

IMPLICANCIAS DE GÉNERO EN LAS EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD COTIDIANA URBANA EN SANTIAGO DE CHILE

Paola Jirón M.¹

RESUMEN

Una de las experiencias cotidianas que más inciden en la calidad de vida urbana es aquella de movilidad diaria. Del mismo modo, la *no* movilidad, o la movilidad restringida, puede ser uno de los aspectos que más refleja las desigualdades que se viven en nuestras ciudades. 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, y por otro lado, en relación a cómo, cuándo y con quién se lleva a cabo o no esta movilidad. Sin embargo, la experiencia de movilidad no es homogénea; las experiencias urbanas se viven de manera diferenciada por hombres y mujeres y entre mujeres. Por medio de un enfoque etnográfico de rutinas cotidianas, este artículo² describe cómo experiencias diferenciadas de movilidad cotidiana urbana pueden generar desigualdad de género en Santiago de Chile.

Palabras clave: *Movilidad cotidiana urbana, Género, Calidad de vida, Santiago de Chile.*

ABSTRACT

One of the most influential quotidian experiences acting upon urban life quality is the daily mobility. Likewise, nonmobility, or restricted mobility can be one of the most expressive factors about the inequalities lived in our cities. Namely, mobility is relevant for urban life quality, on one hand, dealing with the access to different spaces in the city; on the other hand, in regard to how, when, with whom this mobility is done or not. Yet, the experience of mobility is

- 1 Académica, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- 2 Derivado del trabajo de investigación del Doctorado en Planificación Urbana (London School of Economics, LSE) llevado a cabo entre 2005 y 2006 en Santiago de Chile, utilizando un enfoque etnográfico para aprehender prácticas de movilidad cotidiana.

not homogeneous, though urban experiences are lived in a differentiated mood by men and women, and amongst women too. Using an ethnographic approach on daily routines, in this paper is described the manner in which differentiated experiences on urban quotidian mobility can produce gender inequality in Santiago de Chile.

Key words: *Urban quotidian mobility, Gender, Life quality, Santiago de Chile.*

Introducción

Una de las experiencias cotidianas que más inciden en la calidad de vida urbana es aquella de movilidad diaria. 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 auto, 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 y entre mujeres. Lo que hace que la práctica de habitar la ciudad sea distinta y tenga diversas implicancias de género en sus consecuencias, así como en las posibles recomendaciones de políticas para superar las desigualdades. Existe en esta práctica formas diferenciadas de experimentar la ciudad que surge, entre otras, por las diferencias de género, que se cruzan con diferencias de edad, etnia, ingreso, habilidad, entre otras. 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.

El presente trabajo³ presenta una forma de analizar las experiencias cotidianas de movilidad y sus implicancias de género en la calidad de vida urbana. Por un lado, discute que en el análisis de la experiencia de movilidad se pueden develar diferencias de género que muchas veces son invisibles en el análisis estático del espacio urbano. Por otro lado, y utilizando un enfoque etnográfico de rutinas cotidianas, este artículo describe cómo experiencias diferenciadas de movilidad cotidiana urbana pueden generar desigualdad de género en Santiago de Chile.

1. *Vida cotidiana y calidad de vida urbana*

El desarrollo del interés intelectual sobre lo cotidiano surgió a partir de la insatisfacción de varios científicos sociales a mediados del siglo XX con el enfoque de la macro teoría clásica y contemporánea. El positivismo y la sociología crítica eran vistos como excesivamente determinísticos en su representación de los individuos en la sociedad (Adler, Adler et al. 1987). A la luz de lo anterior, el estudio de las interacciones sociales en la vida cotidiana puede ayudar a visualizar la vida de los habitantes urbanos, las experiencias, los significados y prácticas de la vida cotidiana, incluyendo la manera en que las relaciones de poder se expresan en el espacio urbano. Hablar de vida cotidiana es hablar de la sociabilidad básica de los individuos, familias o grupos de personas, expresadas en sus conductas inmediatas y las actividades que desempeñan de manera diaria y se encuentran subsumidas en las estructuras sociales constituidas en el largo plazo (Salazar-Cruz 1999). La vida cotidiana cambia constantemente la vida de los habitantes urbanos, de la misma forma que estos modifican lo cotidiano.

Para la presente investigación, las principales discusiones en el estudio de vida cotidiana pueden categorizarse sobre la base de tres principales temas: invisibilidad, conflicto y relaciones de poder y lo extraordinario de la vida cotidiana. La primera se refiere a comprender «lo cotidiano» como aquellos eventos que de otra manera serían imperceptibles e irrevocablemente perdidos, y que quizás sean los más personales (Dewsbury 2003). El enfoque de lo cotidiano intenta develar estos aspectos de la vida, que permanecen escondidos por análisis abstractos cuantitativos o por las perspectivas cualitativas que

3 Derivado del trabajo de investigación del Doctorado en Planificación Urbana (London School of Economics, LSE) llevado a cabo entre 2005 y 2006 en Santiago de Chile, utilizando un enfoque etnográfico para aprehender prácticas de movilidad cotidiana.

intentan indagar sobre comprensiones más amplias de la realidad. Estos aspectos ocultos de la vida se refieren a esas partes secretas de la vida de las personas que generalmente son ignoradas o juzgadas negativamente por la práctica e investigación urbana (Jarvis, Pratt et al. 2001). Esto se debe a que los estudios urbanos, más preocupados por las tendencias macro, muchas veces ven la vida cotidiana como libre de problemas o simplemente invisible. Esto lleva al segundo tema, el cual se refiere a comprender la cotidianidad como el lugar donde el conflicto se puede hallar, ya que la vida cotidiana puede al mismo tiempo esconder así como hacer vívidas imágenes de las diferencias sociales (Highmore 2002) en maneras positivas o conflictivas. Por eso la necesidad de cuestionar la transparencia de la vida cotidiana y exponerla como problemática, como un terreno refutado, donde los significados predefinidos no se pueden trazar fácilmente y las relaciones de poder se llevan a cabo en términos de luchas, transformaciones o resistencias y experiencias diferenciadas. Tercero, lo cotidiano significa ambivalencia: por un lado puede apuntar a las acciones más repetidas que conforman el día a día, que para muchos pueden parecer mundanas y aburridas, pero por otro lado, le otorga valor y calidad a lo cotidiano, y ambos son parte de la vida contemporánea, del vivir actual. Tal como lo cuestiona Highmore, (Highmore 2002b): "si lo cotidiano es aquello que nos es más familiar y reconocible, ¿Qué sucede cuando el mundo alrededor cambia y se vuelve poco familiar?". Esta pregunta intenta hacer visible y poco familiar, aspectos que son en la actualidad invisibles o incontestables debido a su familiaridad. Por esto, en el vivir urbano contemporáneo lo cotidiano se vuelve el escenario para un proceso dinámico: para hacer desconocido lo familiar; para acostumbrarse a la interrupción de la norma por luchar por incorporar lo nuevo, por ajustar diferentes formas de vivir (Highmore 2002b). Para Highmore (Highmore 2002), lo no cotidiano –lo excepcional– se encuentra en el corazón de lo cotidiano y para Gardiner (Gardiner 2000), lo ordinario puede volverse extraordinario no al eclipsar lo cotidiano, pero al apropiarlo enteramente y activando las posibilidades que se encuentran escondidas dentro.

Lo cotidiano se refiere a lo que las personas viven de manera diaria: está conectado a lugares donde mujeres y hombres viven, trabajan, consumen, se relajan, 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. Las personas no sólo llevan a cabo sus actividades en sus barrios,

ya que gran parte de la vida diaria de las personas sucede en otra parte, en sus trabajos, pero también en las múltiples actividades que realizan durante el día. Lo cotidiano es el nivel donde las personas no sólo soportan o aguantan, pero es también donde actúan o se desarrollan. En este contexto, el concepto de vida cotidiana pone énfasis en la interacción entre las prácticas individuales y las estructuras sociales, entre los diferentes tipos de acciones y los diversos niveles de conciencia. El espacio urbano puede servir como un mediador entre individuos y grupos por un lado y por otro, entre estructuras amplias e instituciones de la sociedad (Vaiou and Lykogianni 2006); pero lo cotidiano también puede verse como un enfoque teórico que ayuda a examinar los aspectos invisibles y problemáticos de la rutina diaria que son generalmente ignorados por los/as tomadores de decisiones de la corriente principal.

Una de las críticas al enfoque de vida cotidiana es que se ha vuelto una categoría residual donde todo cabe (Featherstone 1995), lo cual puede ser cierto, pero es aquí donde las metodologías son de suma importancia ya que por medio de éstas se pueden resaltar aquellos aspectos más relevantes, como en el caso del presente artículo la calidad de vida urbana. También se ha condenado como estructural y que no toma en consideración el contexto; como incapaz de lidiar con los factores políticos; como desconectado de los procesos históricos; o como trivial en su enfoque y hallazgos (Adler, Adler et al. 1987). La mayoría de estas críticas han sido tratadas a lo largo de los años, especialmente respecto a la falta de estructura, al proponer un enfoque de reflexividad en su comprensión. Lo cotidiano puede aún ser visto como desconectado de los procesos históricos porque se basa en lo contemporáneo. Para aquellos fuera del debate teórico el enfoque aún puede verse como trivial, pero es precisamente al generar conceptos y elementos para comprender los sucesos a partir de los escenarios aparentemente triviales como montarse en un bus, que los aspectos relevantes del vivir contemporáneo pueden ser resaltados y develados. En una crítica diferente, Thrift (Thrift 2004) reclama que la mayoría de la literatura sobre vida cotidiana no incluye los desarrollos tecnológicos recientes, y enfatiza que los softwares constituyen un nuevo actor en el mundo. Frente a esto, aspectos de avances tecnológicos pueden ser fácilmente incorporados en estudios de vida cotidiana, particularmente el uso de tecnología móvil como computadores, teléfonos móviles, lectores de mp3, entre otros. Lo principal de ser mencionado es que un análisis de vida cotidiana puede abordar la manera en que el discurso convencional científico social ha borrado e ignorado lo que sucede en la vida cotidiana (Highmore 2002) y por eso es necesario develarlo. Sin embargo,

es importante focalizarse en los aspectos específicos de la vida cotidiana para analizar; en este caso, el objetivo es entender la experiencia de calidad de vida urbana, por medio del análisis particular de la práctica de movilidad diaria.

Comprender las actividades diarias de las personas en el tiempo y 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 se informa principalmente por medio de datos abstractos sobre la ciudad y además 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 adoptada en esta investigación.

2. *La ciudad en movimiento*⁴

Hasta hace poco, la movilidad en las ciudades había sido relativamente poco estudiada en las disciplinas de urbanismo, geografía urbana, sociología urbana y estudios urbanos en general; sin embargo crecientemente han emergido estudios referentes al impacto de la movilidad cotidiana —es decir la experiencia de moverse por la ciudad cotidianamente (Kaufmann 2002; Kaufmann 2002; Hall 2003; Sheller and Urry 2003; Jarvis 2005; Jarvis 2005; LeBreton 2005; Savage, Bagnall et al. 2005). Las preocupaciones por el análisis de este tema no se refieren simplemente al viaje desde y hacia el trabajo, sino a los múltiples viajes que se requieren y como éstos se llevan a cabo con el fin de sustentar los estilos de vida contemporáneos (Jarvis, Pratt et al. 2001) y la experiencia que éstos implican.

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

4 Para una discusión más detallada de esta sección ver (Jiron 2007b)

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 (Urry 2003b) explica que el desplazamiento no ha sido lo suficientemente investigado, excepto por el trabajo de ingenieros de transporte y economistas que tienden a examinar simples categorías de viaje⁵. Sin embargo, comprender tales conexiones requiere concentrarse más en las experiencias que estas movilidades generan que sólo en los tipos y formas de transporte, ya que la movilidad es más que nada un medio para lograr actividades basadas socialmente y no el objetivo de tales actividades. Al mismo tiempo, mientras que la investigación 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.

Por otro lado, Scheller y Urry (Sheller and Urry 2003) explican que la mayoría de los teóricos concuerdan en ver la exclusión/inclusión como espacial y materialmente fijas, pero ninguno de estos análisis reconoce cómo los automóviles y la tecnología de la información deshacen todas las divisiones entre la vida pública y privada por medio de sus híbridos móviles y mecánicos, o cómo la fragmentación ocurre en la vida cotidiana. Un análisis más profundo de la movilidad, puede verla como una forma de amalgamar la vida urbana fragmentada o también como una forma de dividirla más aún. Esto se debe a que las desigualdades existentes pueden exacerbarse como consecuencia de la movilidad cuando la relación entre movilidad y desigualdad no se reco-

5 Resulta relevante considerar que, pese a que los estudios de transporte explican principalmente la movilidad personal basada en la demografía de los viajeros y el costo del viaje, la investigación en el área del comportamiento de viaje ha incorporado análisis más complejos como el rol de patrones de viaje en las interacciones de los hogares, presupuestos de tiempo, planificación de actividades, estilos de vida y, más recientemente, tamaño y estructuras de las redes sociales Ohnmacht, T. (2006). *Mapping Social Networks in Time and Space*. *Arbeitsberichte Verkehr und Raumplanung*. Zurich, IVT, ETH Zurich: 33.

noce y los sistemas deficitarios de movilidad (poco fiables, ineficientes, incómodos, inseguros, hacinados, infrecuentes) tienden a conducir a aquellas personas con los medios suficientes a utilizar movilidades alternativas, mientras que aquellos sin los medios, están forzados a usar solamente las formas disponibles, generando así más desigualdades. Además, la accesibilidad está distribuida de manera dispar entre los individuos: estando o no atraídos por la movilidad, no todos tienen igual acceso a sitios de trabajo, placer o consumo (Allemand 2003). Por otro lado, las movilidades múltiples pueden generar desigualdades masivas, especialmente cuando provienen del poder de los “usuarios ‘ricos en dinero –pobres en tiempo’ (Graham) o lo que Peter Sloterdijk llama la ‘élite cinética’, que experimenta un flujo armonioso y tranquilo a través de espacios cerrados y exclusivos, mientras los desconectados ‘pobres en dinero-ricos en tiempo’ son dejados fuera de esos espacios cerrados” (Wood and Graham 2004) o de las movilidades bloqueadas que generan los barrios cerrados y las restricciones puestas en las personas que viven en la “subclase”⁶ cinética (Urry 2003b). Estas desigualdades no sólo se relacionan con el tiempo y el espacio, pero también con la experiencia de movilidad.

Lo anterior se vincula con la distinción que hace Kaufmann (Kaufmann 2002; Kaufmann, Bergman et al. 2004; Flamm and Kaufmann 2006) entre movilidad y potencial para moverse a lo que llama *motilidad*, ya que la movilidad no necesariamente aumenta porque exista mayor potencial para ésta, es decir no porque se tenga la capacidad de hacerlo significa que se haga, ya que existe una necesidad de tiempo y dinero y quizás de razones para moverse. No queda claro si la comprensión de tiempo y espacio es sinónimo de la disminución de cierto tipo de restricciones sociales que disuaden de la acción de moverse. Por lo tanto, existe una necesidad de analizar aquéllos que tienen acceso a la tecnología relevante y el grado de libertad de movimiento que el uso de esta tecnología les otorga (Kaufmann 2002).

Asimismo, en el análisis de la exclusión y segregación social, el trabajo de Pierre Bourdieu en *La Miseria del Mundo* (Bourdieu 1999) es crucial ya que explora el sufrimiento social de la sociedad contemporánea en Francia, marcada por el neoliberalismo, la disolución de la identidad de clases y el repliegue del estado. Una forma específica de miseria de posición se refiere a la experiencia de ocupar una posición baja/marginal en un espacio jerárquico en términos sociales y geográficos.

6 El término “underclass” se traduce aquí como subclase, y se refiere a los grupos que viven en la pobreza extrema, o que se encuentran completamente excluidos de los sistemas formales de la sociedad.

cos. Mientras las personas que poseen el capital financiero, cultural y social tienen poder sobre el espacio y tienden a autosegregarse, las personas con bajos niveles de capitales tienden a estar confinados a espacios que ellos no escogen (Bourdieu and Wacquant 1992; Bourdieu 1999; Castro and Lindbladh 2004): 261). Se puede argumentar que esta situación no aplica sólo a ciudades de países desarrollados, sino que también a muchas ciudades de países en desarrollo, pero de una manera más dramática y silenciosa. Dramática debido a las desigualdades existentes en estos países y porque pareciera ser que un doble tipo de exclusión sucede: el de estar espacialmente confinado a la periferia, con vulnerabilidades aglomeradas, y el tener muy pocas posibilidades de acceder a los beneficios de la ciudad, es decir baja motilidad; lo que hace que las personas vivan en ciudades paralelas, superpuestas pero sin encontrarse, y sin la necesidad de hacerlo tampoco. El silencio se asocia a que este traslape crea la posibilidad de evadir o ignorar las condiciones de movilidad por parte de aquellos que utilizan el automóvil, por ejemplo, ya que el uso del automóvil hace a los pasajeros y a los conductores invisibles a los demás y los conductores y pasajeros usan distintos circuitos a los de los usuarios del transporte público, minimizando las posibilidades de encuentro.

3. *Movilidad diferenciada, género y sus consecuencias...*

Lo anterior significa que resultaría útil pensar en la espacialización de la desigualdad urbana no sólo en términos de enclaves fijos, sino que como gradientes móviles, como un fenómeno que puede alcanzar a varios grupos de habitantes en maneras fluctuantes y diferenciadas, particularmente porque la permanencia de las personas en la ciudad varía y fluctúa dependiendo de los años, las estaciones, los días de la semana y las horas del día. Las condiciones sociales de género, ingreso, edad, etnia o religión pueden ser aspectos que realzan la diversidad en las sociedades, pero también pueden estar basadas en relaciones desiguales de poder y por ende generar desigualdad de resultados (niveles desiguales de logro), acceso u oportunidades en la ciudad. Este trabajo mira principalmente a cómo las condiciones sociales de diferentes personas pueden conducir a diferentes experiencias de la ciudad. Estas exclusiones no son siempre visibles, pero pueden evidenciarse y acentuarse en los límites existentes que separan y conectan a personas y lugares. Estas fronteras pueden referirse a límites físicos, pero también a fronteras sociales, culturales, económicas y tecnológicas presentes en la ciudad (como, por ejemplo, dinero, conocimiento de

la ciudad, sistemas de transporte público, sensación de estar fuera de lugar), y pueden ser específicas a cada contexto. Algunos de estos límites son fijos, pero otros están en permanente desplazamiento; de igual manera, hay límites que pueden ser más permeables que otros. Como podrá observarse, la permeabilidad otorga una oportunidad en la forma en que las desigualdades se llevan a cabo en áreas urbanas, particularmente por medio de prácticas de movilidad cotidiana (Jiron 2007a).

El hecho que hombres y mujeres, niños y niñas, tengan diferentes roles en la sociedad, distinto acceso y control sobre los recursos, y por ende tengan diferentes necesidades (Levy 1996), implica que el análisis de calidad de vida debe identificar esta diversidad de necesidades y operacionalizarlas con el fin de mejorar efectivamente las condiciones de hombres y mujeres, particularmente aquellas donde se involucran intervenciones públicas. Al utilizar la perspectiva de género para “ver” la calidad de vida, se vuelve aparente que las percepciones varían dependiendo de las relaciones de género que se llevan a cabo, las necesidades, los roles, el acceso y el control sobre los recursos que hombres y mujeres tiene y particularmente sobre la capacidad de toma de decisiones que también tienen (Jiron and Fadda 2000).

Como se mencionó anteriormente, las prácticas de movilidad generalmente hacen que la desigualdad sea invisible, pero aún dentro de su complejidad, su multidimensionalidad puede develarse. Las desigualdades de género pueden ser exacerbadas por dimensiones físicas, organizacionales, temporales, y socioeconómicas de movilidad. Las consecuencias que tiene la movilidad se pueden percibir al analizar desde una mirada de género la experiencia de moverse o no por la ciudad.

Las dimensiones físicas pueden verse en cuanto a la visibilidad, el acceso, el control sobre los caminos, los paraderos de buses, los autobuses, el metro, los parques.

La dimensión organizacional alerta sobre actividades como salir a comprar, como se atiende en los servicios de salud, como se pagan las cuentas, como se accede al trabajo. En cuanto a la dimensión temporal, el día y la noche, las estaciones, el trabajo o tiempo libre, la familia o los amigos, la duración de los viajes todas tienen implicancias de género. Finalmente, las dimensiones socio económicas o culturales como los roles de género, las responsabilidades, la edad, etnia, educación o ingreso todos tienen impactos en la diferenciación en cuanto a la

experiencia de moverse. Estas dimensiones se verán con más detalle en los casos que se presentan a continuación.

4. ***Análisis de la experiencia de moverse en el tiempo y espacio: una metodología ad hoc***

Los tipos de movilidades son muy variados y se experimentan de formas diferenciadas dependiendo de las relaciones de género, edad, origen socioeconómico, etnia, religión, etc.. Para ejemplificar cómo la movilidad diferenciada amplía o restringe el acceso a la ciudad, esta sección, basada en una investigación más amplia⁷, analiza la experiencia de movilidad cotidiana de 4 personas⁸ de distintos ingresos que viven en un área delimitada de ingresos mixtos en un sector al sur este de la ciudad de Santiago.

Para esta investigación, se optó por utilizar un enfoque etnográfico por ser la mejor forma de describir las vidas móviles cotidianas de individuos, dada la flexibilidad y posibilidad de penetrar, por medio de una descripción profunda, dentro de las rutinas diarias de movilidad de habitantes urbanos. Con el propósito de comprender la experiencia de movilidad y la generación de desigualdad por medio de prácticas móviles, luego de un período dedicado a obtener acceso y generar confianza con los entrevistados, se llevó a cabo un proceso de tres etapas con los miembros de hogares seleccionados, incluyendo adultos y jóvenes que se desplazaban independientemente. La primera etapa se basó en entrevistas en profundidad con cada miembro del hogar para indagar sobre la historia personal de cada uno, sus orígenes, razones para seleccionar el lugar de residencia actual y una detallada descripción de un día regular. Esta rutina diaria fue explicada utilizando mapas y un diario de 24 horas. En la segunda etapa, el investigador acompañó a los participantes de investigación en sus viajes diarios semanales; a partir del momento que salían de sus casas en la mañana (o en la tarde) hasta que su día culminaba, como una sombra de sus movimientos. Estos viajes fueron complementados por una tercera etapa de entrevistas, construcción de mapas mentales y, en algunos casos, de discusiones de grupo para recopilar explicaciones más detalladas de las experiencias y brindar la posibilidad de triangular la información. El uso de mapas de tiempo y espacio, fotografía y narrativas como una forma de representar las experiencias, contribuye de

7 ver <http://www.lse.ac.uk/collections/geographyAndEnvironment/whosWho/researchStudents.htm#Jiron>

8 Los nombres de los entrevistados han sido modificados para mantener su anonimato

forma importante a la comprensión de la complejidad de rutinas urbanas diarias en la ciudad de Santiago y sus implicancias sociales, económicas, culturales y físicas (Jiron 2007c).

Las familias seleccionadas representan tres barrios específicos, que fueron seleccionados debido a la proximidad entre cada uno y su localización en un área en transición de la ciudad: un sector que está pasando por un rápido cambio físico, económico y social. En los últimos 30 años, la comuna de La Florida ha pasado de ser un área de Santiago mayoritariamente poblada con viviendas de interés social, a una crecientemente gentrificada, donde grupos de bajos ingresos viven próximos a familias de ingresos medios. Sin embargo, pese a la cercanía física entre los diferentes grupos sociales, existen barreras físicas, sociales, económicas y culturales que los restringen la posibilidad de experimentar la ciudad de una manera similar⁹.

5. *Movilidad en Santiago de Chile*

Una mirada más cercana a la experiencia de movilidad puede ayudar a develar formas específicas de desigualdad que prevalecen y son manifestadas en experiencias diferenciadas durante esta práctica. Las desigualdades se relacionan al acceso frustrado a recursos, mercados o instituciones, y consecuentemente las opciones que la gente tiene en su práctica diaria son cruciales para entender cómo se experimentan estas desigualdades. En esta investigación, la desigualdad de acceso se basa en el trabajo de Cass et al (2005), quienes han traducido la exclusión socio espacial a acceso como “la habilidad de negociar espacio y tiempo para lograr prácticas y mantener relaciones que las personas estiman como necesarias para la participación social normal” (Cass Shoye et al 2005: 543). Tomando este enfoque, esta sección analiza cómo los individuos experimentan el acceso a prácticas, relaciones y también lugares – siendo el acceso a lugares un aspecto importante que esta investigación aporta a la noción de exclusión socio espacial. Para esta investigación, el acceso a prácticas se analiza usando las prácticas de ir a trabajar y a estudiar y el acceso a lugares se analiza a través de la inmovilidad.

9 Es por esto que, debido a que en el caso chileno la tipología, el costo y tamaño habitacional pueden ser cercanamente asociados al ingreso familiar, los barrios seleccionados representan a grupos de ingresos bajos, medios y altos para fines de comparación.

Acceso al trabajo:

'tiempo perdido' vs. espacios para socializar

El acceso a la práctica de ir a trabajar tiene variadas implicancias en términos de la experiencia de desigualdad, donde a veces las relaciones sociales son la principal barrera para generar ese tipo de disparidades, mientras que en otras ocasiones, las desigualdades existentes son complementadas por barreras físicas, socio-económicas o socioculturales, que hacen que esta práctica sea especialmente propensa a la desigualdad. Dentro de las muchas rutinas que las personas llevan a cabo en su vida cotidiana, la práctica de ir a trabajar es particularmente sensible a la movilidad, y esta práctica varía considerablemente entre grupos de ingresos, y cabe mencionar que las diferencias de género son transversales a las diferencias de ingreso. Tanto los 'ricos en dinero-pobres en tiempo', como los 'pobres en dinero-ricos en tiempo' tienen viajes difíciles, sin embargo, los primeros lo hacen en automóvil y los segundos utilizan transporte público. Los primeros dos casos describen la experiencia de movilidad de dos miembros de familias que viven en barrios de bajos ingresos.

Bernardo (Ver Figura 1) tiene 40 años de edad y está casado con Alicia, con quien tiene 3 hijos, dos mellizos de 19 y un niño de 7 llamado Mario. Trabaja desde hace 8 años en una imprenta, cerca al centro de la ciudad. Cada mañana se levanta a las 6:00 y sale antes de las 6:30 a tomar el bus en el paradero terminal cerca de su casa, al principio de la ruta. Al ser uno de los primeros en subirse al bus, consigue sentarse sin problemas, y así empieza su viaje que él dice disfrutar. Pronto, a las pocas cuerdas, su amiga Mónica se sube al bus, conversan durante todo el trayecto al trabajo, sobre sus amigos, sus familias, sus trabajos, otros pasajeros, el chofer, la vida... Él asiente y saluda a varios de los pasajeros que se van subiendo durante el viaje, el viaje cual no es fácil, el bus pronto se llena, la gente se ve cansada y las posibilidades de robo son altas. El viaje dura poco más de una hora y luego de comprar su desayuno en el camino, Bernardo llega al trabajo antes de las 8:00. Trabaja hasta las 18:00, sin salir del taller todo el día, ya que le traen el almuerzo. Dice que "la parte más difícil del viaje de vuelta es lograr

subirse a la micro (bus), tengo que caminar unos 20 minutos todos los días para poder tomarla un poco más vacía, a veces me voy colgando de la puerta, en invierno ¡me mojó un poquito!” (Bernardo). Dice que no cambiaría su trabajo por uno más cerca a su casa, ya que no le molesta el tiempo de viaje.

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

Marta (Ver Figura 2) tiene 24 años, está casada con Ernesto y tienen una hija de 7 años llamada Patricia. Vive en el mismo barrio que Bernardo. Trabaja haciendo aseo en uno de los barrios más ricos de Santiago: La Dehesa. Cada mañana se levanta alrededor de las 6:30 y prepara a su hija para ir al colegio. A las 7:30 caminan a través de un parque, atraviesan sitios eriazos y un campamento irregular, llegan al colegio alrededor de las 8:00 y espera a que su hija entre a clases. Luego Marta camina por una vereda sin pavimento hacia la calle principal con el fin de tomar el primero de los dos buses que la llevan a su trabajo. Debido a la hora, los buses que pasan ya están muy llenos. Camina retrocediendo hasta el paradero anterior para asegurarse de poder subir al bus, ya que más adelante el chofer no para ni abre las puertas. Cuando llega el bus completamente lleno, Marta, empujando y apretando, logra subirse antes que se cierre la puerta. Una vez dentro es difícil ver hacia el interior, mucho menos hacia afuera, el bus está que revienta, pero ella logra moverse hacia el centro del bus. De a poco empiezan a aparecer las caras de los pasajeros adentro. “Son casi todas nanas¹⁰ en esta micro” dice que van a trabajar a las áreas más ricas de la ciudad, donde están los trabajos mejor pagados. Las mujeres sentadas van casi todas durmiendo;

10 Modismo chileno para las empleadas domésticas

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

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

Ambas experiencias de movilidad difieren, pese a utilizar el mismo modo de transporte. El primero es más cómodo, porque Bernardo puede salir más temprano en la mañana, pese a que su hijo tiene la misma edad que Patricia y tener, por ende, una experiencia más positiva.

Su esposa Alicia lo prepara para ir al colegio, mientras que en el caso de Marta, ella es la que está a cargo de esta tarea. Las desigualdades en los roles de género hacen que las experiencias cotidianas difieran, haciéndolas más difícil para familias monoparentales, madres o padres solos, con hijos pequeños.

Acceso a educación

Querer estar mejor en la vida es una aspiración compartida. Al indagar respecto a lo que las personas aspirarían en el futuro, la mayoría de los padres mencionan el éxito de sus hijos: “que sean más que yo” (Ana). Pese a que el camino a un futuro mejor es difícil para todos, sin importar el ingreso, la dificultad de acceder a las oportunidades varía entre grupos de ingreso, particularmente, para los jóvenes pero también influyen temas de género. Es sabido que ser estudiante en Santiago es una experiencia difícil, y los tiempos, modos y destinos importan, especialmente cuando conciernen implicancias de género.

Catalina (Ver Figura 3) tiene 19 años y vive en un barrio de ingresos medios; ha logrado obtener un préstamo del banco para estudiar diseño en la universidad, con su padre como aval. Sabe que tiene la oportunidad de la vida y ella lo está aprovechando al máximo. Cada tarde, antes de acostarse, prepara sus bolsas para el próximo día, que empieza a las 8:00 a.m. Camina durante unos veinte minutos para tomar el bus. Esta es la ruta más rápida y directa que ha encontrado ya que se ha dado cuenta que “mientras más temprano me levanto, lo más tarde llego, por el tráfico y las colas”. Ahorra dinero, ya que sólo paga \$240¹¹ diariamente en el bus. Tiene dificultad para tomar el bus, ya que pasan varios antes que ella se pueda subir a uno. A los choferes no les gustan los estudiantes; pagan mitad de tarifa y ocupan demasiado lugar con sus grandes bolsos. El suyo no es la excepción y se siente incómoda con él, pero tiene que llevar todos esos materiales a la universidad. El viaje a la Universidad demora más de media hora y ella realiza todo el trayecto parada balanceándose en el pasillo del bus; la empujan, la aprietan, la manosean, la pisan,

11 Aproximadamente .24p

la miran fijamente y le gritan. A la hora de bajarse ya está exhausta. Pero la ida no es ni la mitad de lo difícil que es la vuelta. Hay el mismo forcejeo, pero la experiencia empeora cuando trata de bajarse, ya que el chofer se rehúsa a parar en su paradero ni en el siguiente y los pasajeros no la dejan acercarse a la puerta para poder bajarse. Así es que se logra bajar dos paraderos más lejos de su destino, después de escurrirse entre medio de una masa de gente y haber sido manoseada mas de la cuenta. Luego camina a la casa. El camino es de subida, pero lo camina rápido, está oscuro y a ella le asustan las calles, le tiene pánico a los perros callejeros, y están por todas partes. Llega a la casa como a las 19:00. Realiza esta rutina tres veces por semana, el resto del tiempo se queda en la casa estudiando.

Rodrigo (Ver Figura 4) también tiene 19 años, vive en el barrio de menores ingresos, y quiere ser un constructor para tener mejores oportunidades en la vida. Su padre Bernardo trabaja en una imprenta y su madre se queda en la casa, hace los quehaceres de hogar y cose ropa ocasionalmente. Ellos no pueden ayudarlo con dinero para los estudios, por lo que Rodrigo trabaja en una obra como ploteador y estudia en las noches en un instituto en el centro de Santiago. Su día empieza a las 6:45: camina al trabajo por una media hora porque no hay transporte público hacia la obra, trabaja hasta las 18:00 y tiene que llegar al instituto antes de las 19:20. Se baña rápidamente y comienza su viaje. Primero toma un colectivo¹² que lo lleva al Metro, y luego al Metro hacia el centro. En total, se demora más de una hora en llegar. El viaje es difícil, ya que a esa hora el metro va lleno. Los momentos más difíciles son cuando tiene que hacer cambio de líneas, no obstante, este es el único tiempo que tiene para estudiar. Llega al instituto un poco tarde, pero los demás también llegan tarde. Las clases terminan alrededor de las 11:00 y no siempre alcanza a tomar el Metro de vuelta a su casa, así es que muchas

12 Un tipo de taxi que sigue rutas específicas. Cobra una tarifa fija según distancia viajada. Empiezan el viaje cuando el mínimo de pasajeros esta sentado. Sus rutas empiezan en los paraderos o garitas de *colectivo* en las estaciones de metro, pero generalmente paran donde se les solicite.

veces tiene que volver en bus. Su bus no pasa muy seguido, pero por lo menos es un bus, dice. El bus pasa cerca de media noche, y Rodrigo llega a su casa un poco antes de la 1:00 a.m. después de haber gastado \$1,500¹³ en transporte durante el día. Cansado, come la comida que su madre le deja preparada y se va a acostar, para repetir la misma rutina cinco veces a la semana.

Estas experiencias de movilidad difieren, sin embargo la edad hace que viajar sea más difícil, no sólo porque el sistema de transporte es difícil para los jóvenes ya que las diferencias de género se notan. Catalina encuentra muy difícil viajar en bus, primero porque el trato del chofer no es bueno y segundo, porque no se siente segura viajando sola. Nunca viajaría de noche sola como Rodrigo, que no siente ninguna amenaza, y viaja a media noche sin que sea problema para él.

Acceso a lugares: La vida sucede en otra parte. La experiencia de la encarcelación

Para los grupos de menores ingresos, las causas de inmovilidad son monetarias, relacionadas con el tiempo, y también vinculadas a sus responsabilidades de género. Algunas mujeres no salen mucho por las responsabilidades con sus hogares e hijos. Estas restricciones tienen consecuencias específicas en términos de exclusión; se sienten atrapadas y frustradas.

Alicia (Ver Figura 5) tiene 39 años, está casada con Bernardo y tiene 3 hijos, pero ella se preocupa principalmente del más pequeño de 7 años, Mario. Está tratando de poner un negocio de costura, pero no tiene muchos clientes aún. Una vez al mes va al centro a comprar tela, pero la mayor parte del tiempo se queda en la casa, cuidando los quehaceres de la casa, la familia y la costura, sólo sale a hacer compras pequeñas a tiendas cercanas. Últimamente lo pasa mal pensando que "la vida está afuera, en otra parte" pero no puede hacer mucho al respecto. Sabe que puede conseguir un trabajo, el marido no la limita en eso, pero tiene miedo de dejar a su hijo pequeño

13 Aproximadamente £1.5

solo. Se siente responsable y atrapada. Quiere estar presente cuando Mario llegue del colegio, tiene miedo de que los niños mayores o los hombres del barrio lo molesten. No tiene muchas amigas en el barrio y quedarse en la casa se ha vuelto una tortura en los últimos años, ya que los vecinos escuchan música a todo volumen día y noche. Salen al parque de vez en cuando, “nos gusta ir ahí, aunque sea un ratito, está tan cerca... es como si estuviésemos en otra parte, pero no vamos tanto como debiéramos, porque nos quedamos aquí, como si estuviéramos castigados, es como si estuviéramos acostumbrados eso sí” (Alicia). Bernardo sale, tiene sus espacios de ventilación, ella no. Ella se queda para cuidar a su hijo.

6. Conclusiones

En el contexto latinoamericano, la desigualdad urbana, es un aspecto que afecta de manera importante la calidad de vida. La segregación residencial es una importante manera en que las desigualdades se espacializan. Sin embargo, hacer que la desigualdad sea sinónimo de la segregación urbana es problemático, ya que la segregación puede ser el resultado de otros procesos, incluyendo el desarrollo inmobiliario, y la desigualdad puede manifestarse de otras formas como en el acceso a la educación, salud, empleo a espacios vitales de la ciudad, y esto puede no revelarse por medio de un análisis de segregación residencial. Esto no le resta importancia al análisis de la segregación, pero no significa que la disminución de la segregación vaya a eliminar la desigualdad; de hecho, significa que la desigualdad puede hacerse más borrosa. La idea de enclaves fijos de desigualdad requiere reconsideración, particularmente en el contexto del aumento del potencial de movilidad, y los sistemas urbanos dinámicos, que hacen el análisis de desigualdad más complejo, ya que sus causas son multidimensionales y sus manifestaciones, más difíciles de detectar. Esto requiere de análisis más detallados de las formas en que las personas experimentan la movilidad cotidiana y las experiencias diferenciadas que éstas generan.

Relaciones desiguales como las de género, condiciones socioeconómicas o edad, generan experiencias diferenciadas, donde para algunos la experiencia de viajar se vuelve difícil y limitada. En el caso de las relaciones de género, que cruzan las diferencias de ingreso, las mujeres, cuyos roles se dividen entre el reproductivo y el produc-

tivo, requieren realizar varias tareas al mismo tiempo y experimentan grandes dificultades en su desplazamiento. Las tareas de cuidar a los niños, mantener el hogar y comprar los bienes para el consumo familiar, se comparten con el empleo para complementar el ingreso familiar. Debido a que las tareas del hogar no están compartidas equitativamente con otros miembros, en la mayoría de los casos, la experiencia de viaje empieza más tarde para las mujeres, después de haber terminado estas tareas. Más aún, la experiencia de las mujeres se ve limitada por razones de seguridad, inhibiéndolas del uso del transporte público a ciertas horas debido a los posibles peligros de viajar solas de noche. La desigualdad de ingreso hace que la experiencia de la ciudad sea muy distinta, permitiendo más posibilidades para aquéllos que cuentan con disponibilidad de medios. El ingreso otorga la posibilidad de tener un automóvil o un teléfono celular que amplía la posibilidad de moverse virtualmente por la ciudad y evitar el uso del transporte público. Sin embargo, en general, las experiencias de los diversos grupos de ingresos y de ambos géneros son difíciles. Particularmente cuando el tiempo es escaso, sean hombres, mujeres, pobres o ricos, todos presentan deficiencias en la experiencia de viaje pero son deficiencias diferenciadas. La falta de reconocimiento de las necesidades específicas de los adultos mayores, genera difíciles experiencias de viaje, restringiendo tanto el tiempo como el espacio de movilidad, pero también las actividades que éstos pueden realizar debido a sus condiciones de vista, lentitud de movimiento, dificultad de acceso a escaleras, caminatas largas y, sobre todo, a la dificultad para adaptarse a los cambios.

Estas experiencias diferenciadas son particularmente relevantes para la forma en que los sistemas urbanos y de transporte actuales se adecuan a las necesidades de la población; vemos que se exacerban las condiciones sociales desiguales cuando la relación entre movilidad y desigualdad no se reconoce en el diseño y operación de los sistemas. Esto es porque los sistemas de movilidad que resultan deficientes (poco fiables, ineficientes, incómodos, inseguros, hacinados, infrecuentes) pueden llevar a aquellos con los medios a utilizar movilidades alternativas, mientras aquellos sin los medios, están de todas formas obligados a usar sólo formas disponibles o a quedarse inmóvil, generando mayores desigualdades. Tener un automóvil facilita este tema, sin embargo, la motorización privada de los habitantes urbanos no puede ser pensada como la única solución a los problemas de movilidad, al ser ésta una solución que genera contaminación, congestión, es costosa, y genera costos urbanos de gran relevancia. Esto se relaciona con sistemas de transporte público, así como con sistemas tecnológicos y comuni-

cacionales y con la infraestructura que soporta a estos sistemas, incluyendo paraderos de buses, diseño urbano, áreas de intercambio modal, sistemas de pago, diseminación de información o costo. Esto también se relaciona con el análisis de sistemas de transporte, que involucra el análisis del transporte público y privado simultáneamente, y de las varias formas de movilidad que existen, incluyendo caminar, andar en bicicleta, realizar acuerdos para compartir automóviles, usar automóviles individuales, colectivos, buses, metros, trenes, entre otros.

Como una forma de disminuir la desigualdad, el concepto de motilidad es relevante en esta discusión, ya que no significa necesariamente un aumento en la movilidad, pero sí en el potencial de movilidad. Esto quiere decir que el potencial individual de las personas puede ser mejorado adquiriendo mejores capacidades de viaje y organizacionales, mejorando las condiciones existentes y reconociendo las desigualdades persistentes. En el caso de ciudades latinoamericanas, esto involucra reconocer estas desigualdades y mejorar la motilidad al mejorar sistemas deficientes de transporte, haciéndolos más accesible, cómodos y fiables, y también más adecuados a las idiosincrasias locales. Esto involucra reconocer la forma en que las personas utilizan actualmente los sistemas de transporte y mejorarlos, en vez de reemplazarlos, con iniciativas que permitan el potencial para la apropiación móvil del espacio.

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

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

En consecuencia, las prácticas de movilidad cotidiana pueden facilitar la comprensión de la vida contemporánea urbana de dos formas. Primero, en términos de prácticas, como una práctica cotidiana, la movilidad no es un paréntesis en la vida de los individuos, ya que involucra para muchos por lo menos dos o tres horas del día; la vida no para mientras las personas se mueven. Como resultado, gran parte de la experiencia de las personas en la ciudad y, por ende, de su vida urbana ocurre mientras están viajando por la ciudad. Estas prácticas, hábitos y arreglos de rutinas son tanto reflexivos como recursivos dentro y entre las esferas de actividades y redes de integración social y de conocimiento. Son prácticas situadas (Jarvis, Pratt et al. 2001), y como tales tienen un rol importante que jugar en la ampliación o confinamiento de lugares, al entender que las movilidades son espacializadas y temporalizadas en contextos específicos. Segundo, en el escenario actual urbano de la mayoría de ciudades del mundo, sean pequeñas, intermedias, grandes o metrópolis, la movilidad e inmovilidad de las personas es crecientemente importante ya que es quizás la forma más actual de relacionarse con la ciudad. Como práctica, está constantemente cambiando, debido a los avances tecnológicos, modificaciones de políticas y manifestaciones culturales, pero es también la forma en que los habitantes urbanos contemporáneos se comportan, mueven, desplazan, descubren, se quedan, se encuentran, y se conocen. Todo esto ocurre mientras las personas están en movimiento, sin embargo, se conoce poco sobre las implicaciones que esto tiene en la vida cotidiana y en la vida de las personas y, particularmente, si por medio de esta movilidad urbana la desigualdad aumenta o disminuye.

Comprender el rol que la movilidad urbana juega en la generación de desigualdades de género en las ciudades de América Latina puede forjar una mejor idea sobre qué elementos mirar para tener una entender sus causas y consecuencias. La complejidad e invisibilidad de nuevas manifestaciones de desigualdad requiere más análisis en cuanto a las formas en que las personas habitan la ciudad en este contexto móvil.

Referencias Bibliográficas

- ADLER, P. A., P. ADLER, et al. (1987). «Everyday Life Sociology.» Annual Review of Sociology **13**: 217-235.
- ALLEMAND, S. (2003). The sense of movement. International Colloquium organised by IVM, Centre culturel international de Cerisy-la-Salle, Paris, France, Institute pour la ville en mouvement.
- BOURDIEU, P. (1999). The weight of the world : social suffering in contemporary society. Cambridge, Polity Press.
- BOURDIEU, P. and L. WACQUANT (1992). An invitation to Reflexive Sociology. Cambridge, Polity Press.
- BOURDIN, A. (2003). Workshop 4: Hypermodern individuals? International Colloquium «The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies» organised by IVM, Centre culturel international de Cerisy-la-Salle, Paris, France, Institute pour la ville en mouvement.
- CASS, N., E. SHOVE, et al. (2005). «Social Exclusion, mobility and access» The Sociological Review.
- CASTRO, P. B. and E. LINDBLADH (2004). «Place, discourse and vulnerability -a qualitative study of young adults living in a Swedish urban poverty zone.» Health and Place **10**: 259-272.
- DEWSBURY, J.-D. (2003). «Witnessing space: 'Knowledge without contemplation'.» Environment and Planning A **35**(11): 1907-1932.
- FLAMM, M. and V. KAUFMANN (2006). «Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study.» Mobilities **1**(2): 167-189.
- GARDINER, M. E. (2000). Critiques of everyday life. Oxon, Routledge.
- HALL, T. (2003). Car-ceral Cities: Social Geographies of Everyday Urban Mobility. Urban Futures. Critical commentaries on shaping the city. M. Miles and T. Hall. London, Routledge.

- HIGHMORE, B. (2002). *Everyday Life and Cultural Theory. An Introduction*. London, Routledge.
- HIGHMORE, B. (2002b). *The Everyday Life Reader*. London, Routledge.
- JARVIS, H. (2005). «Moving to London time. Household co-ordination and the infrastructure of everyday life.» *Time & Society* **14**(1): 133-154.
- JARVIS, H. (2005). *Work/Life City Limits. Comparative Households Perspectives*. London, Palgrave Macmillan.
- JARVIS, H., A. C. PRATT, et al. (2001). *The Secret Life of Cities. The Social Reproduction of Everyday Life*. New York, Pearson Education.
- JIRON, P. (2007a). «Unravelling Invisible Inequalities in the City through Urban Daily Mobility. The case of Santiago de Chile.» *Swiss Journal of Sociology* **33**(1 Special Issue on Space, Mobility and Inequality).
- JIRON, P. (2007b). *Formalising the informal: The evolution of informal settlements in Chile. Rethinking the Informal City: Critical Perspectives from Latin America*, . F. Hernández and P. Kellet. Oxford, Berghahn Books
- JIRON, P. (2007c). *Place making in the context of urban daily mobility practices: actualising time space mapping as a useful methodological tool. Sensi/able Spaces - Space, Art and the Environment*. E. Huijbens. Cambridge, Cambridge Scholars Press.
- JIRÓN, P. and A. CORTÉS (2004). *Análisis de la Política Habitacional Chilena y sus futuras orientaciones. Documento de Trabajo del Insituto de la Vivienda*. Santiago., Instituto de la Vivienda, FAU, Universidad de Chile.
- JIRON, P. and G. FADDA (2000). «Gender in the discussion of quality of life vs. quality of place.» *Open House International* **25**(4).
- KAUFMANN, V. (2002). *Re-thinking Mobility. Contemporary sociology*. Aldershot, Ashgate.
- KAUFMANN, V. (2002). *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*. Hampshire, Ashgate Publishing Limited.
- KAUFMANN, V., M. M. BERGMAN, et al. (2004). «Motility: Mobility as Capital.» *International Journal of Urban and Regional Research* **28**(4): 745-756.
- LEBRETON, E. (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilite quotidienne et integration sociale*. Paris, Armand Colin.

- LEVY, C. (1996). Institucionalización del género en las políticas y planificación de los asentamientos humanos. *Asentamientos Humanos, Pobreza y Género en América Latina. Hacia Habitat II*. M. E. Ducci, V. Fernández and M. Saborido. Santiago, GTZ, MINVU, PGU.
- LUSSAULT, M. (2003). Workshop 3: Mobilities elsewhere. Comparative approaches. International Colloquium «The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies» organised by IVM, Centre culturel international de Cerisy-la-Salle, Paris, France, Institute pour la ville en mouvement.
- OHNMACHT, T. (2006). Mapping Social Networks in Time and Space. *Arbeitsberichte Verkehr und Raumplanung*. Zurich, IVT, ETH Zurich: 33.
- SALAZAR-CRUZ, C. E. (1999). *Espacio y vida cotidiana en la ciudad de México*. México, D.F., Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano. El Colegio de México.
- SAVAGE, M., G. BAGNALL, et al. (2005). *Globalisation and Belonging*. London, SAGE.
- SHELLER, M. and J. URRY (2003). «Mobile transformations of 'public' and 'private' life.» *Theory, Culture and Society* **20**(3): 107-125+157.
- THRIFT, N. (2004). «Electric Animals.» *Cultural Studies* **18**(2-3): 461-482.
- URRY, J. (2003a). «Social networks, travel and talk.» *North American Journal of Sociology* **54**(2): 155-175.
- URRY, J. (2003b). Workshop 1: Beyond societies. International Colloquium «The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies», Centre culturel international de Cerisy-la-Salle, Paris, France, Institute pour la ville en mouvement.
- VAIOU, D. and R. LYKOGIANNI (2006). «Women, Neighbourhoods and Everyday Life.» *Urban Studies* **43**(4): 731-743.
- WOOD, D. and S. GRAHAM (2004). *Permeable Boundaries in the Software-sorted Society: Surveillance and the Differentiation of Mobility*. Alternative Mobility Futures, Lancaster, UK, Lancaster University.

