

## ASUNTOS URBANOS NACIONALES



## MOVILIDAD PARA LA EMANCIPACIÓN O PARA EL ARRAIGO: INTERACCIÓN DE LAS ESCALAS EN PARÍS Y SANTIAGO DE CHILE

Yves Jouffe<sup>1</sup>, Fernando Campos<sup>2</sup>

Fecha de recepción: 11/03/09  
Fecha de aceptación: 14/04/09

### Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago de Chile

**RESUMEN.** La mirada conjunta de las estrategias individuales o familiares de movilidad cotidiana y residencial –que se propone a continuación– aspira a su mejor comprensión en un contexto donde la vivienda aparece no sólo como un destino u origen, sino también, como un recurso para la movilidad. Esta mirada permitirá observar los eventuales efectos de sustitución o complementación entre ambos ámbitos –cotidiano y residencial–, es decir cuando los desplazamientos diarios compensan o, al contrario, siguen el patrón de movilidad residencial.

El siguiente documento<sup>3</sup> analiza la condición integrada de la movilidad en búsqueda de un principio articulador donde cobren sentido tanto la relación significativa con el territorio, las decisiones vinculadas a la extensión y frecuencia de la movilidad, así como los proyectos de vida y las valoraciones subjetivas que hacen los habitantes. De esta manera, y con base en la experiencia del estudio sobre los trabajadores precarios en la periferia lejana de París, se sientan las bases para discutir su replicabilidad en el caso de Santiago de Chile.

**Palabras-claves:** movilidad cotidiana, movilidad residencial, arraigo, emancipación, periferia, pobreza, París, Santiago de Chile.

### Mobility for emancipation o for putting down roots: interaction of scales in Paris and Santiago de Chile

**ABSTRACT.** The joint analysis of individual or family strategies of daily and residential mobility –which is hereby proposed– aims at better understanding both processes, in a context where the home appears not only as an origin or a destination but also as a resource for mobility. This approach allows the observation of the eventual substitution or complementation effects between both areas –daily and residential–, that is to say, when daily travels compensate or, on the contrary, follows the residential mobility pattern.

The paper<sup>3</sup> analyzes the integration of the multiple dimensions of mobility, in search for key principles through which meaning is conveyed at the same time by the relationship with the territory, the decisions related to the extension and intensity of mobility, as well as life projects and ethical values. Thus, from the study of poor workers of the far suburb of Paris, we set the bases to discuss its replicability to the case of Santiago of Chile.

**Keys-words:** daily mobility, residential mobility, settling-down, emancipation, suburb, poverty, Paris, Santiago de Chile.



*Metro de Santiago, eje central del nuevo sistema de transporte de la capital chilena, cuya intensidad de uso a partir del inicio del Programa Transantiago, ha deteriorado la calidad en el servicio de este medio.*

<sup>1</sup> Investigador Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, Chile, correo electrónico: [yves.jouffe@gmail.com](mailto:yves.jouffe@gmail.com)

<sup>2</sup> Candidato Doctor en Urbanismo, Bauhaus, Universität Weimar, Alemania, correo electrónico: [fernando.campos@uni-weimar.de](mailto:fernando.campos@uni-weimar.de)

<sup>3</sup> Este artículo es parte del Proyecto de Investigación N° 3080068, financiado por FONDECYT.

## Introducción

La movilidad cotidiana constituye un desafío creciente en las metrópolis globales donde sus dimensiones están en extensión permanente y su economía se está reconfigurando bajo el principio de la flexibilidad. La movilidad individual se vuelve una variable de ajuste para estos procesos metropolitanos globales que fragmentan la vida cotidiana de los sujetos, sobre todo de los habitantes con menos recursos (Le Breton, 2004). Pero no se trata sólo de los desplazamientos diarios, sino también de la movilidad en el sentido de los cambios de trabajo o de lugar de residencia, entre otros. Así, la movilidad se desarrolla en múltiples ámbitos de diferenciación que interactúan entre sí. Se vuelve entonces relevante acceder a los principios subjetivos con que las personas dan coherencia a sus prácticas, de manera de avanzar más allá de las determinaciones socio-económicas respecto de la movilidad, para dar cuenta de los diferenciales crecientes dentro de similares grupos sociales.

De esta manera el siguiente documento se estructura en cuatro secciones, donde la primera busca relevar los referentes conceptuales que permiten abordar un estudio integrado de la movilidad, donde se señala ésta en su condición de fenómeno global destacando sobre todo las estrategias subjetivas desarrolladas por

los habitantes. Con posterioridad se aclaran las consideraciones metodológicas del estudio desarrollado en la periferia lejana de París observando la movilidad de los trabajadores precarios, para después, ejemplificando cuatro casos paradigmáticos arribar a la noción de principios integradores de la movilidad: movilidad para el arraigo y movilidad para la emancipación. Por último, se explicita un análisis que busca dar cuenta de las posibilidades de un estudio comparativo, basado en la aproximación utilizada en la ciudad de París, para el caso de Santiago de Chile donde se releva la necesidad de dar cuenta de los contextos a los que se enfrenta cada una de las ciudades.

## 1. Referencias conceptuales

### *La movilidad integrada como proceso*

La movilidad cotidiana y la movilidad residencial o laboral –por ejemplo– no son posibles de estudiar de manera independiente. La movilidad entendida como proceso involucra la articulación de dimensiones y escalas, y esto a su vez en un contexto experiencial de las personas, el cual no resulta estático, sino por el contrario se ve impactado por transformaciones familiares, sociales y económicas.



*Metro Paris, tradicional medio de transporte de la capital francesa, cuya red urbana y de cercanías cubre gran parte de la región metropolitana parisina.*

El proceso de movilidad determinará un espacio de interacción para el estudio de la movilidad cotidiana, movilidad laboral, movilidad residencial y movilidad familiar entre otras. En este sentido, la mirada hacia las diferentes movilidades espaciales desde el punto de vista de una lógica subjetiva de acción basada en las experiencias cotidianas, permite observar todas las escalas de la movilidad, entender la coherencia de las lógicas que las determinan y revelar su naturaleza de fenómeno integrado.

Al observarse el proceso es posible generar patrones de movilidad, los cuales según su nivel de coherencia interna, permitirán hablar de mayor o menor grado de integración. En términos metodológicos esto significa que la historia se vuelve un referente central en la comprensión de las diferencias de movilidad, donde el pasado con sus determinaciones y el futuro con sus proyecciones, juegan un rol preponderante. En términos teóricos implica revincular la dimensión espacio-temporal y las referencias al territorio en las investigaciones sobre movilidad.

### ***La movilidad diferenciada***

La movilidad aparece altamente diferenciada entre personas al mismo nivel socio-económico, y obviamente, a un mismo nivel de pobreza. Tomando este último caso –alto niveles de pobreza, localización periférica dentro de la ciudad, desempleo y otras-, se registra en numerosos estudios (Jirón, 2007; Le Breton, 2004), la existencia de personas que permanecen en su barrio la mayor cantidad del tiempo, en un territorio acotado y conocido de vida cotidiana, mientras existen otras con desplazamientos de escala metropolitana.

Se asume entonces, a la movilidad como un fenómeno social, en el que existen capacidades diferenciales para generar posibilidades de desplazamiento al interior de las metrópolis por parte de sus habitantes. De la misma manera, la movilidad se entenderá como un capital posible de poner a disposición de las agendas de ciertos grupos sociales.

La propuesta es entender esta diferencia en un análisis integral y con carácter de proceso. Esto implica una aproximación teórica que, por un lado, supere las tradicionales diferenciaciones socio-económicas o socio-demográficas, y por otro, avance en esquemas explicativos donde las motivaciones para la acción son subjetivas pero fuertemente ancladas al conjunto de la experiencia de los distintos habitantes y sus trayectorias de vida.

### ***Análisis de las prácticas de movilidad***

En un segundo nivel de análisis resulta plausible vincular la movilidad diferenciada y la movilidad como proceso a los referentes territoriales, donde la residencia aparece como un recurso y al mismo tiempo, como un proyecto. De esta manera, se logra avanzar desde los recursos y los requerimientos hacia las motivaciones de los actores, las prácticas de movilidad cotidiana y las prácticas que tienen efecto sobre ellas.

Las prácticas de movilidad cotidiana corresponden primero a la organización de los desplazamientos respecto de las actividades diarias en lo que podemos llamar programas de movilidad que son principalmente cadenas de traslados. Segundo, a la realización de

estos programas, o sea a los desplazamientos en sí, lo que implica una adaptación de los programas en función de un contexto imprevisible.

Las prácticas que tienen efecto sobre la movilidad cotidiana cubren un espectro amplio. Incorporando en ello la movilidad residencial que determina la localización del eje de los desplazamientos diarios que es la vivienda. También la movilidad laboral es muy importante debido a la necesidad del desplazamiento diario hacia esta actividad, en un espectro más o menos cambiante respecto de la rigidez espacial y temporal de cada actividad.

Por ejemplo, hay que diferenciar a nivel de las personas la aceptación o el rechazo de un empleo de un día respecto de un empleo estable. A nivel de la movilidad, el primero pertenece a la construcción diaria del programa efectivo de actividades y traslados. El segundo pertenece a la definición de ciertas condiciones que van a influir en la futura construcción diaria de programas de actividades y desplazamientos.

## **2. Metodología utilizada**

### ***El contexto de la investigación.***

El siguiente documento se basa en un conjunto de 30 entrevistas realizadas en la periferia “lejana” de la Región Metropolitana de París durante el año 2005, a un grupo de personas que guardan las características de ser trabajadores en condición de relativa precariedad laboral y con un nivel de movilidad altamente diferenciado.

Las entrevistas son semi-estructuradas y en profundidad basadas en una metodología cualitativa y buscan describir tanto la movilidad cotidiana y global, así como laboral y residencial. Por otro lado, el instrumento de investigación, da cuenta no sólo de la condición socio-económica y socio-demográfica de los entrevistados, sino que también, retrata una dimensión subjetiva vinculada con los proyectos de vida de las personas a nivel individual, familiar y laboral.

El caso de Santiago de Chile, es presentado respecto de las posibilidades que se abren para utilizar este tipo de aproximación al estudio de la movilidad de sus habitantes en condición de precariedad, en tanto, existen un conjunto de evidencias a nivel global, de procesos sociales y de orientaciones subjetivas que harían plausible un proceso de este tipo. No obstante que se discuten a su vez las importantes diferencias que existen entre las dos ciudades, sobre todos en términos de pobreza y de rol del Estado.

### ***Elementos relevantes de la propuesta metodológica.***

El estudio de la movilidad ha tenido un importante desarrollo en términos de generar conjuntos de variables explicativas para dar cuenta de las diferencias que se encuentran a nivel de la movilidad de distintas personas. En este sentido, en las últimas años se puede observar un alejamiento respecto de las ya clásicas variables socio-económicas o socio-demográficas, para dar cuenta de constructos conceptuales vinculados a los “estilos de vida” (Scheiner y Kasper: 2003) en términos cuantitativos y cualitativos. Siendo diferentes las aproximaciones que se basan en la construcción de grupos sociales

por medio de similitudes en variables relativas al consumo o bien, respecto de orientaciones globales y subjetivas para la acción como son los proyectos de vida.

Seguimos Scheiner y Kasper (2003: 179) que destacan el interés de los estilos de vida en el marco de una investigación sobre la movilidad integrada:

«Su valor conceptual [...] consiste sobre todo en la diferenciación de las estructuras sociales, al tomar en cuenta los esquemas subjetivos de explicación, los objetivos de la actividad, la orientación axiológica, las preferencias y la filiación (sub)cultural. Puesto que ni las estructuras espaciales ni las sociales son capaces de condicionar totalmente los hábitos de viaje, la investigación acerca de los estilos de vida puede proporcionar explicaciones diferenciadas para los grupos de estudio escogidos, en contraste con las interpretaciones más uniformes al uso, que se basan en los factores demográficos y socioeconómicos.»

La investigación que da origen a este artículo, se establece en y desde la búsqueda de principios organizadores de la experiencia de movilidad, de manera central articulados respecto de las lógicas de acción. En este sentido, los hallazgos encontrados a nivel de género, edad, ingreso e incluso de posesión de un automóvil presentan menor capacidad explicativa que las orientaciones generales y subjetivas respecto de la acción, como son la emancipación y el arraigo.

### 3. La movilidad diferenciada de los trabajadores precarios de París.

El interés de estudiar un conjunto prácticas de movilidad cotidiana en su totalidad, se encuentra en identificar la coherencia que puede existir entre ellas, destacando la incidencia que tienen unas sobre otras o bien, algún factor común que las determine. La coherencia vinculada a estas distintas prácticas se origina en una estructura similar que depende de dos variables: el nivel de precariedad y la intensidad de la movilidad como hemos descrito con anterioridad. De esta manera y en la integración de dichas



*Centro de Santiago. La libertad de elegir su medio de transporte permite la diferenciación pero no oculta la necesidad de movilizarse.*



*Fisonomía urbana característica de París que contrasta en el paisaje la movilidad cotidiana de los trabajadores precarios e inmigrantes.*

variables se generan cuatro constelaciones o tipos de experiencia, los que proponemos ejemplificar a continuación.

#### **Mohamad, el arraigo del hijo cómodo**

Mohamad es un trabajador “poco precario” y “poco móvil”. Tiene 20 años y vive en la casa de sus padres, lo que le permite poseer más recursos de los que de manera individual y autónoma



*Periferia de Santiago. Aunque no esté deteriorada, y que el bogar pueda invertir en su uso diario, el auto no implica una movilidad intensa, si es usada para limitar el cansancio de la movilización cotidiana.*

se pudiera proveer. Creció donde vive. Trabaja como mozo de cocina pero quisiera encontrar un puesto de pastelero, dado que cuenta con la calificación para ello.

Mohamad no pertenece a los más móviles de los trabajadores temporales de la muestra a pesar de poseer un auto. Dice que “prefiere evitar de hacer demasiado camino” (“je préfère éviter de faire trop de route”). Asimismo, se orienta sobre todo con su experiencia de su localidad, y puede rechazar un trabajo en una zona desconocida. Piensa que le costaría orientarse en transporte público, pero en cualquier caso, el auto es la solución ideal.

Cabe destacar –en base a esta experiencia– que la disposición de un automóvil no implica automáticamente una movilidad cotidiana “lo más intensiva posible”. Así, los desplazamientos relativamente restringidos de Mohamad no se explican directamente por sus recursos económicos, menos precarios que otros, o un agenda apretada por tareas familiares, como es el caso de varias mujeres, madres o dueñas de casa. Por el contrario, esta movilidad cotidiana “limitada” se puede relacionar a otras dimensiones de la movilidad integrada según un principio común de “arraigo”.

Como posee un automóvil, resulta valorado dentro de su empresa de trabajo temporal. Luego, está en posición de negociar sus condiciones de trabajo con ella. En particular, no viene a la agencia por la mañana para esperar propuestas de trabajo. En vez de eso, la empresa le da las indicaciones útiles por teléfono. Sin embargo, a pesar de su poder de negociación, aparece deferente en relación con sus empleadores y se empeña para ser siempre puntual y respetar las consignas. Mohamad demuestra un apego al conjunto de empresas locales, lo que se puede caracterizar como un arraigo territorial.

Asimismo, su movilidad cotidiana reducida corresponde a una desconexión con sus proyectos residencial y profesional. Dicho de otro modo, su movilidad no sirve de manera utilitaria a sus proyectos, o bien, estos proyectos no motivan un cambio en su patrón de movilidad. En efecto, Mohamad vive en la casa de sus padres, luego no necesita buscar una vivienda autónoma a la brevedad. Por eso, y por su estatuto de automovilista, sufre menos de la presión económica de los trabajos precarios. Ahora bien, los empleos temporarios que consigue no lo potencian en absoluto respecto de su inserción como pastelero. Así, debido a que todavía es protegido por sus padres y que

sus esfuerzos diarios no sirven su proyecto profesional, no invierte en sus empleos temporarios y no acepta desplazarse lejos para ellos. Asimismo, no desarrolla estrategia para realizar su proyecto profesional. Sólo mantiene su posición relativamente favorecida en los empleos temporarios locales negociando sus condiciones de trabajo y respetando las reglas profesionales de sus empleadores. Su movilidad cotidiana reducida es finalmente coherente como su arraigo residencial y su ausencia de estrategia profesional, que podríamos llamar un arraigo profesional de hecho.

### ***Hubert, el arraigo del trabajador precario***

Hubert pertenece a los trabajadores muy precarios pero poco móviles. Él tiene 30 años y vive con su esposa en casa de un amigo, pero prontamente, tendrá que encontrar otra vivienda ya que espera traer a sus hijos a Francia que todavía permanecen en África. Para ello necesita ingresos estables, vale decir, un contrato a plazo indefinido y una vivienda suficientemente amplia, no obstante, no ha desarrollado un proyecto o estrategia profesional para lograr esta estabilización. Su proyecto familiar es todo lo que cuenta para él.

No tiene ni auto ni permiso de conducir, pero espera conseguir uno, un día. Toma exclusivamente el transporte público ya que posee una suscripción mensual costosa, válida en un área de diámetro de 70 km, es decir para el conjunto de la metrópoli parisina. Gracias a esta libertad de circulación, puede ir a trabajar pero también pasear durante su tiempo libre. Prefiere esta suscripción a los pasajes válidos para un viaje único aunque no siempre tenga los medios pagarla al principio del mes. En efecto, se vuelve así un trabajador competente y un ciudadano de su territorio, la región parisina. Sin embargo, se revela poco móvil.

A pesar de que su movilidad reducida pueda corresponder a su alta precariedad, se inserta en un esquema de causalidad asociando las múltiples dimensiones de la movilidad integrada, un esquema de arraigo como el de Mohamad.

Hubert dice que nunca rechaza las propuestas diarias de trabajo, aunque éstas no lo llevan muy lejos. Él se deja ver muy atento con respecto a la empresa de trabajo temporal de la que participa y el resto de quienes buscan trabajadores a través de ella, él se piensa como el “embajador” de su empresa, responsable de su imagen, de manera que se apropia completamente de la terminología de su empresa. Se siente orgulloso en particular de nunca tener retraso gracias a sus propias precauciones. Se siente orgulloso también de ir a la sala de espera de su agencia cada mañana sin necesitarlo para conseguir un trabajo.

Siendo más precario que Mohamad, Hubert debe someterse más aun a las reglas de los empleadores. Más allá de una simple sumisión, se apropia sus reglas. Así, demuestra un arraigo territorial a sus empleadores más fuerte aún que el de Mohamad.

De manera similar, revela un arraigo profesional de hecho. En efecto, debido a que sólo su proyecto familiar tiene importancia, no se involucra en una movilidad cotidiana demasiada intensiva pero intenta estabilizar sus ingresos localmente, es decir con los empleadores presentes en un territorio reducido.

Finalmente, su proyecto familiar se asocia a un proyecto residencial de arraigo, es decir: encontrar una vivienda para él y su familia, quedándose en el territorio que ya conoce. Aparte de su

deseo para una vivienda propia, Hubert parece aspirar a la situación de Mohamad, es decir un fuerte anclaje en su territorio, pero una precariedad menor.

### ***Ines, la emancipación personal***

Ines es una trabajadora poco precaria y muy móvil. Tiene 35 años. Vive con su marido, mecánico, y sus dos hijos jóvenes. Se enorgullece de su emancipación residencial con respecto a su parentela, lo que fue difícil lograr. Ha empezado por casualidad una capacitación en el rubro de la restauración, lo que la ha incentivado a seguir trabajando y capacitando en este sector.

Tiene su propio auto que utiliza de forma exclusiva, salvo en el caso de tener que ir dentro de París. Dado que trabaja en lugares muy dispersos de la región, posee numerosos mapas de carreteras en su automóvil. Señala su gusto por manejar, no obstante es capaz de orientarse perfectamente en el sistema de transporte público.

Su alta movilidad cotidiana, coherente con sus recursos económicos y en particular la posesión de un automóvil, se relaciona también con una movilidad integrada extensa, según un principio de emancipación.

La empresa de trabajo temporal la necesita porque tiene un auto. Al revés, ella “no corre atrás del trabajo” («Je ne cours pas après le travail»). Luego no tiene que someterse a las reglas de su empresa. Por ejemplo, nunca espera sus misiones en la agencia por la mañana, y casi nunca pasa por allá. Tampoco da mucha importancia a la puntualidad. Considera que sus atrasos son vinculados a las dificultades del desplazamiento y que por eso no sería responsable de ellos. Al fin, considera que puede rechazar libremente los empleos propuestos, sin dar una justificación. Y de hecho, los rechaza a veces. Su emancipación respecto a sus empleadores es patente.

Aparece también en el ámbito familiar, en relación con el cual Ines valoriza el ámbito individual del trabajo. Ya tiene una vivienda propia y una familia. Ahora puede dedicarse a su proyecto profesional, lo que sería un paso adelante en su posición actual de trabajadora temporaria. Entonces su inversión personal en este trabajo y su intensiva movilidad cotidiana cobran sentido como estrategia de capacitación profesional. Asimismo disfruta sus misiones en la restauración, las que le permite volverse más experimentada en el rubro.

### ***Praful, la emancipación en la precariedad***

Praful es un trabajador a la vez muy precario y muy móvil. Tiene 32 años. Acaba de llegar a Francia desde el Pakistán. No lee ni habla bien el francés. Vive en el departamento de su mujer con su hija recién nacida. Su mujer trabaja pero él debe también hacerlo, aspira a conseguir un puesto en la construcción para cual es licenciado, o en la restauración donde empieza a ganar experiencia.

Utiliza sobre todo el transporte público pero puede también pedir prestado el auto de su mujer si es necesario. Acepta hacer traslados de 3 horas para trabajar. Su mujer puede también orientarlo por teléfono en caso de necesitar orientarse.

Su movilidad cotidiana muy extensa resalta, en particular respeto a su analfabetismo en el idioma Francés. Al revés, aparece coherente con las diferentes dimensiones de su movilidad integrada caracterizada por un anhelo hacia la emancipación.



Vista de París con su diversidad y contraste de ciudadanos, inmigrantes y turistas.



Periferia de Santiago, La Viñita, Cerro Navia. La casa y la población constituyen una fuente potencial de sentido para los proyectos de arraigo o emancipación individual, y para el tipo de movilidad que implican.

en la restauración, con el apoyo activo de su esposa. Sus misiones temporales se incluyen en su estrategia profesional. Puede invertir en ellas y desplazarse en toda la región parisina para realizarlas. Finalmente, afirma su emancipación respecto a su territorio de vida cotidiana y su residencia, diciendo que podría cambiarse de casa para tener un empleo estable, lo que nos recuerda, la capacidad de la familia de adaptarse a la consolidación de su proyecto profesional.

***Dos principios unificadores para la movilidad: emancipación y arraigo***

En estos cuatro tipos ejemplares, se puede observar una oposición entre los trabajadores más móviles y los menos móviles. En este sentido, las personas más móviles, representadas por los dos últimos casos, Inés y Praful, pueden ser caracterizadas por un anhelo hacia la emancipación. Por otro lado, las personas menos móviles, representados por Mohamad y Hubert, pueden ser asociados al arraigo.

La emancipación puede ser leída entonces, respecto de una dimensión territorial, donde los desplazamientos cotidianos –altos en cantidad y distancias recorridas– se relacionan con una búsqueda de acceso a los recursos del territorio altamente dispersos. Al mismo tiempo, la emancipación tiene un componente en la experiencia de vida de las personas y dice relación con la independencia en lo profesional y familiar y una búsqueda de autonomía para proponer proyectos de vida y para realizarlos.

El arraigo se expresa en una dependencia aceptada a la parentela o a los empleadores locales en la dimensión de la vida cotidiana y en los proyectos de vida. La movilidad cotidiana reducida no permite una independencia respecto del territorio entendido como espacio geográfico de los recursos y al mismo tiempo, fomenta la valorización de la pertenencia al espacio local conocido y reconocible.

Finalmente, los dos principios de relación al territorio que son la emancipación y el arraigo, permiten entender la intensidad de la movilidad cotidiana, junta con los proyectos y las prácticas que la influyen. En este sentido, se logra un principio de explicación de la movilidad en una constelación de significado subjetivo de

Así, demuestra una independencia respecto a su empresa de trabajo temporal y sus valores. Aunque acepte todas las misiones de trabajo, no integra la ideología del “embajador” como Hubert. Hace simplemente su trabajo con conciencia con fin de ser contratado con plazo indefinido en alguna de las empresas a las que ha ido.

Asimismo, en el ámbito de los proyectos, Praful valoriza primero su futuro profesional, es decir, su emancipación individual, aunque ésta pueda ser motivada por el mejoramiento del futuro familiar. Ya tiene una vivienda y una familia. Se preocupa ahora por su integración profesional y la realización de sus proyectos laborales, en la construcción o

los habitantes del territorio, donde la experiencia y el futuro cobran importancia en el momento actual.

### ***La casa como único factor potencial de diferenciación***

La mayoría de los factores que pueden explicar la movilidad cotidiana, es decir, los principales recursos para la movilidad y requerimientos sobre la movilidad -en particular el auto y los otros recursos económicos- permiten describir la movilidad cotidiana de cada entrevistado y entenderla en su singularidad pero resultan menos explicativos para dar cuenta de los que diferencia a los trabajadores muy móviles y menos móviles.

En este sentido, la vivienda aparece como una variable posible para dar cuenta tanto de la intensidad de la movilidad cotidiana como de la diferencia entre nuestros tipos de movilidad, vinculados al arraigo y la emancipación. Los trabajadores altamente móviles tienen una vivienda propia, los menos móviles no. Esto no significa que hablemos necesariamente de propiedad de la casa, pero sí, al menos de una ocupación autónoma, vale decir la posibilidad de tomar decisiones sobre un espacio “propio” y de una vivienda “cómoda” para sus habitantes, esto respecto de las condiciones como la cantidad de personas que habitan la vivienda y los servicios con que ella cuenta.

La vivienda toma sentido en este esquema asociando un principio de la relación al territorio con la movilidad cotidiana y los proyectos de vida. En efecto, la casa como vínculo primordial al territorio puede ser considerada como un determinante de este principio de relación al territorio (ver Lindón, 2005), luego un recurso para la movilidad cotidiana.

### **Replicabilidad del esquema al caso de Santiago de Chile**

#### ***Transformaciones metropolitanas: ¿Santiago sigue a París?***

La condición metropolitana de la ciudad de Santiago presenta un conjunto de tres procesos que se corresponden con la región parisina y por tanto, hacen relevante la observación comparativa desde un principio integrador sobre la movilidad, estos son: procesos económicos de escala global, flujos migratorios de escala regional, y transformaciones urbanas de escala metropolitana.

En el caso parisino, primero el desarrollo de modelos de producción flexible y la desindustrialización de la ciudad imponen una transformación abrupta en la movilidad cotidiana, laboral, incluso residencial (Le Breton, 2004). Esta transformación en los modelos de producción impone un desafío urbano a las ciudades, al mismo tiempo, que se suman a ello, los procesos de metropolización y de ampliación de la ciudad en muchas regiones del mundo (Donzelot, 2004). En este contexto, los colectivos social y económicamente más desfavorecidos enfrentan una situación urbana de localización y de movilidad altamente compleja. La segregación de la ciudad excluye las poblaciones periféricas que no tienen la capacidad de realizar las movilidades requeridas en este nuevo contexto. Por último, la población inmigrante, altamente aislada, sacrifica mucho para acoplarse al nuevo modelo de la movilidad generalizada.

En el caso de Santiago, por ejemplo, la llegada en un relativo corto tiempo de población extra-nacional, como es el caso de colectivo peruano (Stefoni, 2004), hace importante el estudio en términos cualitativos<sup>4</sup> de estos espacios de comparación con la situación de París. Este tipo de transformaciones en la estructura urbano-social de las metrópolis Latinoamericanas parece corresponder a ciertos desafíos que empezó a enfrentar París en un momento más temprano, debido a su condición primera en los procesos globales de transformación económica, social y de ingreso de población inmigrante.

En el contexto de un estudio comparativo es relevante observar las especificidades de cada uno de los contextos, la integración global de las ciudades, la vinculación al Estado nacional y las capacidades del gobierno local. Lo anterior, sin perder de vista, que existen procesos y respuestas tanto a nivel institucional como de los individuos, las cuales en su análisis pueden arrojar luces respecto de procesos urbanos y sociales incipientes en cada una de las ciudades.

#### ***Patrones de movilidad observados en Santiago***

En este escenario y para el caso de Santiago existen un conjunto de procesos que dicen relación con las transformaciones urbanas y los procesos de metropolización importantes de destacar. En un primer nivel, teniendo en cuenta la movilidad como un proceso integrado en sus diferentes escalas, se observa una complementariedad en lugar de una sustitución. En este sentido, los cambios de lugar de residencia no tienen que ver de manera primaria con un acercamiento a los lugares de trabajo, sino por el contrario un alejamiento.

El análisis del censo de 2002 (Delaunay, 2007) revela que la propensión a desplazarse, ya se trate de migración residencial o de movilidad cotidiana, aumenta en general con el nivel socioeconómico de las personas. Lo que sugiere que estos dos tipos de movilidad (cotidiana y residencial) se superponen y se complementan, en vez de sustituirse uno a otro. Otra explicación surge obviamente: los niveles de movilidad siguen el nivel de recursos económicos. Esta hipótesis no impide que haya una sustitución entre movilidades: los hogares con escasos recursos no podrían cambiar de casa y por lo tanto deberían hacer traslados diarios más largos. La dificultad a cambiarse de casa, debido en parte a la rigidez de la normativa del subsidio habitacional, esta comprobada y apoya esta lectura.

Respecto de los cambios en el lugar de residencia, los que cambian de casa se mueven más lejos de su trabajo (Rodríguez, 2008). Esta situación corresponde también en una tendencia observable hace muchos años en Francia (Lévy, 2000), poca gente se cambia de casa para acercarse a su lugar de trabajo. Cabe apuntar que estas encuestas describen los hogares franceses o los que cambian de casa en Santiago, que son los más acomodados. Por lo tanto, la complementariedad de las movilidades podría ser una característica de los hogares suficientemente dotados en recursos.

En efecto, la pobreza santiaguina pudiera ser considerada como demasiada intensa para permitir la expresión de principio

<sup>4</sup> Cuantitativamente, el porcentaje de población producto de la migración externa a la ciudad de Santiago es menos apreciable con respecto a la migración intra-metropolitana, y el Área Metropolitana del Gran Santiago pierde población (Rodríguez, 2008).



*Periferia de Santiago, El Castillo, La Pintana. La pobreza aguda de ciertas poblaciones sugiere una especificidad de su movilidad y relación al territorio, respecto a los hallazgos parisinos.*

de relación al territorio. Eso impidiera una comparación con las poblaciones parisinas precarias, incluso inmigrantes. Sin embargo, los sectores marginalizados de las metrópolis latinoamericanas desarrollan estrategias de supervivencia diferenciadas en que se puede distinguir las que son coherentes con una movilidad cotidiana restringida, en particular cuando la casa es un centro de producción, y otras coherentes con movilidad extendida, por ejemplo cuando el trabajo se encuentra en sectores geográficos socio-económicamente acomodados (Lindón, 2002). Algunas márgenes de maniobra parecen existir y permiten la coherencia de la movilidad integrada de los sujetos más desfavorecidos.

#### ***Evolución de las políticas en vivienda, urbanismo y transporte***

En el caso chileno y en especial de la ciudad de Santiago, se observan un conjunto de transformaciones a nivel institucional, que hacen prever mayores posibilidades de comparación respecto de París, en tanto, se han introducido ciertas políticas públicas vinculadas a la calidad de vida en la ciudad, la renovación urbana y los sistemas de transporte.

Primero, la política de vivienda ha evolucionado hacia la consideración de la calidad de vida, en la vivienda y el barrio, como un elemento articulador, al mismo tiempo, que se han generado de manera constante procesos de ampliación en la participación ciuda-

dana con el objeto de generar consensos en las acciones emprendidas. Estas transformaciones vinculadas a la calidad de la vivienda y su integración urbana sugiere la intensión de mejorar los estándares de la vivienda social para los grupos más desfavorecidos económicamente. A esto se suma programas como “protección al patrimonio familiar” y “quiero mi barrio” que de manera explícita buscan mejorar las condiciones del entorno construido en gran parte de las ciudades del país, con el objeto, nuevamente, de mejorar la calidad de vida de los habitantes de estos lugares. Esta situación destaca el papel preponderante de la vivienda en los procesos de movilidad, lo que se ha identificado de manera clara para el caso de París.

Segundo, el debate sobre las herramientas de ordenamiento territorial necesarias para controlar la extensión de la ciudad refleja la importancia otorgada a los impactos -en particular en términos de obligación de movilidad intensiva-, de un crecimiento descontrolado y de un aumento en la dispersión urbana. En este sentido, el traspaso de algunas herramientas de ordenamiento territorial a los gobiernos regionales junto con la consideración de los impactos de la ciudad dispersa en términos de sustentabilidad ponen de manifiesto la vinculación entre la movilidad y las políticas habitacionales y urbanas. En este sentido se comprende la vinculación y mutua implicancia entre la forma de crecimiento de la ciudad y los sistemas de transporte.

Tercero, el cambio reciente de sistema de transporte de la capital chilena, Transantiago, ha impuesto una reestructuración de los programas de movilidad cotidiana, sobre todo de los traslados diarios, rompiendo rutinas antiguas muy establecidas. El nuevo sistema de transporte jerarquizado impone la determinación, incluso la elección, individual de recorridos con transbordos, más complejos que en el antiguo sistema de autobuses directos, cuando bastaba conocer la “micro amarilla”. Por lo anterior, surge la hipótesis que la reestructuración inicial de la movilidad cotidiana y la confrontación permanente con la complejidad del sistema de transporte impulsó un cambio con respecto a la relación con la movilidad cotidiana, que se vuelve un espacio de estrategias, y por tanto con respecto a la relación al territorio y a la movilidad a todas las escalas.

En este sentido las transformaciones a nivel del sistema de transporte determinan cambios en la morfología de la ciudad, un énfasis en ciertas agencias que observen las metrópolis chilenas como una unidad, lo que implica cambios a nivel institucional y del gobierno local y por último, cambios a nivel de las “estrategias de movilidad” y por lo tanto también, de la organización de los traslados diarios y las bitácoras individuales en la capital.

## Conclusión

El estudio integral en París de las prácticas de movilidad cotidiana y residencial, junto a los elementos que la influyen en ella, reveló la importancia de un principio integrador en sus distintas escalas. Este hallazgo nos autoriza hablar de «movilidad integrada» y luego

de “movilidad” sin adjuntar ningún sustantivo a este concepto, donde en nuestro caso, vale decir los trabajadores precarios de la periferia lejana de París, fue caracterizado por dos configuraciones: la movilidad para la emancipación y la movilidad para el arraigo.

La aplicación de este marco analítico a la ciudad de Santiago se basa en la posibilidad de extrapolar marcos interpretativos, donde los contextos globales y locales a los que se enfrentan las ciudades y su población deben ser destacados. Al mismo tiempo los acuerdos institucionales en diferentes niveles de gobierno deben ser estudiados en tanto, determinan en mayor o menor grado las estructuras a los que los sujetos se enfrentan en su cotidianeidad. De esta manera, el uso de la experiencia acumulada en el estudio de París no necesita encontrar los mismos resultados en Santiago, sino replicar una aproximación en diferentes niveles, donde la movilidad se analiza integrando elementos macro-contextuales y las experiencias de vida de los habitantes.

Respecto de la particularidad de Santiago, resulta de valor el análisis de los sectores confrontados con la precariedad desde esta matriz. Algunos datos sugieren en efecto una sincronización de las movidades cotidiana y residencial para los habitantes de Santiago. No obstante, quedan dudas sobre la distorsión debida a la especificidad de la pobreza santiaguina respecto a la situación parisina. Sin embargo, las tendencias de reestructuración económica, demográfica y sobre todo urbanística de la metrópoli, indican puntos de comparación con París, además de recordar desafíos mayores e inevitables, augurando la pertinencia del estudio de la movilidad santiaguina de manera integrada y la búsqueda de principios integradores de esta movilidad.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Delaunay, Daniel, “Relaciones entre pobreza, migración y movilidad: dimensiones territorial y contextual”, *Notas de Población*, n°84, pp. 87-130. LC/G. 2344-P. Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía. Santiago, Chile: CEPAL; CELADE, 2007. [http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/8/30198/lcg\\_2344-P\\_3.pdf](http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/8/30198/lcg_2344-P_3.pdf)
- Donzelot, Jacques, « La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, péri-urbanisation », *Revue Esprit*, mars/avril 2004, 32 p. <http://www.esprit.presse.fr/review/article.php?code=7903>
- Jirón, Paola, “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile.” *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer - Caracas*, julio-diciembre, 2007- Vol. 12- N° 29 – pp. 173-197
- Le Breton, Éric, *Les épreuves de la dispersion, Recherche exploratoire sur les expériences individuelles de la société dispersée, Predit 2002-2006*, Groupe opérationnel n°1 Mobilités, territoires et développement durable, Lettre de commande 02 MT 38 du 2 décembre 2002, Rapport final, juin 2004. 170 p. <http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/RMT04-002.pdf>
- Lévy, Jean-Pierre. « Pour une nouvelle lecture de la mobilité : entre espaces quotidiens et espaces résidentiels », in Cuillier F. (dir.), *Les débats sur la ville 3*, Bordeaux, éditions confluences, Agence d’Urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine, 2000, pp. 133-148.
- Lindón Villoria, Alicia Marta, “El mito de la casa propia y las formas de habitar”, en *Scripta Nova* Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Vol. IX, núm. 194 (20), 1 de agosto de 2005. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-20.htm>
- Lindón, Alicia. «La construcción social del territorio y los modos de vida en la periferia metropolitana», en: *Territorios*, enero, número 7, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia, 2002, pp. 27-41. <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=35700703&iCveNum=0>
- Rodríguez Vignoli, Jorge, “Segregación residencial sociolaboral (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitanas en cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Rio de Janeiro según los censos de la ronda de 2000”, Documento preparado para el Taller “Spatial Segregation and the Labor Market”, University of Texas-Austin, 13-15 de febrero 2008, Enero 2008, 41 p.
- Scheiner, Joachim y Kasper, Birgit, Estilos de vida, elección del sitio de residencia y movilidad cotidiana: El enfoque basado en los estilos de vida en el contexto de la planificación y la movilidad espacial, *Revista internacional de ciencias sociales*, «Movilidad sostenible», 176, Junio 2003, pp.173-191. URL: <http://www.unesco.org/issj/rics176/fulltext176spa.pdf>
- Stefoni, Carolina. “Inmigración y ciudadanía: la formación de comunidades peruanas en Santiago de Chile y la Emergencia de nuevos ciudadanos”, *Política*, (43):319-336. Primavera 2004. <http://www.inap.uchile.cl/cienciapolitica/rev-politica/43/art-stefoni.pdf>