

La proximidad en las prácticas de movilidad cotidiana en el barrio El Castillo en la Comuna de La Pintana, periferia de la ciudad de Santiago de Chile, Chile.

The proximity in daily mobility practices in El Castillo, peripheral neighborhood of Santiago of Chile.

ALEJANDRA LAZO C.

Antropóloga. Candidata a Doctor en Geografía. Universidad de Toulouse 2- Pontificia Universidad Católica de Chile.
El Comendador 1970 - Providencia - Santiago de Chile.
alazoc@uc.cl

RODRIGO CALDERÓN SOSA.

Geógrafo. Candidato a Doctor en Sociología. Universidad Alberto Hurtado. Santiago de Chile.
Cienfuegos 46 - Santiago de Chile.
rcaldero@alumnos.uahurtado.cl

RESUMEN

Frente a las exigencias de movilidad y flexibilidad impuestas por las características de un mundo cada vez más conexiónista y reticular, donde la movilidad es considerada un elemento de diferenciación y exclusión social, el territorio de proximidad – barrio - se constituye en un soporte frente a las dificultades que presenta desplazarse más lejos. En efecto, dentro de un contexto donde las políticas públicas están promoviendo la movilidad como una condición fundamental para lograr una inserción social y profesional, es pertinente que se incluya la experiencia y las estrategias de movilidad centradas en la proximidad para no fragilizar los recursos que se encuentran en el ámbito local. Este artículo está basado en una investigación llevada a cabo en un barrio de la periferia de Santiago de Chile donde, a partir de una perspectiva etnográfica, se realizaron observaciones, conversaciones informales y un total de 35 entrevistas abiertas a los habitantes, para demostrar la importancia que tenía el territorio de proximidad. En este artículo se sostiene que el carácter local del empleo y las redes sociales revelan que las prácticas de movilidad de los grupos con menores ingresos son definidas sobre todo por la proximidad.

Palabras claves: movilidad cotidiana, territorio de proximidad, barrio, Santiago de Chile.

ABSTRACT

Facing the requirements of mobility and flexibility imposed by the characteristics of an increasingly connectionist and reticulated world, where mobility becomes an element of differentiation and social exclusion, the territory of proximity –neighborhood - constitutes a support opposed to the difficulties of moving farther.

In a context where urban policies are promoting mobility as condition for social and professional insertion, it seems to be pertinent to include the experience of the inhabitants and the strategies of mobility focused in proximity to avoid weakening certain resources placed in local areas.

This paper is based upon a research in a peripheral neighborhood of Santiago of Chile where, from ethnographic perspective, observations, informal conversations and a total of 35 open interviews were made to investigate the importance of proximity territory. We argue in this article, that the local character of the employment and social networks reveals that of mobility of lower income groups, are especially defined by proximity.

Keywords: daily mobility, territory of proximity, neighborhood, Santiago de Chile.

1. Introducción.

Si bien la movilidad se ha convertido en las últimas décadas en un elemento central de las sociedades urbanas, ella no concierne a todos los individuos de la misma manera. La movilidad se encuentra desigualmente repartida no sólo en el espacio físico sino que además, estará en directa relación con los recursos, el estatus social de los individuos y sus capacidades individuales.

Más allá de restringirse al simple acto de desplazarse, la movilidad se ha convertido en un valor y una norma, dentro de lo que Boltanski y Chiapello (2002, p.97) llaman el Nuevo espíritu del capitalismo. Así mismo, ella pasa a ser considerada un capital pues permite dar cuenta de la posición de los individuos tanto en el espacio físico como social (Kaufmann, 2002).

La movilidad vendría a oponerse a la inmovilidad, y en términos de Levy (2000) y Le Breton (2005) ésta última constituiría un obstáculo para la inserción socio-espacial de los individuos. Así, quienes tengan una menor movilidad o dificultades para desplazarse, tendrán más posibilidades de verse marginados y excluidos de la sociedad (Orfeuil, 2004).

Así mismo, Paquette (2010, p.168) explica que la movilidad pasaría a ser considerada un objeto de reivindicaciones que la sitúan al mismo nivel que los derechos de acceso a la salud, a la vivienda o a la educación. Desde esta perspectiva, diversas políticas públicas han intentado favorecer un mayor acceso de las poblaciones a la movilidad pues ella es vista como uno de los principales mecanismos de lucha contra la exclusión.

Sin embargo, surge la pregunta por el papel que tiene el territorio de proximidad en este contexto de mayor importancia de la movilidad y de lucha contra la exclusión. Los análisis que ponen a la movilidad como su eje central, a menudo olvidan los anclajes que los individuos tejen con el espacio de proximidad. En efecto, y contrariamente a lo que se

plantea, el aumento de la escala global tanto en los desplazamientos como en las interconexiones no se produce en detrimento de lo local, “la vida cotidiana de la gente sigue desarrollándose en términos estrictamente locales” (McDowell, 2000, p.13). De este modo varios investigadores, a partir de evidencia empírica, (Authier, 2002; Fol, 2009) argumentan que el apego y la pertenencia a un lugar concreto siguen teniendo importancia para los habitantes.

Este artículo se propone cuestionar los debates que hablan del fin de los anclajes locales y de la importancia de la proximidad para indagar en las prácticas de movilidad de los habitantes de un barrio, caracterizado por una precariedad económica y por su localización periférica. Definiremos en este artículo al territorio de proximidad como el lugar más próximo que rodea al individuo - el barrio - es decir, “como la dimensión más familiar de la ciudad que permite el anclaje social mínimo de cada uno, su mínimo social vital, tal cual es vivido en los más mínimos detalles cotidianos” (Agier, 1999, p. 5).

En este sentido, diremos que es el anclaje en la proximidad lo que hace posible la exploración de la ciudad en sus diversas escalas. Como hipótesis general planteamos que el territorio de proximidad en la ciudad de Santiago de Chile no ha desaparecido, por el contrario surge como un contexto y fuente de recursos importantes para todos los grupos sociales.

Planteamos que el territorio de proximidad se constituye en un lugar de referencia desde donde los individuos ven y conquistan la ciudad. Dentro de un contexto donde se valoriza cada vez más la movilidad, algunos individuos echarán mano a una verdadera dependencia de lo local como una forma de hacer frente a las exigencias de una movilidad creciente.

Para poder demostrar lo anterior, hemos construido este artículo en dos secciones. En la primera sección, se realiza una

discusión teórica-metodológica donde se exponen las formas tradicionales de abordar la relegación de los pobres y su inmovilidad, para luego proponer una aproximación donde la proximidad y sus recursos se sitúan en el centro de la reflexión sobre las prácticas de movilidad. En un segundo momento, tomando el caso de un barrio de la periferia de Santiago de Chile, se analizan las prácticas cotidianas de movilidad que privilegian el territorio de proximidad. Se distinguieron en este artículo 3 dimensiones que permiten ilustrar esta relación: el trabajo, la socialización y los servicios. Finalmente, ello permitió demostrar que las prácticas de movilidad que tienen lugar en el territorio de proximidad no sólo pueden ser entendidas como una asignación o repliegue en este territorio, sino que además significa una forma de anclaje que permite sobrellevar las dificultades relativas a su condición de precariedad.

2. Aproximación teórico-metodológica.

2.1 Los pobres, la inmovilidad y la relegación barrial.

La estructura metropolitana de Santiago de Chile tiene como una de sus principales características ser polarizada y segregada (Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, M., 2010). Los grupos sociales mantienen una diferencia muy marcada puesto que, mientras las clases medias y altas han podido elegir su localización residencial aprovechando la infraestructura urbana, los precios del suelo y el acceso al automóvil privado, los estratos económicos más bajos han debido conformarse con una elección residencial más restringida en los márgenes de la ciudad. En relación a ésta localización, Rodríguez (2008) señala que ésta ha sido históricamente periférica, mientras que la ubicación de los estratos altos ha sido cercana o, al menos, bien conectada con el área central.

Jirón, Lange y Bertrand (2010) plantean que ésta segregación será entendida como un proceso de exclusión con múltiples

dimensiones que se traduce en un acceso diferenciado y desigual a la movilidad urbana, es decir, a los bienes, productos y servicios que provee la urbe. Así, la distancia que separa a los conjuntos de vivienda social de la ciudad, de las zonas de empleo, recreación, servicios, etc., convierte al estudio de la movilidad en un elemento esencial para la comprensión de los individuos y su relación con los espacios que habitan.

En su análisis sobre movilidad urbana, Rodríguez (2008) explica que la concentración de la oferta de empleo en la zona central de la ciudad y en el nicho histórico de la élite (zona oriente), combinada con la localización periférica de los pobres, provocan desplazamientos largos, altamente costosos en términos de tiempo y dependientes de los sistemas de transporte público.

Por su parte, Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001) argumentan que otro de los problemas que provoca este fenómeno de segregación residencial en las periferias, son sus efectos urbanos e impactos sociales. En este sentido, los grupos de bajos ingresos no sólo tendrían problemas de accesibilidad hacia el resto de la ciudad y los servicios que ella ofrece (trabajo, salud, educación), sino que además se darán procesos de guetización con los consiguientes procesos de desintegración social. Ello, se verá plasmado en el empobrecimiento de estos grupos y la degradación social provocada por el aislamiento físico.

Lo anterior da cuenta del impacto que puede tener el barrio² en la vida de los habitantes, así como de los aspectos negativos de la concentración de la pobreza sobre sus trayectorias sociales. Así, estos barrios que se encuentran alejados espacial y socialmente, estarían reforzando su condición marginal, ya que no sólo se dificulta el acceso al empleo sino que además, se favorecen comportamientos de tipo delincuencial. Desde esta perspectiva, se plantea que

existe un lazo estrecho entre la menor accesibilidad a los recursos urbanos y el riesgo de exclusión social.

La capacidad de moverse por lugares cada vez más dispersos del lugar de residencia, se transforma entonces en condición esencial para la integración en la vida social y en una condición de acceso al mercado de trabajo (Orfeuil, 2004). Bajo este panorama, y en un contexto donde la movilidad es puesta como un valor y un capital, podríamos pensar que para los habitantes de zonas desfavorecidas la falta de movilidad es un obstáculo para su inserción social y un elemento que acentúa su exclusión (Bacqué y Fol, 2007).

2.2 El territorio de proximidad y la movilidad: propuesta de lectura.

Para poder sobrepasar los enfoques anteriores, nuestro análisis de las prácticas de movilidad se centrará en el espacio de la proximidad definido como un elemento esencial para los individuos que viven en los márgenes de la ciudad. En este sentido, como lo señala Denis Merklen (2006), el barrio ofrece a sus habitantes una inscripción socio-territorial basada en las relaciones creadas a partir de la solidaridad y las redes sociales. Al mismo tiempo que este territorio se constituye en un espacio que permite crear el lazo con los servicios, las instituciones y la ciudad.

La investigación realizada sobre las prácticas de movilidad en Santiago de Chile, nos permitió observar, en el caso de los habitantes precarios y de barrios periféricos, que el territorio de proximidad se presentaba como una fuente de recursos económicos y sociales importantes frente a las dificultades que se tenían para desplazarse más lejos e integrarse con los circuitos de trabajo y comercio. La hipótesis que sostiene que los recursos de la proximidad son importantes para estos grupos se verifica en los ámbitos del empleo y de las redes sociales, como lo veremos en el apartado que sigue.

No pretendemos en ningún caso decir que la movilidad o la exigencia a ser móvil es algo negativo en un mundo donde las facilidades a desplazarse aumentan. Más bien, queremos poner en relieve una dimensión poco estudiada: las prácticas de movilidad que se dan en el territorio de proximidad. En un contexto donde las dificultades de movilidad de los más pobres son importantes, intentaremos demostrar que esto no se traduce necesariamente en un encierro o repliegue en el territorio de proximidad. Por el contrario, observaremos que los habitantes desarrollan estrategias que les permiten sacar provecho de los recursos con los que cuentan en el barrio.

La propuesta que presentamos a continuación es resultado de un trabajo empírico realizado entre el año 2008-2010 en el marco de una tesis doctoral en curso sobre la articulación entre territorio de proximidad y movilidad cotidiana en tres barrios de Santiago de Chile. Específicamente para la realización de este artículo, se seleccionó a uno de los tres barrios estudiados: el barrio El Castillo en la comuna de La Pintana. Este barrio se encuentra situado en la zona sur la ciudad, a 18 kilómetros del centro, y sus habitantes provienen en su mayoría de asentamientos informales que fueron erradicados en la época de la dictadura militar.

Una primera aproximación a este terreno indicaba que por tratarse de un área periférica y con altos índices de pobreza, los habitantes presentarían serios problemas de accesibilidad a los recursos de la ciudad. Ello habría sido agravado con la reciente reforma del transporte público en el año 2007, donde ésta comuna se vio bastante afectada con dicha restructuración, viendo reducida la flota de buses y las frecuencias de los recorridos, entre otros problemas (Jouffe y Lazo, 2010; Avellaneda y Lazo, 2011).

La propuesta que se presenta a continuación explora una manera de habitar encontrada en este barrio, aquella

¹ Nos interesa sobre todo los anclajes o vínculos que se dan en el espacio barrial, el cual tiene para nosotros dos sentidos. Por un lado, se refiere a un anclaje de tipo instrumental entendido como fijación provisoria a algo. Y por el otro, nos referimos al anclaje simbólico el cual se refiere a los vínculos de pertenencia y sugiere un sentimiento de arraigo profundo.

que se construye en la proximidad. Sin embargo, se debe dejar en claro que ésta no es la única que existe en la zona, pero nos pareció una de las más relevantes para explicar las prácticas de movilidad cotidiana de sus habitantes. En otras palabras, hemos intentado salir de cotidianidades gobernadas por el movimiento, así como salir de la imagen típica que ve los barrios pobres como periferias dormitorios o lugares de marginación y exclusión, para centrarnos en un aspecto poco estudiado aquel que se interesa en la proximidad como un soporte importante para la movilidad.

Desde esta perspectiva nos parecía que lo más adecuado para estudiar la relación entre territorio de proximidad y prácticas de movilidad cotidiana era observando y escuchando la voz de los habitantes. Para ello se realizaron, desde una perspectiva etnográfica, observaciones, conversaciones informales y un total de 35 entrevistas abiertas, lo que permitió lograr una mayor profundidad para abordar la relación tejida entre el individuo y su territorio de proximidad.

Para poder leer la proximidad como soporte para las movilidades de los individuos, se identificaron 5 elementos de estructuración. El primer elemento se refiere a las prácticas de movilidad (por trabajo, diversión, ocio, compras, visitas, salud, etc.); el segundo, al anclaje definido como los vínculos afectivos y/o prácticos que se tiene con el territorio de proximidad, es decir, el análisis se centró en las diferentes dimensiones que tomaba dicho territorio: lugar de arraigo, de rechazo, de implicación, como instrumento, etc.; el tercero, estuvo constituido por las aspiraciones residenciales y las estrategias familiares (deseo de permanecer o cambiar de casa y/o barrio); el cuarto, por la extensión de las redes sociales, y finalmente el quinto, por los medios de transporte utilizados para desplazarse.

Así mismo, fue necesario contextualizar las prácticas dentro de factores de tipo estructural. Por ejemplo, y en el caso de El Castillo, el estatus socio-económico

de escasos recursos, el bajo nivel de escolaridad, la precariedad del trabajo de sus habitantes y la localización periférica del barrio, jugaron un papel importante para plantear que la proximidad era un soporte frente a las dificultades de desplazarse.

Hemos definido cuatro configuraciones tipo (ver Cuadro N°1) para el ordenamiento de la información recolectada en terreno. Cuatro formas de habitar que dan cuenta de la articulación y las combinaciones que toma la relación entre el territorio de proximidad y las prácticas de movilidad cotidiana.

Hay que recordar que la metodología utilizada fue construida con el objeto de analizar la información recolectada en los tres barrios de estudio que son investigados en la tesis doctoral, barrios distintos en cuanto a localización y nivel socioeconómico de sus habitantes. En el caso de El Castillo, terreno de estudio utilizado en este artículo, encontramos que los habitantes se sitúan principalmente en las dos primeras, pero no significa que no se tengan elementos de las otras configuraciones.

3. El barrio: la proximidad como soporte para la movilidad.

3.1 Pobreza urbana y prácticas fundadas en la proximidad.

La pobreza urbana en América Latina se traduce en bajos ingresos vinculados a empleos precarios, falta de capital educativo y activos patrimoniales. Sin embargo, en los análisis tradicionales de carencias y necesidades insatisfechas no se han considerado los factores psicosociales, las formas culturales (Winchester, 2008), así mismo los recursos y las estrategias que tienen estos grupos para enfrentar y asumir esta situación.

Para poder subsanar estas carencias observamos que las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes económicamente más desfavorecidos de la ciudad de Santiago de Chile, están principalmente centradas en el espacio local de proximidad. En el caso

de El Castillo en la comuna de La Pintana, podemos verificar que los recursos de la proximidad, sobre todo del barrio, son particularmente importantes para estos grupos. Lo anterior, se verifica por un lado, en el ámbito del trabajo, el cual es informal-local, y en el análisis de las redes sociales. Sin embargo, como lo vimos también a lo largo de nuestra investigación de terreno, pero que no podrá ser abordado este artículo, los habitantes pobres se han visto influenciados por el automóvil privado como una forma de escape y libertad que permite hacer frente a las exigencias de la movilidad (Lazo y Calderón, 2010).

Cuadro 1. Configuraciones del territorio de proximidad como soporte para la movilidad.

	Config 1.	Config 2.	Config 3.	Config 4.
Tipo de vínculo con el territorio de proximidad	Afectivo, arraigo, implicación	Rechazo por el barrio	Arraigo, implicación	Poca identificación con el barrio
Historia y horizonte residencial	Deseo de permanecer en el barrio	Sin perspectivas de cambio. Se valora la casa y no el barrio	La casa y el barrio se valora pero es relativo a otras dimensiones.	Deseo de cambiar de casa y de barrio
Estrategia familiar	Quedarse en el barrio y fortalecer arraigo	Mejora la vivienda	Quedarse en el barrio y fortalecer los vínculos exteriores.	“salir” “surgir” “oportunidad”
Redes sociales	Lazos vecinales y barriales fuertes.	Poco lazos sociales barriales.	Red social extensa.	Red social ampliada.
Trabajo	Trabajo cercano.	Trabajo informal local. Autoempleo	Trabajo calificado dentro o fuera del barrio.	Trabajo lejano.
Medios de transporte	Caminata, bicicleta, Transporte Público	Caminata, bicicleta, Transporte Público	Automóvil, Transporte Público, Caminata.	Transporte Público, automóvil
Espaciamiento Socialización	Socialización en el barrio.	Repliegue en el domicilio.	Consumo y socialización metropolitana	Consumo y socialización fuera del barrio
Prácticas de movilidad	Movilidad intensa en el barrio	Escasa movilidad en el barrio y en la ciudad	Movilidad tanto en el barrio como en la ciudad	Movilidad en la ciudad.

Fuente: Elaboración propia.

² Estas reflexiones se basan en lo que los investigadores norteamericanos han llamado efectos de barrio o *neighborhood effects*.

La falta de movilidad o la poca movilidad que manifiestan los grupos más pobres en relación con el conjunto de la ciudad, es una de sus características más marcadas. En la ciudad de Santiago de Chile, explica Rodríguez (2008) se registra una relación muy fuerte y directa entre movilidad y nivel de educación, siendo los asalariados con alta educación los más móviles y los cuentapropistas con baja educación (típicamente el sector informal) los menos móviles. Así mismo, asalariados de menor nivel socioeconómico registran la mayor probabilidad de trabajar en la misma comuna.

En el caso de El Castillo, pudimos observar como para estos habitantes la utilización de los recursos de la proximidad se convierte en una estrategia que les ha permitido acceder a las redes sociales, familiares y al mercado del trabajo; aunque este último sea de tipo informal, pues el mercado de trabajo formal se encuentra lejos y es difícil de acceder por la baja educación que se tiene. Esto es verificado también en el caso francés por Coutard, Dupuy y Fol (2002) al señalar que la inmovilidad que caracteriza a los hogares pobres va de la mano con prácticas de movilidad fundadas en lo local.

Como lo explica R. Epstein (2002) es muy simplista comprender la movilidad y hacer una oposición entre una élite móvil y aquellos que experimentan serias dificultades para desplazarse. Más bien, consideramos que el desafío que se presenta a los estudios sobre la movilidad radica en observar la capacidad que manifiestan los diferentes individuos para acceder a los recursos que tienen a disposición.

3.2 *El trabajo informal como recurso de la proximidad.*

En América Latina el sector informal⁴ ha llegado a representar el 73% del mercado laboral urbano. De hecho, la mayoría de estos hogares (indigentes, pobres y no

pobres) trabajan en el sector informal (Winchester, 2008). En este sentido, muchas de los habitantes de El Castillo trabajan por cuenta propia al interior de la comuna (pequeños comercios en sus casas, en la feria, en negocios familiares, gasfitería, mecánicos, etc.) al mismo tiempo que limpian vidrios de autos en las calles, trafican drogas, venden en el transporte público y se dedican al comercio ambulante, todo como una forma para poder sobrevivir.

Como se observa en la encuesta ocupación-desocupación⁵, los habitantes de La Pintana no sólo se emplean en las comunas alejadas y que concentran el mercado de trabajo, sino que además una buena parte de la población se emplea en la misma comuna o comunas vecinas, realizando trabajos muy precarios. Esto da cuenta de las estrategias que han debido tomar los habitantes en relación a su empleo y los costos de movilidad asociados a ello.

Luis⁶ tiene cincuenta y nueve años y es portero de un centro terapéutico que está ubicado en la población El Castillo. Luis trabaja desde hace varios años aquí y está consciente de las facilidades que este trabajo le da. Sobre todo puede desplazarse a su trabajo a pie o en bicicleta y no gastar en transporte. Hace turnos, lo que le permite en su tiempo libre poder dedicarse a otras actividades y ganar un poco más de dinero. Tiene un triciclo que le permite transportar mercancía para vender en el negocio que tiene en su casa. El día de la entrevista Luis se había desplazado hasta la comuna vecina de Puente Alto en su triciclo para comprar la mercadería necesaria para vender en su negocio. La esposa de Luis hace dulces que vende en la población. Luis también vende plantas en la feria vecina y en la feria de su barrio algunos días de la semana, para proveerse debe desplazarse a los viveros que están hacia San Bernardo, haciendo estos trayectos

³Tesis doctoral en Geografía Urbana que uno de los autores realiza en la Universidad de Toulouse II, Francia y en la Universidad Católica de Chile.

en micro o en el mismo triciclo. Dice que prefiere caminar o andar en su triciclo pues esto le permite ahorrar el dinero que se gastaría en transporte público.

Observamos, a través del relato de Luis, como las prácticas de movilidad centradas en la proximidad son muy importantes pues es aquí donde este hombre puede enfrentar las necesidades de su familia y poder emplearse con mayor libertad sin tener que depender de un sistema de transporte que le resulta cansado y costoso. En las estrategias de búsqueda de empleo, la escala de lo local es muy privilegiada por estos grupos⁷.

El caso de Pedro es bastante similar, quien a pesar de tener una gran capacidad de movilidad, privilegia el territorio de proximidad. Este hombre se emplea en el mercado informal, es vendedor ambulante de productos farmacéuticos. El transporte público es importante para él pues le permite poder llegar al lugar donde se abastece y al mismo tiempo que vender durante su recorrido. Lo dejan subir al bus sin pagar, y esto le permite poder sacar un mejor provecho de su venta, dice que no se aleja mucho de su barrio y que vende en las comunas cercanas. Al mismo tiempo que cuando no puede andar en micro, es su población la fuente principal de recursos y trabajo, desplazándose a pie por toda la comuna.

Lo que llama más la atención de este tipo de empleo localizado en la proximidad, es la importancia que tiene para el ingreso familiar de estos habitantes. A pesar de su precariedad, es la flexibilidad dada por la localidad y la reducción de los costos (monetarios y de tiempo) asociados a los desplazamientos, lo que permite a los individuos generar estrategias que hagan más vivible la situación de precariedad en que se encuentran.

En este sentido, y frente al uso del espacio de la proximidad como un recurso – sobre todo en lo que se refiere al trabajo – nos encontramos con un caso más extremo,

el de un hombre que rehúsa desplazarse y trabajar más allá de la escala de su proximidad barrial, pues esto se le presenta como una exigencia con altos costos que no está dispuesto a asumir. En este caso, el hombre evalúa cuidadosamente los costos (monetarios y físicos) que le significan viajar para trabajar demasiado lejos de su hogar.

Tomás es maestro de la construcción, está casado, tiene 45 años y dos hijos, uno de ellos sufre síndrome de Down. Su mujer Maggi ayuda al ingreso del hogar vendiendo pasteles en la población. Tomás está ahora cesante y su último trabajo había sido en una construcción en Peñalolén. Hoy día le han contado de un trabajo, pero no lo tomará.

“..ahora el dato que tengo aquí, no voy a ir tampoco porque queda mucho más lejos en Las Condes p’ arriba, casi al llegar a la cordillera (...) ya no puedo, no hay micros, ni una, porque no hay para arriba después (...) tendría que salir a las 4 de la mañana y a las 4 de la mañana no pasan micros (...) siempre los datos son re pocos los del centro, son más lejos. Siempre pa’ Quilicura, Pudahuel (...) me ‘cabrea’ (cansa), por eso no salgo, no salgo nunca. Si salimos vamos por acá en la población y si es que vamos, vamos al centro...” (Tomás, El Castillo).

El caso de este hombre evidencia cómo los problemas de transporte lo han afectado al punto que la exigencia a ser móvil para poder acercarse a la ciudad donde están la oferta de trabajo, se traduce no sólo en una inmovilidad voluntaria y un repliegue sino que también, en un malestar.

“ ...no sé si ellos (las autoridades de transporte) lo han tomado por que somos pobres, yo lo tomo por la distancia. Para nosotros la distancia nos afecta más, yo no sé si ellos lo tomaron porque nosotros somos más pobres...” (Tomás, El Castillo).

Así mismo observamos en nuestro terreno de estudio que las exigencias

de la movilidad pesan también sobre las mujeres, quienes deben ser capaces de articular empleo y labores domésticas, lo que viene a ser compensado por la flexibilidad que otorga el empleo local e informal en el barrio⁹.

El caso de Ximena es bastante revelador de esta situación pues ella debió cambiar de trabajo debido a los problemas de movilidad.

Ximena vive hace dieciocho años en La Pintana, tiene siete hijos, cuatro casados y tres más pequeños. Ella se desempeña actualmente vendiendo ropa usada en la feria de la población para poder ayudar con los gastos del hogar. Hace un año trabajaba cerca de su casa en un consultorio de la comuna, tomaba una micro y llegaba puntual al trabajo. Debido a los problemas de transporte, decidió economizar en tiempo y energía, y dejar este trabajo a pesar de que el ingreso era mejor. Ximena vende ahora en la feria de su barrio sin embargo no es un puesto legal, ella se pone al final, como 'cólera'. Trabaja de martes a domingo de nueve a tres de la tarde, hora en que llega a hacer el almuerzo para sus hijos y luego sale a la Estación Central para comprar más ropa y venderla al día siguiente. Ximena hace muchas actividades además de las labores del hogar, el trabajo y de la familia, ella participa activamente en las actividades del barrio.

Para muchas mujeres como Ximena el trabajo en la proximidad se transforma en una estrategia que les permite poder cumplir con sus roles familiares y poder aportar monetariamente con ingresos al hogar. Observamos también que las mujeres de El Castillo, efectúan más desplazamientos que los hombres pues el hecho de ser muchas veces jefas del hogar y madres, les significa tener que desplazarse por varias razones, efectuando muchas más salidas y paradas a lo largo de sus trayectos.

Así mismo y frente a la importancia de la proximidad, los medios de transporte no motorizados como la caminata y la bicicleta son esenciales, pues les otorgan

mayor libertad, autonomía y sobre todo abarata costos, ya sea para ir a estudiar, comprar o socializar.

“...camino a pie y si tengo que ir a las canchas allá a mirar e inclusive voy hasta el Sotero del Rio.. no tengo ninguna prisa me da igual demorarme...” (Pedro, El Castillo).

“...saca de apuros la bicicleta por que si uno no tiene pa'l transporte, saca la bicicleta, sea corto o sea largo uno se mueve la bicicleta es más rápida también...” (Horacio, El Castillo).

3.3 *El barrio, espacio de socialización.*

Así como el empleo es uno de los elementos movilizados para analizar el uso de los recursos de la proximidad, es necesario también resaltar la importancia que juegan las redes familiares y sociales en las estrategias de movilidad y anclaje de estos habitantes.

La importancia de estas redes radica en el hecho de que la mayoría de los habitantes de El Castillo lleva más de veinte años viviendo en la población. Así mismo, muchos de los entrevistados tienen al menos un familiar, padre, hijo o hermano que viven en la misma comuna. Esto, da cuenta de un contexto familiar importante basado en la proximidad.

Incluso en términos de movilidad residencial puede verse como muchos jóvenes se han independizado de sus padres y han postulado a los subsidios que les da la municipalidad para obtener casa en la misma comuna. Si bien el entorno puede parecerles hostil, inseguro y con altos grados de delincuencia, los lazos sociales son valiosos para la cotidianidad de estos individuos.

Entrevistador : “¿y por qué decidiste seguir viviendo en este sector?”

Diego: “Tengo una hija de siete años y en estos momentos yo elegí por conveniencia porque mi hija es menor de edad, tiene siete años y en un minuto trabajaba mi pareja y necesitamos el apoyo directo de

nuestra madre y abuela (quien vive en el barrio) y entonces se tomó la decisión por eso...”.

Observamos que la familia, así mismo los vecinos y los amigos, tienen un rol importante en las prácticas de movilidad de los sectores populares. Estos consagran una parte importante de sus desplazamientos para visitarlos, lo cual viene a reforzar el arraigo con el lugar que se habita.

“...si, estoy acostumbrado ahora y por lo demás, a veces salgo, me conoce la mayoría de la gente, los ubico y no tengo ningún temor al salir en la noche, no tengo problema, conozco a los que son malucos...” (Sebastián, El Castillo).

La proximidad se transforma para los grupos desfavorecidos en la escala donde se desarrollan las prácticas de sociabilidad y de solidaridad. Lehman-Frisch et al. (2007), explican que el barrio se transforma en un recurso importante para la vida cotidiana, sobre todo en contextos de precariedad.

“...por eso te digo que en estos barrios es así, por eso pienso que he durado acá porque la gente es muy solidaria, si le pasa algo al de’ l frente, al de acá, desgracias (...) cosas de enfermedad, duelos, lo que hace a la gente más humana porque a veces cuesta...” (María, El Castillo).

“...acá cualquier cosita se comunica altiro, cualquier persona se comunica si pasa algo, se enferma, se corre la voz altiro (...) es que aquí hay una junta de vecinos y se reúnen, se junta la gente y opina, en ese sentido hay comunicación...” (Julio, El Castillo).

En el barrio existen varias organizaciones que se fueron formando en la década de los noventa que permitieron enfrentar las problemáticas que existían en la población.

Actualmente existen las juntas de vecinos, el consejo vecinal de desarrollo, los clubes deportivos, los grupos de mujeres, talleres de formación, centro de madres, centros de adulto mayor, etc. También está el comité de allegados que les permite poder optar a una casa propia en la misma comuna. Así mismo, hay un comité que se encarga de financiar la reconstrucción de una casa nueva derribando la antigua.

“... el martes trabajo con una institución que trabaja con niños en riesgo social (...), el día miércoles tengo una reunión del “fondo esperanza”, (...) gracias a Dios yo tengo harto contacto porque siempre me ha gustado trabajar en esas cosas, antes tenía un taller de mujeres aquí (...) me encanta ayudar apoyar a los niños, a los viejitos (...) si tengo que trabajar toda la mañana y tengo una actividad para la tarde, yo la programo mi este, mi horario y lo hago...” (Ximena, El Castillo).

3.4 Los servicios, la feria y la educación.

El Castillo ha cambiado desde que llegaron los primeros habitantes y ha quedado atrás la época donde no había luz, ambulancias, consultorios y aún menos escuelas para los hijos. Actualmente el sector está muy poblado y cuenta con bastantes servicios a proximidad (servicios de pago, supermercados, almacenes, colegios, etc.) que permiten a sus habitantes poder realizar estas actividades sin tener que desplazarse largas distancias y por lo tanto gastar menos en dinero y tiempo.

“...hay hertas cosas ahora porque cuando nosotros llegamos no teníamos ni ambulancia ni consultorio pero ahora tenemos el consultorio de Santiago de Nueva Extremadura que es una posta de

⁴ Llamaremos empleo informal al trabajo por cuenta propia no profesional, administrativo o técnico, el trabajo familiar no remunerado, el empleo no calificado en micro empresas (de número igual o menor a 5 trabajadores) y el servicio doméstico. (Definición elaborada por CEPAL)

⁵ Ver anexo al final donde se presentan los datos de esta encuesta.

⁶ En respeto del anonimato, los nombres de los habitantes han sido modificados.

urgencia, hasta con cirujanos, con rayos, es un adelanto enorme para la comuna y que atiende las 24 horas del día, toda la noche y estamos a un paso, tenemos Caja Vecina que uno va a pagar sus cuentas a Juanita, tenemos Servipag. Afuera el supermercado, esas cosas no las teníamos antes, ahora vamos a tener tres vías exclusivas (...) entonces es un adelanto porque cuando nosotros llegamos acá teníamos una sola calle, unos van y otros vienen, nada más, pero si se han hecho hartos adelantos, se han hecho bastantes..." (Katy, *El Castillo*).

Así mismo, las ferias del sector son otros de los lugares importantes de abastecimiento para la gente más pobre de *El Castillo* y que no puede acceder a otros lugares de compra. La feria es por tanto un lugar cercano, sobretodo es más barato y permite no tener que desplazarse hasta el supermercado que está afuera de *El Castillo* o hasta Puente Alto. La feria es tanto un lugar de trabajo como un lugar de encuentro y socialización para los habitantes¹⁰.

"...yo trabajo en la feria, ahí compro todo, fideo, el arroz, el azúcar..." (Beatriz, *El Castillo*).

Otro de los factores que refuerza el anclaje en la proximidad son los establecimientos educacionales. La Pintana cuenta con una serie de establecimientos educacionales¹¹ que dan total cobertura escolar, lo cual reduce la movilidad por estudios. Así, surge en los relatos la importancia que tiene la educación para el futuro de los hijos, destacándose el hecho de poder tener acceso a ella dentro de la misma comuna. En este sentido, La Pintana se diferencia de otras comunas pobres de la ciudad donde los individuos que quieren educación deben salir a buscar a otras comunas.

"...por cercanía y calidad (...) y son excelentes los profesores, los alumnos son los malos (risas), lo bueno que los profesores son de otra época y les enseñan los valores a los jóvenes y eso es rescatable (...) Por ejemplo está el *Marcelino Champagnard* que es un colegio marista súper bueno, *El Nocedal*, *El Almendral*, *El Blas Cañas*, que están dentro de La Pintana, son colegios de prestigio, bueno así no es necesario salir de la comuna para estudiar.." (Marcela, *El Castillo*).

Finalmente, los relatos presentados en este artículo, constituyen sólo una pequeña muestra de las múltiples formas de habitar que hemos encontrado en este barrio de la ciudad de Santiago de Chile, aquella que toma la proximidad como un recurso-soporte para la movilidad. De este modo, podemos dar cuenta que las prácticas de movilidad centradas en la proximidad si bien pueden relacionarse con la falta de ingresos e incentivar un repliegue barrial, ellas también constituyen para algunos individuos una estrategia que les permite maximizar su capacidad para acceder a los recursos y hacer frente a las dificultades de desplazamiento.

4. Reflexiones finales.

El objetivo de este artículo fue realizar una aproximación a una relación poco estudiada en el contexto latinoamericano, a saber, la relación que existe entre las prácticas de movilidad y los recursos de la proximidad. En ningún caso se trató de hacer una apología de los barrios populares y menos decir que la movilidad es algo negativo. Por el contrario, se intentó revelar algunas estrategias puestas en marcha por los grupos desfavorecidos para salir adelante en su cotidianidad.

⁷ El tamaño de la ciudad de Santiago aún permite poder realizar trayectos a pie o en bicicleta para poder acceder a las comunas vecinas, lo que es más difícil en otras metrópolis de América Latina como el caso de ciudad de México.

⁸ Recordemos que gran parte de las entrevistas realizadas en *El Castillo* se efectuaron poco después de la puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público para Santiago (Transantiago)

Los territorios de proximidad de los barrios periféricos de Santiago de Chile constituyen una realidad heterogénea que no tiene nada de unívoca (Merklen, 2009) y que a la imagen de un palimpsesto, son el resultado de varias territorialidades sobreuestas. Frente a las difíciles condiciones de vida en este barrio, los habitantes han encontrado una forma de soporte material y simbólico que les permite individualizarse, al mismo tiempo crear lazos de solidaridad.

Así, en el aspecto material debemos reconocer la contribución del sector informal local al desarrollo económico y al empleo, poniendo énfasis en las lógicas y las estrategias que los individuos ponen en marcha, pues es la forma que tienen los hogares más pobres para sobrevivir mientras no surjan nuevas oportunidades. Esta dependencia local deja al descubierto los recursos movilizados por los sujetos cotidianamente y la importancia del territorio barrial. Sin embargo, esta perspectiva no debe hacernos olvidar que las prácticas y las relaciones que los individuos tejen con el espacio que habitan están bastante restringidas por la falta de recursos.

Por tratarse de una primera aproximación, este trabajo de investigación debe ser complementado por estudios que den cuenta de las formas de movilidad en espacios lejanos para poder comprender si la ausencia de movilidad o la dependencia local están reforzando los procesos de exclusión o integración socio-espacial de estas poblaciones, o por el contrario, si el uso del automóvil privado y el mejoramiento de los sistemas de transporte que ligan al barrio con el resto de la ciudad generan, o no, una verdadera integración.

Finalmente y tal como se ha dejado entrever en este artículo, nuestra reflexión se inscribe en oposición a las tesis de la movilidad generalizada (Bourdin, 2005)

al demostrar la importancia que le dan los individuos al barrio, al ambiente que lo rodea, a los servicios de proximidad, lo cual vendría a dar cuenta como lo explican Orfeuil y Massot (2005), que la sociedad móvil es todo menos desanclada. Al mismo tiempo nos oponemos a aquellos planteamientos que ven en la accesibilidad la principal condición para la inserción social de los individuos (Le Breton, 2005) pues creemos que la dimensión barrial es también relevante para dicha integración.

Anexo.

1. La encuesta de ocupación y desocupación realizada por el Departamento de Economía de la Universidad de Chile en el año 2009 mostró datos que indicaban que la población ocupada en la comuna de La Pintana se concentraba en las categoría ocupacional obreros (47,4%) y empleados (21,5%), con lo cual aproximadamente el 68,9% de los ocupados trabajaban como asalariados. Mientras que el resto un 21,3% trabajaba por cuenta propia, un 7,2% en el servicio doméstico, un 2,0% trabajaba como familiares no remunerados y un 0,4% reportaba ser empleador. Sin embargo, la misma encuesta realizada un año antes, en junio 2008, se observó una caída de ocupados como obreros en 4,3 puntos porcentuales, mientras que los ocupados como trabajadores por cuenta propia aumentaron en 2,8 puntos porcentuales. Lo anterior significa que muchos individuos frente a la falta de trabajo en el mercado formal debieron ingeníarselas para crear sus propios empleos.

Un dato que parece importante de destacar es el lugar donde trabajan los habitantes de la comuna de La Pintana. La encuesta mencionada anteriormente permite observar que un 26,7% de los ocupados trabaja en su misma comuna de residencia; un 12,5% en la comuna

⁹ Estudios realizados por el Banco Mundial en el año 2004 muestran que las mujeres tienden a integrarse a los mercados laborales en trabajos que presentan mayor precariedad e informalidad lo que se traduce en un alto grado de inseguridad laboral, y de tiempos parciales, lo que les permite poder combinar el cuidado de los hijos con el trabajo.

de Santiago; un 7,2% en Providencia; y un 6,4% en Las Condes. Mientras que las comunas vecinas de Puente Alto, La Florida y San Bernardo concentran al 10,8% de los trabajadores. Lo que significa que un número importante de pobladores trabaja en la misma comuna que habita y las comunas aledañas del centro y sur de la ciudad, lo cual relativiza la afirmación predominante de las grandes movilidades efectuadas por los pobres para ir a trabajar. Así mismo, el 64,4% se moviliza en locomoción colectiva, un 14,4% caminando, un 10,6% en auto particular y un 4,4% en bicicleta. Mientras los tiempos de viaje reflejaban que un 32,1% demoraban más de una hora en llegar a su trabajo, el 41,0% máximo 30 minutos mientras que el 26,9% tardaban entre media hora y 1 hora.

Nota: Agradecemos al corrector anónimo por sus comentarios y observaciones.

Referencias bibliográficas.

- AGIER, M. (1999). *L'invention de la ville: Banlieues, townships, invasions et favelas*. Paris: Éd. des Archives contemporaines.
- AUTHIER, J-Y (2002). Habiter son quartier et vivre en ville : les rapports résidentiels des habitants des centres anciens. *Espaces et sociétés*, Vol. 108 N° 1 : 89-110.
- AVELLANEDA, P. y LAZO, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, N° 4: 47-58.
- BACQUÉ, M-H. y FOL, S. (2007). L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction. *Swiss Journal of Sociology*, Vol. 33, N°1: 89-104.
- BOLTANSKI, L y CHIAPELLO, É. (2002). Inégaux face à la mobilité. Projet, N° 271: 97-105.
- BOURDIN, A. (2005). Les mobilités et le programme de la sociologie. *Cahiers internationaux de Sociologie*, N°18: 5-21.
- COUTARD, O., DUPUY, G y FOL, S. (2002). La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile?. *Espaces et sociétés*, N° 108-109: 155-176.
- EPSTEIN, R. (2002). Sous l'effet des mobilités, une ville qui ne fait plus société ?. *Informations sociales*, N°104 : 90-95.
- FOL, S. (2009). *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*. Paris, Belin.
- Guía de información comunal. 2009. Secretaría de Planificación Comunal. Municipalidad de la Pintana.
- JIRON, P; LANGE, C y BERTRAND, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial. Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INV*. Vol. 25, N°68: 15-57.
- JOUFFE, Y y LAZO, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *Revista EURE*. Vol. 36, N°108 : 29-47.
- KAUFMANN, V. (2002). *Re-thinking mobility. Contemporary Sociology*. Ashgate.
- LAZO, A y CALDERÓN, R. (2010). El barrio: espacio en construcción Aproximación exploratoria a un barrio pobre de la periferia de Santiago de Chile. *L'Ordinaire Latino-américain*. N°214, p 37-53.
- LE BRETON, E. (2005). « Mobilité, exclusion et marginalité ». En: ALLEMAND, S., et al. (ed). *Le sens du mouvement*. Paris, Belin.
- LEHMAN-FRISCH, S., BERRY-CHIKHAOUI, I., CAPRON, G. y VIDAL, D. (2007). «Voisiner». En: DODIER-APPRILL, E. y GERVAIS-LAMBONY, P. *Vies Citadines*. Paris, Belin.
- LEVY, J. (2000). « Les espaces de la mobilité ». En: BONNET, M. y DESJEUX, D. (dir). *Les territoires de la mobilité*. Paris, PUF.
- McDOWELL, L. (2000). *Género, identidad*

- y lugar: Un estudio de las geografías feministas. Madrid: Ediciones Cátedra.
- MERKLEN, D. (2009). Quartiers populaires, quartiers politiques. Paris, La Dispute.
- ORFEUIL, J.-P., & MASSOT, M.-H. (2005). Penser les mobilités de demain : Essai de clairvoyance prospective. *Le Banquet*, N°22 : 269-290.
- ORFEUIL, J.-P. (2004). Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir. Paris, Éditions de l'aube.
- PAQUETTE, C. (2010). Mobilité quotidienne et accès à la ville des ménages périurbains dans l'agglomération de Mexico. Une lecture des liens entre pauvreté et mobilité. *Revue Tiers Monde*. Vol. 201, N° 1: 157-175.
- RODRÍGUEZ, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *Revista EURE*. Vol. 34, N°103 : 49-71.
- SABATINI, F., CÁCERES, G y CERDA, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Revista EURE*. Vol. 27, N°82: 21-42.
- WINCHESTER, L. (2008). La dimensión económica de la pobreza y precariedad urbana en las ciudades latinoamericanas. Implicaciones para las políticas del hábitat. *Revista EURE*. Vol. 34, N°103: 27-47.

¹⁰ La feria es un lugar para realizar las compras muy importantes, sobre todo para las familias de bajos ingresos. Un estudio de la Universidad Católica sobre las ferias libres indica que de las 394 ferias que se emplazan en la capital estas generan el 70 % de la oferta de frutas y verduras que consume la población. Fuente: www.elmostrador.cl (periódico online) Consulta, octubre 2010.

¹¹ En la actualidad hay 14 establecimientos municipalizados y 33 establecimientos particulares subvencionados en la comuna. Fuente: Guía de información comunal, 2009.