y por ende su integración con el resto de la ciudad (Orfeuil, 2004; Le Breton, 2004) quedando “desprovistos” de ella.

La urbanización y las políticas de suelo han llevado a una segregación muy marcada en América Latina lo que se refleja en la fragmentación socio-territorial de la ciudad. Este hecho ha causado la expulsión y la segregación de gran parte de la población pobre de la urbe a los territorios más alejados y mal servidos de la ciudad. Lo anterior genera una dependencia de los grupos más pobres con respecto al centro de la ciudad. La escasez de trabajo, de servicios educativos o sanitarios, de oferta comercial o de lugares de ocio y recreación en sus espacios de residencia, obliga a estos ciudadanos a desplazarse largas distancias para cubrir sus necesidades diarias y desarrollar sus actividades cotidianas (Avellaneda, 2008b).

De todas formas, si bien existe una reconfiguración de las estructuras espacio-temporales asociadas a la movilidad metropolitana, investigaciones recientes (Jouffe y Campos, 2009; Fol, 2009) ponen en evidencia que no es suficiente pensar en una movilidad alejada de lo local. En este sentido, muchos individuos articulan sus movilizaciones en espacios próximos a la vivienda y el barrio (Jouffe y Campos 2009; Le Breton, 2004; Lindón, 2002) frente a la imposibilidad que tienen de desplazarse más lejos.

Este artículo pretende centrarse en los conjuntos y redes de prácticas de movilidad desplegadas por las personas que viven en las periferias y suburbios de las grandes ciudades latinoamericanas mostrando como la movilidad se articula con los diferentes espacios de su cotidianidad. Al mismo tiempo, se pone de manifiesto como la movilidad se transforma en un elemento importante en la inclusión y la promoción social de estos grupos.

En este sentido, al hablar de movilidad no sólo nos estamos refiriendo a los desplazamientos que se dan en un determinado espacio sino también a las facilidades y/o a los obstáculos que encuentran estas movilizaciones. En este sentido, estudiar y comprender la movilidad significa considerar las transformaciones sociales que ella produce y las nuevas formas de socialización que ésta puede establecer (Dureau y Hilly, 2009)

### **3. RESULTADOS PARA EL CASO DE LIMA: EL TRANSPORTE PÚBLICO COMO FACTOR DE INCLUSIÓN Y COHESIÓN SOCIAL**

Al igual que el resto de ciudades latinoamericanas Lima se estructura en base a una desigual organización funcional del espacio. El crecimiento acelerado de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX junto con una falta de previsión y de planificación conformaron un espacio central en el que se ubicaba una amplia variedad de funciones y un espacio periférico que daba cabida casi exclusivamente a la función residencial.

En este espacio periférico encontramos el área denominada genéricamente Juan Pablo II. Formada por cerca de medio centenar de asentamientos situados en el municipio de San Juan de Lurigancho, se encuentra en la periferia de la ciudad. Esta área tiene una población aproximada de 20.000 habitantes la mayor parte de los cuales se encuentra en situación de pobreza o de extrema pobreza. Juan Pablo II es una barriada popular nacida en la década de los años 80 levantada fundamentalmente en base a la autoconstrucción y que todavía hoy sigue en proceso de expansión y consolidación.

Juan Pablo II se encuentra en un espacio de características básicamente monofuncionales. Como tantos y tantos asentamientos humanos de la periferia metropolitana, adolece de una oferta insuficiente de puestos de trabajo, de una falta de equipamientos educativos y de salud, de una escasa oferta de espacios de ocio y recreación, etc. Por ello los habitantes de esta zona se ven abocados necesariamente a salir de ella para desarrollar con normalidad su vida cotidiana. Si bien algunas personas salen solo eventualmente del espacio local buena parte de ellas organizan su vida cotidiana lejos de éste.

Los desplazamientos fuera del hábitat inmediato forman parte importante de la vida cotidiana de los habitantes de Juan Pablo II. En la mayor parte de los casos éstos integran la movilidad de una forma cotidiana. Actividades de tipo laboral, formativas, de compras, relacionadas con la salud, con el ocio o con el mantenimiento de las redes familiares serán muy difíciles de llevar a cabo sin la realización de importantes desplazamientos a lo largo y ancho de la extensa trama urbana.

Así, para la población analizada, los desplazamientos, la movilidad, se erigen como un importante criterio organizador de la vida cotidiana. El acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad solo podrá realizarse mediante importantes desplazamientos cotidianos. El desarrollo de una vida organizada fundamentalmente fuera del espacio local, en lo que puede llamarse el espacio de nodos metropolitano, solo será posible mediante la integración de la movilidad en la vida cotidiana. La movilidad devendrá, entonces, el principal elemento articulador y estructurador de la vida cotidiana de estas personas.

Para ello los habitantes de Juan Pablo II, y los del conjunto de la ciudad, cuentan con un sistema de transporte público desregulado basado en el libre mercado donde buena parte

de la oferta es de carácter informal. Un sistema, bien es cierto, que está en proceso de sustitución por uno de carácter troncal similar al que se ha implantado, entre otras ciudades latinoamericanas, en Santiago de Chile.

Los habitantes de Juan Pablo II realizan la mayor parte de sus desplazamientos cotidianos en transporte público. Si bien para cubrir distancias cortas dentro del espacio local se utilizan fundamentalmente estrategias peatonales, las distancias intermedias y largas, asociadas a los destinos metropolitanos, se desarrollan en transporte público. La longitud de los trayectos a recorrer para poder desarrollar las múltiples actividades de la vida diaria obliga a la población a cubrir estas distancias con medios de transporte motorizados. En este sentido el transporte público deviene el medio más asequible a la mayor parte de la población. Su amplia oferta de servicio, además, lo hace atractivo para resolver estas necesidades de desplazamiento.

*“Como le digo yo trabajo donde haya. Un día en el Cercado, otro en Villa el Salvador, otro en Ventanilla. Depende de donde haya obra. Y todo es carro, transporte público. Los combis... A todas partes voy en carro. Uno puede caminar por Juan Pablo pero si sale de acá tiene que tomar transporte” (Emilio, E-IX)*

El transporte público es percibido por la mayoría de los habitantes de Juan Pablo II como algo más que un mero medio de transporte. Para muchos de ellos, ya sea de una forma consciente o inconsciente, el transporte público es visto como un elemento de inclusión social, un elemento que les permite acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad, un elemento sin el cual les sería muy difícil desarrollar con normalidad sus actividades cotidianas.

A pesar de los inconvenientes que algunas de las personas entrevistadas en Juan Pablo II ven en el transporte público, todos ellos, en la medida en que pueden, lo siguen tomando de forma cotidiana para realizar sus actividades diarias. Ello obedece fundamentalmente a la sensación que a pesar de algunos inconvenientes el transporte público resuelve satisfactoriamente sus necesidades de desplazamiento. Para estas personas la existencia de una amplia red de transporte público supone la posibilidad de realizar actividades tanto productivas como reproductivas en cualquier lugar de la ciudad lo cual incrementa sus oportunidades de inclusión social.

*“Claro, transporte tiene inconvenientes pero a las finales lo que importa es que te lleva. Tú quieres ir acá, hay transporte. Tú quieres ir allá, hay transporte. A todos lados hay transporte. Transporte actual te lleva. A las finales esto es lo que importa” (Julia, E-XVIII)*

De una forma consciente o inconsciente los habitantes de Juan Pablo II expresan que es gracias a la presencia de una amplia red de transporte público que ellos pueden realizar sus actividades cotidianas sean de carácter laboral, formativo, relativas a la salud, a las compras, etc. La presencia de un sistema de transporte público con altas cotas de eficiencia social (Avellaneda, 2008a) facilita en gran medida la realización de los desplazamientos que los habitantes de Juan Pablo II requieren para sobrevivir en una metrópolis donde su estructura territorial obliga a sus ciudadanos a desplazarse constantemente a espacios lejanos a su lugar de residencia, donde su espacio vital es mucho más amplio que su espacio residencial.

En este sentido el transporte público es percibido como un elemento de inclusión social de máxima importancia. Si bien en muchos casos su situación económica los convierte en excluidos de la ciudad, la presencia de un sistema de transporte público con significativos niveles de eficiencia social hace que las personas de bajos recursos mantengan una mínima oportunidad de acceder al lugar donde se desarrollan las dinámicas de la ciudad.

Según manifiestan algunas de las personas entrevistadas, sus familias han podido progresar económicamente porque gracias al transporte público han podido ir a buscar el trabajo allá donde estuviera. Cuando llegaron a Juan Pablo II prácticamente no tenían nada pero poco a poco, gracias a la amplia red del servicio de transporte público, han podido acceder a las oportunidades de empleo que se les han ido ofreciendo a lo largo del tiempo. Según manifiestan estas personas, a pesar de las dificultades de encontrar empleo debido a la crisis económica en la que el país está inmerso permanentemente, gracias al sistema de transporte público existente en la ciudad ellos nunca han dejado de trabajar y han podido ir superando las dificultades con las que se encontraron al llegar a Juan Pablo II. El siguiente fragmento de una de las entrevistas ilustra perfectamente esta idea:

*“Mi papá me cuenta que cuando llegaron acá pusieron su estera y así pasaron mucho tiempo. Difícil estaba la situación entonces. Mi papá a veces salía a la obra y no podía regresar en el mismo día. A la semana regresaba porque casi no había carros que le llevaran. Mucho tiempo demoraba en el viaje y no podía ir y venir cada día. [...] Difícil era movilizarse. De acá nomás era difícil salir; hasta Wiese había que ir caminando. Y a la vuelta igual. Regresaba tarde y ya no había carro. Pero de un tiempo para acá, cuando ya entraron varias líneas a Juan Pablo y cuando Lima se empezó a llenar de carros ahí sí pudo salir con más facilidad. Salir y regresar en el mismo día ya era más fácil. También antes no podía tomar según qué trabajos porque difícil era llegar. Ahora llegas a todas partes, no hay problema. Carros llegan a todos lados. Y sino mototaxi te lleva. Ahora hay más facilidad. Allí donde hay trabajo puedes ir. No hay problema. Por eso que en los últimos años hemos podido trabajar seguido y hemos podido levantar nuestra casita. Si no hay problema antes de terminar el verano terminaremos de techar una parte que nos queda” (Marcos, E-XI)*

#### **4. RESULTADOS PARA EL CASO DE SANTIAGO: LA EXCLUSIÓN DEL TRANSPORTE Y DE LA CIUDAD**

Si bien es cierto que antes de la implantación de Transantiago los habitantes contaban con un sistema de transporte público que tenía una serie de falencias en cuanto a su calidad, nivel de eficiencia, congestión y riesgos entre otros, éste cumplía con su “rol social” pues permitía la realización de los desplazamientos cotidianos de la población para desarrollar sus actividades diarias sea donde sea que éstas estuvieran y fuera cual fuera la hora en la que debieran realizar dicho desplazamiento.

Sin embargo, y tras la puesta en marcha del nuevo sistema de transporte en el año 2007, las poblaciones más pobres que no cuentan con un automóvil privado y que se encuentran muy alejadas de sus lugares de trabajo, estudio, etc., se han visto seriamente afectadas en su calidad y modos de vida al disminuir notoriamente la oferta de transporte público que conecta sus lugares de residencia con los espacios de la ciudad donde realizan sus actividades cotidianas. En este sentido, se puede decir que la oferta de transporte público actual ha limitado en gran medida el acceso que tenían los individuos al mercado de trabajo, a las oportunidades de estudio y a las redes sociales que se encuentran más allá del entorno próximo, al dificultar los desplazamientos cotidianos debido a los problemas existentes en la cobertura horaria y espacial del sistema (Jouffe y Lazo, 2010).

La Pintana es una comuna pobre ubicada a 18 kilómetros del centro de la ciudad, en un territorio de 3.000 hectáreas en el sector sur oriente de la capital de Santiago. Esta comuna se formó producto de las erradicaciones de campamentos pobres durante la dictadura militar chilena con el objetivo de expulsar a estos colectivos a zonas periféricas y marginales de la ciudad. El sector de El Castillo, es reconocido como uno de los lugares más emblemáticos dentro de la comuna por sus altos índices de delincuencia y peligrosidad. En la actualidad habitan en El Castillo 37.134 personas, equivalente al 19% del total de la población de La Pintana que corresponde a 194.841 habitantes. Se trata de poblaciones que viven en condiciones de pobreza y que cuentan con escasos equipamientos básicos y servicios, lo cual presupone una fuerte dependencia del resto de la ciudad. De esta forma, para realizar

la mayor parte de las actividades cotidianas sus habitantes deben recorrer grandes distancias y su única posibilidad de hacerlo es en transporte público.

Los desplazamientos para el trabajo o para ir a buscar empleo están entre los principales problemas con que se encuentra la población de rentas bajas desde la puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público. La limitada cobertura territorial y la escasa oferta de servicio dificultan la posibilidad de trabajar más lejos en tanto que obstaculiza el acceso a los lugares donde se ofrecen las oportunidades laborales. En este sentido, los habitantes de El Castillo se han visto obligados a dejar trabajos, han rechazado otros, han perdido reuniones o entrevistas, todo por motivos de locomoción.

*“Yo no voy a trabajar más, les dije yo, porque hay mucho problema con la locomoción, en la noche, si me tocaba turno de noche a veces en el SAPU yo tenía que, salía a las 12 de allá y llegaba como a las 2 de la mañana, daba cualquier miedo andar a esa hora, entonces yo misma decidí no (...) me tuve que sacrificar” (Entrevista pobladora P)*

Este hecho, grave para cualquier sector socioeconómico, cobra especial relevancia cuando se trata de personas que no sólo tienen dificultades para cubrir sus necesidades básicas sino que además soportan importantes formas de exclusión social precisamente por su condición económica. Como un pez que se muerde la cola, la precaria situación económica y laboral que sufre este colectivo urbano impide su propia incorporación al mundo laboral y, con ello, su salida de la condición de pobreza.

Esta situación se acentúa, por ejemplo, al comprobar que debido a los problemas en el transporte la búsqueda de trabajo se ve limitada a las áreas más cercanas y con mejor accesibilidad, con el riesgo de que en ellas la posibilidad de encontrar oportunidades de empleo sea escasa, o no exista.

*“Ahora, el dato (trabajo), que tengo aquí, no voy a ir tampoco porque queda mucho más lejos, en Las Condes, para arriba, casi al llegar a la cordillera, y no tengo como llegar” (Entrevista poblador W)*

Estos cambios en el sistema de transporte público también han traído consigo una disminución importante de las salidas con fines sociales lo cual viene a mermar los lazos y las redes de integración familiar y social que tenían los individuos con los otros territorios. Estas estrategias de solidaridad permiten el desarrollo de actividades que de otra forma serían muy difíciles de realizar. Así, las dificultades de desplazamiento surgidas con la implantación del nuevo sistema de transporte público, dificultan la posibilidad de recibir apoyo en momentos de necesidad lo cual redundará en una mayor dificultad para salir de la situación de pobreza y exclusión social en la que están inmersos.

En este contexto se produce una fragmentación de la vida cotidiana en función de una movilidad forzada y de mala calidad. El caso de las mujeres de El Castillo es bastante revelador en este sentido. Este colectivo se ve muy afectado cuando el transporte no es eficiente en tanto que les supone un incremento del tiempo para realizar las actividades tanto de carácter productivo como reproductivo. El bajo nivel de oferta de transporte público complica en gran medida la realización de las tareas asociadas a cada uno de estos ámbitos obligando a establecer prácticas que en numerosas ocasiones suponen un deterioro de las condiciones de vida anteriores.

*“Ahora tengo que pagar para que me traigan los bultos (la ropa para vender en la feria) en vehículo, que me traiga un flete, antes no porque uno lo echaba a la “micro” y no había problema, no me decían nada, ahora no puede uno, no puede andar con esas cosas” (Entrevista pobladora P)*

Habitar en La Pintana es para muchos una dificultad que no sólo se traduce en una sensación de vivir lejos de todo y de todos, sino que también termina siendo sinónimo de



restricción del acceso al trabajo, a la formación, a la diversión y a la ciudad total. Ser de La Pintana ya no es solo sinónimo de delincuencia y drogadicción. Hoy, debido a los problemas de transporte, sus habitantes parecen experimentar más intensamente la sensación de marginalidad respecto al resto de la ciudad; el síntoma de la insularidad (Le Breton, 2004) parece incrementarse.

A pesar de que muchos individuos recorren largas distancias y atraviesan varias comunas para llegar a sus destinos de trabajo, éstos nunca llegan a percibir el territorio como algo completo sino que más bien les parece fragmentado y ajeno.

*“... aparte tu vives aislada, nosotros vivimos al fondo de eso, así que no tenemos posibilidades de salir (...) nosotras vivimos aisladas. Pero, los chiquillos piensan irse, ya terminan este año la carrera mi hijo y él está viendo la posibilidad de marcharse” (Entrevista pobladora A)*

Así mismo, otra de las dificultades experimentadas tiene que ver con las alzas en las tarifas del transporte. Uno de los objetivos de la implementación de Transantiago era mantener las tarifas de transporte público (Figuroa y Orellana, 2007). De este modo, con el nuevo sistema y pagando un sólo boleto de bus se pueden hacer, en un periodo de 120 minutos, hasta dos combinaciones entre buses alimentadores, buses troncales y metro en la misma dirección y sin repetir el recorrido. Ello, debería haber significado un abaratamiento general de los costos, especialmente para quienes debían hacer más de una combinación para llegar a su destino. Sin embargo, no se han podido mantener las tarifas y las alzas han sido constantes alcanzando el precio del pasaje US\$ 1,12, lo que finalmente repercute en el presupuesto de las personas.

A este incremento de los costos económicos, en buena parte atribuible al sistema de explotación del servicio basado en la rentabilidad económica dejando de lado el carácter de servicio público que debiera tener, hay que añadirle otros que se reflejan en tiempos, en esperas o en incomodidad. Se trata de costos físicos y psicológicos que afectan considerablemente la vida de los individuos.

Si bien es cierto que Transantiago ha contribuido a reducir las externalidades ambientales del sistema anterior, a reducir la siniestralidad vial y su severidad, y a disminuir la congestión y el ruido en la ciudad, las alzas constantes de las tarifas y las incomodidades derivadas del incremento de los tiempos de espera y del hacinamiento en los vehículos ha generado en los estratos de la población más vulnerables la sensación que el nuevo sistema de transporte, lejos de contribuir a la inclusión y a la cohesión social, se ha convertido en un elemento que ha originado mayor inequidad en la sociedad.

En este sentido, desde los sectores más desfavorecidos se percibe a Transantiago como un sistema que lejos de mejorar las condiciones de vida cotidiana las ha complicado beneficiando significativamente a los usuarios de los autos particulares que tienen el espacio vial que ya no ocupa el sistema convencional de buses.

*“... yo no sé si ellos (los que modificaron el transporte) lo tomaron porque nosotros somos más pobres (...). No sé si ellos lo miraron por eso, yo creo que nos tiraron el sector malo. Mucha gente para muy poca locomoción. Sí, porque para allá para arriba toda la gente tiene auto, las micros andan vacías” (Entrevista poblador W).*

## **5. REPENSAR LA MOVILIDAD COTIDIANA DESDE LA PERSPECTIVA DE LO SOCIAL**

Durante el último siglo el fenómeno urbano ha experimentado una importante transformación. Si bien antes las funciones vitales de una ciudad se encontraban concentradas en un espacio relativamente próximo, hoy se dispersan dentro de una trama urbana extensa y compleja. En este sentido, si antes la vida cotidiana se organizaba dentro

de un espacio polifuncional próximo al hogar, hoy se ha pasado a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo de una extensa trama urbana.

Así, se pasa de una vida organizada alrededor del espacio local a otra estructurada a lo largo y ancho del espacio metropolitano. De este modo, con la construcción de esta nueva ciudad, la vida cotidiana deja de desarrollarse sólo en el espacio de proximidad. En la ciudad contemporánea el espacio cotidiano se vuelve mucho más difuso y disperso (Vega-Centeno, 2005).

En este escenario, el funcionamiento de la ciudad y el desarrollo de la vida cotidiana estarán en buena parte condicionados por la posibilidad de realizar largos desplazamientos, lo que ha sido posible gracias a la aparición y la rápida difusión de los medios de transporte motorizados que, a su vez, han ido organizando las nuevas formas de vida en la ciudad. En este sentido, y en el contexto latinoamericano, para la población de bajos recursos el transporte público ha sido uno de los elementos que ha permitido su integración a la forma de vida establecida por las nuevas características de la ciudad. Por ello, una restricción o una dificultad en su movilidad cotidiana puede suponer serios problemas para desarrollar plenamente dicho proceso de integración lo que, a su vez, puede hipotecar las posibilidades de salir de la situación de pobreza y exclusión social.

Ante esta situación, sin embargo, se empiezan a observar también transformaciones territoriales que tratan de neutralizarla. En este sentido, se observa como en numerosas ocasiones frente a los problemas de desplazamiento los “territorios de la proximidad” se transforman en una fuente de recursos importante para los grupos más pobres (Fol, 2009). Así, en contextos donde el sistema de transporte no funciona aparece muchas veces el territorio local como un recurso esencial para el trabajo, la socialización, las redes sociales, etc.

En la ciudad de Santiago de Chile se implantó un sistema de transporte que tenía por objetivo mejorar la manera de desplazarse de los habitantes de la ciudad; sin embargo esta modificación terminó afectando negativamente la vida cotidiana de algunos ciudadanos, particularmente de los más necesitados de éste. El nuevo sistema de transporte, si bien supuso una disminución de la congestión y contaminación vehicular, la integración tarifaria entre bus y metro, y el uso de una tarjeta de pago magnética y sin contacto, no contaba con la eficiencia social del pretérito en tanto que no cumplía con una cobertura territorial y horaria adecuadas a las necesidades de la población. Lo anterior puso en riesgo las oportunidades con las que contaban los habitantes de bajos recursos para salvar los problemas derivados de la segregación espacial y social en la que se encontraban insertos. Sin embargo, en el caso de Lima hemos visto como un sistema aparentemente caótico se constituía en una pieza clave dentro de la integración de estos grupos con el resto de la ciudad facilitando los contactos sociales y la articulación territorial lo que, finalmente, redundaba en las posibilidades de integración de los sectores populares con las dinámicas de la ciudad (Cebollada y Avellaneda, 2008).

En el contexto social y urbano contemporáneo la movilidad juega un rol importante no solamente a gran escala sino también en la vida cotidiana de los individuos. En una sociedad, en unas ciudades, donde el desarrollo de una parte importante de las actividades cotidianas requiere de desplazamientos solo salvables con medios a motor, quienes no cuentan con las posibilidades para desplazarse se encuentran no solo aislados de la ciudad sino también sin perspectivas sociales e identitarias. En este sentido, la movilidad debe percibirse como algo más que un mero desplazamiento; la movilidad debe comprenderse como un importante capital social en tanto que permite el acceso de los individuos a una red de relaciones sociales, conocimientos y territorios distintos (Le Breton, 2004; Kaufmann, 2001) imprescindibles para el desarrollo de su vida cotidiana.

Desde esta perspectiva, la reestructuración de los actuales sistemas de transporte público de una parte importante de las ciudades latinoamericanas debe hacerse teniendo como objetivo principal las personas que se mueven, quienes manifiestan pautas específicas y particulares de desplazamiento en función de sus modos de vida y de su posición en la sociedad. Los casos de Lima y Santiago de Chile ponen en evidencia que, más allá de los beneficios económicos y ambientales de estas transformaciones, lo que debe tenerse especialmente presente es la repercusión en términos de integración, cohesión social y alivio de la pobreza de los sectores más vulnerables de la población.

Este pequeño análisis se constituye como un primer paso en la comprensión de las prácticas de movilidad de los grupos más pobres y llama a continuar con investigaciones más profundas. El análisis, la planificación del transporte y la movilidad debe ahondar en la relación entre los individuos y los territorios interrogando las transformaciones urbanas, re-pensando la movilidad con sus diferentes significados y sentidos, y situándose en las historias de vida y en las diferentes realidades de los individuos que se mueven por la ciudad.

## REFERENCIAS

AVELLANEDA, Pau. “Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima”. Tesis doctoral. Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Barcelona, 2007.  
[http://www.tesisenxarxa.net/TESIS\\_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf](http://www.tesisenxarxa.net/TESIS_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf)

AVELLANEDA, Pau. “Movilidad, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima”. En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 2008, Nº 28.

AVELLANEDA, Pau. “Ciudad popular, organización funcional y movilidad. Reflexiones sobre Lima Metropolitana”. Lima: Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad – Pontificia Universidad Católica del Perú, 2008.

AVELLANEDA, Pau y DEXTRE, Juan Carlos. “El COSAC, nuevo sistema de transporte público de Lima: un análisis desde el punto de vista de la equidad”. En: *XVI Congreso Nacional de Ingeniería Civil. Sustento para un desarrollo responsable*. Colegio de Ingenieros del Perú, 2007.

CEBOLLADA, Ángel. “Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y movilidad cotidiana”. En: *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Universidad Autónoma de Barcelona, 2005, Nº 48.

CEBOLLADA, Ángel y AVELLANEDA, Pau. “Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima”. En: *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, 2008, Vol. XII, 270, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>

DECKER y TARRIUS, Alain. “Espaces-temps des modes de vie et transports collectifs”. En: *INRETS*, RTS. 1988, 20.

DUREAU, Françoise y HILLY, Marie-Antoinette. (Dir.). “Les mondes de la mobilité”. Presses Universitaires de Rennes, Rennes (Francia). 2009.

DUPUY, Gabriel. “El urbanismo de las redes”. Oikos-Tau, Barcelona, 1998.

FIGUEROA, Oscar. “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina”. En: *EURE*, 2005, vol. XXX, Nº 94.

FIGUEROA, Oscar; ORELLANA, Arturo. “Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad”. En: *EURE*, 2005, Vol. XXXIII, Nº 100.

FOL, Sylvie. “La mobilité des pauvres”. Editions Belin, París, 2009.

JIRON, Paola. “Unravelling invisible inequalities in the city urban daily mobility. The case of Santiago de Chile” En: *Swiss Journal of Sociology*, 2007, Nº 33.

JOUFFE, Yves y CAMPOS, Fernando. “Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago de Chile”. En: *Urbano*, 2009, vol. 12, Nº 19,  
<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=19811644004>.

- JOUFFE, Yves Y LAZO, Alejandra. "Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile". En: *EURE*, 2010, vol. 36, N° 108.
- KAUFMANN, Vincent. "La mobilité comme capital". En: Bassand, M., Kaufmann, V. et Joyce, D. *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes. 2001.
- KAUFMANN, Vincent. "*Les paradoxes de la mobilité*". Lausanne. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes. 2008
- LAZO, Alejandra. "Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile". En: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 2008, Vol. XII, N° 270. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>
- LE BRETON, Eric. "Nouveaux problèmes de mobilité, nouveaux acteurs? L'aide a la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle". En: Orfeuil, Jean Pierre. *Transports, pauvretés et exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour d'Aigues (Francia): Editions de l'Aube, 2004.
- LE BRETON, Eric. "Homo Mobilis". En: Bonnet et Aubertel. *La ville aux limites de la mobilité*. Paris: Presses Universitaires de France, 2006.
- LINDON, ALICIA. "La construcción social del territorio y los modos de vida en la periferia metropolitana". En: *Territorios 7*. Bogotá, 2002. pp. 27-41.
- ORFEUIL, Jean Pierre. "Quand la mobilité n'est pas une affaire de transport (avant propos)". En Orfeuil, J. P. *Transports, pauvretés et exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour d'Aigues (Francia), Editions de l'Aube, 2004.
- SANZ, Alfonso. "El viaje de las palabras". En: *Informe de Valladolid, 2005*. <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/eel.pdf>
- VASCONEZ, M. "La movilidad urbana en los barrios populares de Quito". En: *Actas del taller de investigación INRETS-CIUDAD: Transporte y servicios urbanos en América Latina*. Tomo 1. Lima, 1985.
- VEGA-CENTENO, Pablo. "Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo". En: *Debates en Sociología*, 2003, N° 28.
- VEGA-CENTENO, Pablo. "*La movilidad espacial en los procesos urbanos: dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica*". 2005. <http://edoc.bib.ucl.ac.be:81/ETD-db/collection/available/BelInUcetd-02232005-125509/>

**Pau Avellaneda** ([Pau.Avellaneda@uab.cat](mailto:Pau.Avellaneda@uab.cat))

Doctor en Geografía. Profesor del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona. Investigador del Economic Geography Research Group (<http://www.economicgeography.eu/GEC/Home.html>) de la misma universidad. Asesor del Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio (OLMT) de la Universidad Nacional de Colombia. Sus temas de investigación son, entre otros, la movilidad urbana cotidiana y su relación con los colectivos sociales vulnerables, especialmente niños y personas en situación de pobreza.

**Alejandra Lazo** ([alazoc@uc.cl](mailto:alazoc@uc.cl))

Antropóloga social. Candidata a doctora en Geografía y Planificación Urbana en la Universidad de Toulouse 2 y la Universidad Católica de Chile. Sus temas de investigación son la movilidad urbana, el transporte, la movilidad residencial y los barrios.