

HACIA UNA RE-CONCEPTUALIZACIÓN TEÓRICO-METODOLÓGICA DE LA ACCESIBILIDAD PARA COMPRENDER LA EXCLUSIÓN SOCIAL URBANA EN SANTIAGO DE CHILE

Paola Jirón, Universidad de Chile, paolajiron@uchilefau.cl
Pablo Mansilla, Universidad de Chile, pablo.manq@gmail.com

RESUMEN

El presente trabajo genera una aproximación a la comprensión de la exclusión social desde la movilidad cotidiana urbana por medio del estudio de la accesibilidad. Este enfoque teórico-metodológico permite evidenciar las múltiples barreras de accesibilidad que los viajeros encuentran diariamente en sus trayectos por la ciudad, las cuales van dando una “espesura” a la experiencia del tiempo-espacio. El documento primero contrasta las conceptualizaciones tradicionales de accesibilidad, posteriormente genera una propuesta para su análisis en la vida cotidiana a través de métodos etnográficos, y a modo de ejemplo, presenta dos casos de viajeras desde el sector norte de la ciudad de Santiago, una de ingresos medio bajos y otra de ingresos altos. Los resultados permiten identificar dicha espesura en las barreras de accesibilidad y como estas se conjugan para dar cuenta de la complejidad que las personas enfrentan para acceder a las oportunidades de la ciudad, las estrategias que emplean y las diversas formas de exclusión urbana que a partir de ellas se desprenden.

Palabras clave: Movilidad, Barreras de Accesibilidad, Vida cotidiana

ABSTRACT

This paper presents an approximation to the study of social exclusion from a daily mobility point of view through the study of accessibility. This theoretical-methodological approach evidences the multiple accessibility barriers that travellers confront daily in their trajectories through the city. These barriers generate a sort of “thickness” in the time space experience. The document first contrasts traditional conceptualizations of accessibility and then proposes a way to analyse this in daily life using ethnographic methods, providing two cases as examples of women travellers living in the North of Santiago, one from a middle-low income group and the other from a high income group. The results identify the way in which accessibility barriers are conjugated in order to show the thickness of barriers people face to access opportunities in the city, the strategies they employ and the diverse forms of social exclusion that can be observed from this.

Keywords: Mobility, Accessibility Barriers, Everyday Life

1 INTRODUCCIÓN

El transporte, la movilidad y específicamente la accesibilidad han sido reconocidos como aspectos significativos de procesos de desigualdad y exclusión social en la ciudad (Cass *et al*, 2005; Church *et al*, 2000; Farrington, 2007; Jones y Lucas, 2012; Lucas, 2009, 2012; Preston y Raje, 2007; SEU, 2003). Dentro de los factores que ejercen mayor incidencia en este proceso incluyen por un lado, aquellos vinculados a aspectos socio económicos y culturales de los individuos como ingreso, edad, género, etnia, ciclo de vida o discapacidad, y por otro lado aquellos vinculados a la infraestructura de accesibilidad como la provisión y disponibilidad de transporte público o privado y las condiciones que la estructura urbana presenta. Lo que aún no ha sido suficientemente investigado según Lucas (2012) tiene relación con cómo sucede esta exclusión, cómo se vinculan ambos factores, cómo la viven los habitantes urbanos, y cuáles son sus consecuencias en términos de los estilos de vida y oportunidades de los individuos, así como los efectos más amplios en la sociedad.

Cuando se reconoce la accesibilidad como uno de los principales aspectos de la exclusión social en la ciudad, las intervenciones urbanas intentan aumentar la dotación de transporte como una forma de solucionar el problema¹. Sin embargo, un análisis detenido de las prácticas de movilidad cotidiana revela que si bien el transporte puede ser un gran obstáculo para la accesibilidad, es necesario generar una aproximación a otros tipos de barreras, como las que se presentan más adelante, que den cuenta de la multiplicidad de obstáculos que las personas enfrentan cotidianamente, comprendiendo los ritmos, rutinas y hábitos propios de la vida diaria que dan una “espesura” a la accesibilidad.

El concepto de espesura es usado en este trabajo como una metáfora que permite dar cuenta de la densidad de barreras de accesibilidad que adquiere la movilidad en la vida cotidiana. Cuando las barreras se encuentran concentradas, entrelazadas y muy juntas unas de otras, generan que la movilidad se torne más pesada y difícil de resolver. De esta forma, la experiencia espacio-temporal de la movilidad cotidiana urbana no siempre es fluida, ya que se encuentra condicionada por diversos factores.

Comprender la movilidad implica entender lo que ocurre durante la práctica cotidiana de moverse en la ciudad, y a través de ella se puede comprender las capacidades que tienen las personas para acceder a bienes, servicios, actividades, relaciones y lugares (Kaufmann *et. al*. 2004; Jiron 2009; Gutiérrez 2009). Cuando un sujeto se encuentra imposibilitado de acceder a las oportunidades existentes, se encuentra excluido de poder participar socialmente. De esta forma, el análisis de la estructura y disposición territorial que presentan los sistemas de transporte adquirirá profundidad y relevancia en la medida en que se observe también el modo en que éstas otorgan experiencias a las personas en su transitar a través de la ciudad.

El concepto de accesibilidad se ha vuelto un término polisémico, producto de que las diversas miradas que se han abocado a su estudio (arquitectura, geografía, ingeniería del transporte, entre otras disciplinas) han centrado su interés en distintos aspectos de este concepto (Kaufmann y Jemelin 2004). Cerda y Marmolejo (2010), identifican tres formas conceptuales mediante las cuales se ha enfrentado el estudio de accesibilidad: la concepción física, la económica y la social.

¹ A esto se le denomina *Accessibility planning*, ver Lucas 2006

La primera concepción de carácter física, ha centrado su interés en la localización de los elementos dispuestos en el espacio, analizando aspectos como la contigüidad espacial, la difusión de actividades y las innovaciones en el espacio. En segundo lugar, la visión económica, centra su análisis en los beneficios que posee para un individuo el uso óptimo de su tiempo e ingresos. De esta forma, según Cerda y Marmolejo (2010) la accesibilidad económica se entiende como “la utilidad que reporta al hogar o firma el visitar actividades propias de su quehacer, y por atracción del beneficio económico por las visitas que reciben de su entorno” (Cerda y Marmolejo, 2010:7). En tercer lugar, la visión social de la accesibilidad se encuentra integrada a la noción de *motilidad*, la que se refiere principalmente a la capacidad personal de los individuos o de un grupo social para moverse a través del espacio. Para el estudio de la motilidad se integran en la discusión las competencias de los individuos para enfrentar las barreras de accesibilidad, y las formas de apropiación del espacio que estos desarrollan para moverse (Kaufmann *et al*, 2004; Cass *et al*, 2005).

El presente trabajo propone una definición de accesibilidad cercana a las conceptualizaciones sociales, planteando algunos aspectos diferentes que han surgido a partir de los resultados de la investigación en la cual se enmarca este estudio². De forma general, el enfoque propuesto busca entender la accesibilidad, analizando la relación entre experiencia de accesibilidad e infraestructura de accesibilidad. Para lo cual analiza el modo en que las espesuras de las barreras de accesibilidad inciden sobre la experiencia de la vida cotidiana, así como también, el modo en que las personas desarrollan tácticas y estrategias para subvertir los condicionamientos de estas barreras.

1. ACCESIBILIDAD Y TRANSPORTE: EL ESPACIO FÍSICO Y LAS RESTRICCIONES PARA LA ACCESIBILIDAD

La literatura sobre movilidad, principalmente aquella que hace referencia a estudios sobre transporte en Europa y Estados Unidos, proporciona varias formas para medir la accesibilidad (Miller, 1999; Baradaran y Ramjerdi, 2001; Hine y Mitchel, 2001; Kenyon *et al*, 2002; Hine y Grieco 2003; Kenyon *et al*, 2003; Miller, 2005; Kenyon, 2006; Lucas, 2006, 2012). En cuanto a la definición económica de accesibilidad, es posible argumentar que si bien la mayoría de los autores concuerdan en que no existe una medida universal para el análisis de la accesibilidad, ésta es a menudo comprendida como conectividad, ya sea desde el lado de la oferta o de la demanda. En esta definición, Miller (1999) clasifica tres tipos de enfoques: (i) enfoque orientado a las limitaciones, (ii) medidas de atracción de accesibilidad y (iii) beneficios de transporte, los cuales generalmente son consideradas como medidas de maximización. Gran parte de los modelos de transporte se basan en el último enfoque mencionado, el cual se calcula en términos de costo beneficio, modelos de uso intensivo de datos y unidades monetarias de costo. Sin embargo, de acuerdo a Axhausen *et al* (2002), investigaciones relacionadas a los procesos mediante los cuales los pasajeros distribuyen su tiempo revelan que el más popular de los paradigmas, el de la maximización de la utilidad, es incompleto debido a la falta de comprensión de los ritmos, rutinas y hábitos propios de la vida diaria.

² Proyecto FONDECYT N° XX

El presente artículo, argumenta que si bien este enfoque de accesibilidad nos permite entender parte de las limitaciones físico-espaciales que las personas deben enfrentar en la ciudad, presenta una serie de limitaciones para entender la complejidad de la exclusión social asociada a la movilidad.

2. HACIA UNA CONCEPTUALIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD DESDE LA EXPERIENCIA MOVILIDAD COTIDIANA URBANA

De forma general, durante las últimas décadas las ciencias sociales han experimentado diversos avances en las discusiones epistemológicas sobre la espacialidad social, que permiten enriquecer la conceptualización de accesibilidad. En este sentido, existen dos giros teóricos interesantes de profundizar para comprender otras formas en que la accesibilidad incide en la vida cotidiana: el giro cultural y el giro de la movilidad.

El primer giro en las ciencias sociales, se encuentra dado por una profundización de los aspectos culturales en los estudios espaciales, a través del cual se ha intentado recuperar la condición del sujeto y de los grupos sociales en la producción del espacio, ahondando en el modo en que sus prácticas, sus percepciones y valoraciones se materializan espacialmente, no tan solo en la dimensión física y tangible del espacio, sino también, como una construcción subjetiva guiada por las percepciones y significaciones que las personas generan del mundo (Claval, 2002; Gallastegui, 2009). De esta forma, el espacio se vuelve una categoría de análisis que permite introducirse en una dimensión fundamental de la vida social.

Un segundo aspecto interesante de incorporar en la discusión epistemológica que se ha desarrollado en esta materia, tiene relación con el giro de la movilidad (Elliot y Urry, 2010; Sheller y Urry, 2006; Cresswell, 2010) que ha venido siendo ampliamente desarrollado durante la última década, y que ha permitido incorporar una mirada transformadora en la investigación socio-espacial. La movilidad cotidiana urbana puede ser entendida como “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo-espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jiron *et al* 2011:24). Esta idea permite comprender la movilidad como un enfoque para entender las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes (Ibid).

Pese a que la manera de analizar la accesibilidad en los enfoques físicos o económicos ha resultado ser de gran utilidad para reconocer las implicancias de la movilidad en la exclusión social, ésta presenta problemas tales como un enfoque verticalista que no presta adecuada atención a las reales prácticas individuales que se llevan a cabo diariamente o a la forma en que las personas hacen uso de la movilidad para propósitos ajenos al transporte. Asimismo, tal como lo sugiere Cass *et al* (2005), no existen muchas referencias a la manera en que las personas acceden a sus redes de relaciones³.

Por otro lado, un aspecto que explica la importancia de la movilidad es la gran influencia que tiene en la vida cotidiana de las personas, puesto que las vidas no quedan suspendidas durante el desplazamiento diario. El tiempo que se utiliza en desplazarse no es tiempo perdido, ya que

³ Salvo el trabajo de Carrasco (2011) en Concepción, Chile

diversas situaciones ocurren en los momentos móviles y en los espacios en que las personas se mueven, muchas veces otorgan significado y sentido de apropiación para los viajeros (Jiron e Iturra 2011). Al mismo tiempo otorgan oportunidades, en el bus, metro, automóvil o desde estos espacios, para apropiarse y acceder a otras experiencias y oportunidades en la ciudad.

Así, para poder comprender la forma en que la movilidad influye en la exclusión social, y adaptando el trabajo de Cass *et al* (2005), se propone aquí analizar la accesibilidad como **la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad**. Si bien esta definición no captura todas las dimensiones de la exclusión social, entrega una mayor comprensión respecto de las implicancias de lo que significa estar conectado o desconectado, de las capacidades que las personas tienen para entrar o salir, las consecuencias de ser excluido o el hecho de escoger donde vivir; de este modo, se observan los tipos de conexiones, de tiempo, espacio y de relaciones.

3. BARRERAS Y ESPESURAS DE ACCESIBILIDAD: PROPUESTA TEÓRICO-METODOLÓGICA PARA SU APROXIMACIÓN

La geografía del tiempo fue pionera durante la década de los 1970s e introdujo el vínculo indisoluble entre tiempo y espacio. En su elaboración del mapeo tiempo espacio, Hägerstrand (1970) desarrolló dos de los principales obstáculos en cuanto a la accesibilidad: tiempo y espacio, a través de tres tipos barreras de tiempo espacio: acoplamiento, capacidad y autoridad. Sin embargo, tiempo y espacio no capturan completamente la complejidad de los obstáculos presentes en la movilidad. Church *et al* (2000) identificaron siete dimensiones que actúan como barreras en cuanto a accesibilidad, estas son limitantes de tipo físico, geográfico, actividades e instalaciones, económico, tiempo, temor y espacio. Kenyon *et al* (2002; 2003) sugiere nueve dimensiones de exclusión social que influyen en la falta de movilidad, a saber: económicas, espacio vital, movilidad, políticas de organización, personal, políticas personales, redes sociales, de sociedad y temporales. Por su parte, Cass *et al* (2005) sintetizaron estas barreras en cuatro dimensiones clave respecto al acceso, estas son limitaciones de carácter financiero, físico, de orden y temporal. Law (1999) también postula habilidades y tecnología como obstáculos de movilidad.

Para esta investigación, la accesibilidad a las prácticas diarias, relaciones y lugares es analizada de acuerdo a barreras financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidades y tecnológicas. Las barreras de tipo **financiero** pueden afectar, por ejemplo, el costo de utilizar distintos medios de transporte, la capacidad o disponibilidad para pagar peaje, estacionamiento, por ejemplo. Las dimensiones **físicas** pueden estar relacionadas con la distancia recorrida, con el aspecto físico o condición de los espacios con los que se interactúa, como por ejemplo calles, aceras, paraderos de buses, buses, metros, andenes, caminos para bicicletas o parques, o con la facilidad de orientación que ofrece el espacio, entre otros. Las restricciones **organizacionales** están relacionadas con las actividades múltiples que las personas llevan a cabo regularmente para coordinar su vida diaria, estas tareas incluyen realizar compras, asistir a servicios básicos (salud, educación, etc.), el pago de cuentas, el acceso al lugar de trabajo, etc., muchas veces estas actividades están entrelazadas con obligaciones como las familiares, especialmente hijos, o amistades. Las dimensiones **temporales** involucran la forma en que el día, la noche, las

estaciones, los horarios de apertura y la duración de los viajes afectan la toma de decisiones en lo que a movilidad se refiere. Las limitantes relacionadas a la **habilidad** hacen referencia a las capacidades que tienen las personas para desplazarse en formas específicas, por ejemplo, saber conducir o poseer una licencia de conducir, ser capaz de cambiar neumáticos, saber cómo montar una bicicleta, ser capaz de reparar una bicicleta o sentirse cómodo conduciendo una motocicleta. Las barreras de tipo **tecnológico** involucran la posibilidad y capacidad de utilizar tecnología, así como la disponibilidad de ésta para ampliar o facilitar los viajes o sustituir la necesidad de realizar viajes físicos mediante el uso de internet o teléfonos móviles, entre otros.

Cada una de estas limitantes se ve alterada cuando se observa a través de condiciones socioculturales individuales o grupales. Estas características socioculturales se consideran otro tipo de barrera que, además de condicionar todas las limitantes mencionadas anteriormente, tienen un gran impacto sobre las formas diferenciadas en que se experimenta la movilidad.

Con el fin de detectar cómo se enfrentan cotidianamente las barreras en los viajes de los santiaguinos, se utilizó un enfoque etnográfico y específicamente la técnica del sombreado (Jiron, 2010). La técnica del sombreado implica acompañar a los participantes de investigación en sus rutinas diarias, donde el investigador observa la forma en que los viajeros llevan a cabo su práctica. Sombrear prácticas de movilidad involucra una comprensión respecto a cómo se preparan para salir del lugar de residencia por la mañana, o cómo sobrellevan, por ejemplo, andar en un bus hacinado en horario de punta o manejar por la ciudad durante todo el día; el aburrimiento de esperar o el miedo de llegar tarde al hogar en la noche, dentro de muchas otras actividades. El etnógrafo obtiene una idea respecto a cómo se desarrolla cada viaje, el hogar, la situación socioeconómica, los aspectos culturales, al entrevistar a los participantes previo al proceso de sombreado. Sin embargo, nada se compara a la experiencia actual del viaje, por eso la efectividad del enfoque.

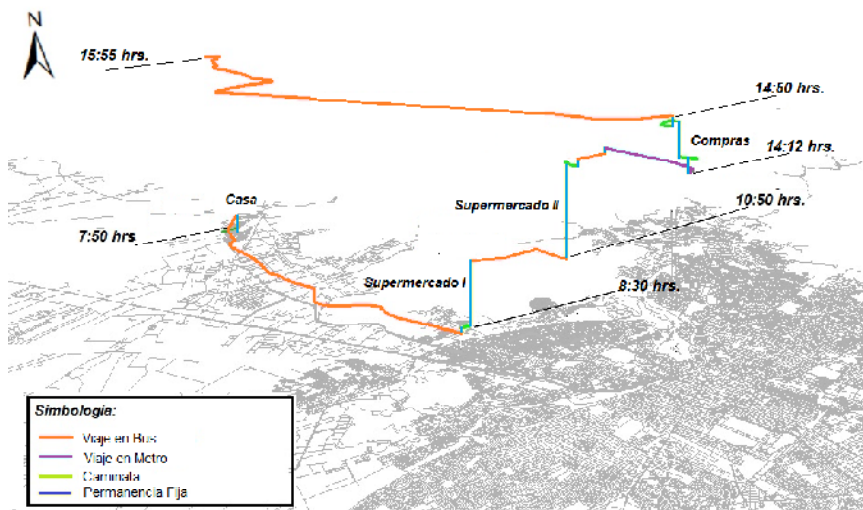
En el análisis de los relatos etnográficos provenientes del acompañamiento de viajeros urbanos, se identificó cómo suceden y se enfrentan a las barreras de accesibilidad y cómo son vividas por los viajeros. Una vez terminado el trabajo de terreno se puede constatar que las barreras de accesibilidad en general no se viven de manera aislada, al contrario son dinámicas, muchas veces simultáneas y multiescalares, tal como se describen a continuación.

Caso de Estudio: Espesura de accesibilidad en la extra periferia de Santiago.

Para explicar la forma en que se enfrentan las barreras de accesibilidad y se configura su espesura, se presentan a continuación dos casos de viajeras de la extra-periferia metropolitana, específicamente de la comuna de Colina. Esta comuna se ubica en la zona de la extra-periferia norte de la ciudad de Santiago, en zonas predominantemente rurales pero que han experimentado un rápido proceso de urbanización durante los últimos años, ya que por un lado incorporó un número importante de viviendas sociales en la década de los 90s en sectores más poblados de la comuna, y en áreas más rurales por parcelas de agrado y condominios cerrados (Mansilla, 2011). Los casos de estudio seleccionados corresponden a una viajera de ingresos medios – bajos, que se desplaza en transporte público y una viajera de ingresos altos que se desplaza en automóvil.

Barreras de Accesibilidad en los Viajes desde la Extra periferia al Centro de Santiago bus: ingreso medio bajo (Ver Mapa 1). El mapa tiempo-espacio (Mapa 1) que se presenta a continuación explica el desplazamiento de Sofía a lo largo del día. El eje horizontal muestra el espacio en el que se desplaza y el vertical el tiempo que transcurre durante sus viajes. Los momentos de estancia (en que permanece fija), denominados estaciones, se presentan en amarillo y los modos en colores (autobús en rojo, caminata en verde y metro en azul).

Mapa 1. Mapa tiempo espacio del viaje de Sofía



Sofía vive en centro de Colina, en el área más poblada y consolidada de la comuna. Está separada y su hijo Daniel tiene 14 años. Arrienda una casa en una villa cerca al principal supermercado en el centro de Colina por \$100.000⁴. Sin embargo, es propietaria de un departamento cerca a la cárcel de Colina, pero no quiere vivir allí: “allá se fue poniendo malo... como queda cerca de la cárcel, los familiares se fueron yendo pa’ allá... mucho tráfico, drogas,

malo muy malo, si hasta disparos se escuchan... tenía que vivir encerrada, si prácticamente llegaba solo a dormir” (Sofía). Ahora Sofía arrienda, y entre lo que logra sacarle a su departamento y un poco más queda cubierta. Además, su villa queda frente al colegio de su hijo, por lo que se ahorra un pasaje en colectivo⁵ diario, cosa para ella es muy importante. Su mayor preocupación es su hijo, e intenta acomodar su trabajo, acompañarlo a hacer sus tareas y asegurarse para que él no esté solo en las tardes, evitando que se enfrente a la droga en los alrededores.

Para disponer de esta flexibilidad horaria desde hace unos 10 años que trabaja de lunes a sábado como reponedora en dos supermercados en Independencia, comuna ubicada en el peri centro de la ciudad de Santiago (Ver Mapa 2). Su labor consiste en ordenar y reponer papeles higiénicos y toallas de papel. Ella está contratada por una empresa subcontratista, pudiendo trabajar en más supermercados si desea o ampliar los productos, pero para su situación actual, con dos supermercados y esos productos es justo lo que le sirve. Su horario es relativo “es que llevo hartos años, así que me conocen, nadie me controla, yo llego y hago mi trabajo no más, depende de mí cuanto me demore” (Sofía).

Normalmente Sofía sale de su hogar a las 8:00 u 8.30, dependiendo si ese día llega o no mercadería, lo que significa un poco más de trabajo y llega a Independencia a las 9:00. Alrededor de las 14:00 o 15:00 vuelve a Colina. Sofía gasta diariamente \$3.000⁶ en locomoción colectiva. Toma el bus expreso que cuesta \$950⁷, si se fuese en colectivo serían \$1.400⁸ cada viaje. Para su trabajo, “tenis que saber tomar el bus, y tener la plata” gasta mucha plata en micro, “unos \$60.000⁹ mensuales, y hay que saber tener esa plata”. Dice que el bus casi siempre llega lleno a su paradero, se llena arriba por la cárcel. Muchas veces se va parada. Además que hace mucho calor en invierno, la calefacción es insoportable, En verano el aire acondicionado es más agradable.

⁴ Alrededor de US\$210.00

⁵ Taxi compartido con destinos fijos

⁶ Alrededor de US\$6.00

⁷ Alrededor de US\$2.00

⁸ Alrededor de US\$3.00

⁹ Alrededor de US\$126.00

Al ser miércoles, el recorrido será “primero al supermercado de Cardenal Caro, de ahí al de Dorsal”. El bus baja por la carretera General de San Martín algo lleno, pero se puede sentar. Es oscuro y sucio, con una puerta adelante y otra atrás. Sofía mira por la ventana, “siempre miro, no me gusta dormir porque cuesta despertar”. Mientras para en un peaje, donde el bus toma más pasajeros, cuenta que más temprano el bus se va más lleno y que no debería parar en el camino, rompiendo la idea de expreso, pero que lo hace igual. El paisaje es una mezcla de industrias, campo, carretera y cerros. Sigue la carretera hasta Independencia y al poco andar se baja en la calle Cardenal José María Caro; sólo tomó 25 minutos llegar. Cruza la Avenida Independencia y camina por Cardenal Caro. En la esquina para a comprar un cigarrillo suelto, y sigue conversando. A las dos cuadras se encuentra con un pequeño supermercado. Ella debe entrar por atrás del supermercado.

A las 10:30 Sofía sale de la bodega, ahora con otra ropa, la de trabajo, cambiando sus jeans ajustados y polera de color por un negro atuendo. Cruza la calle y espera en el paradero y a las 10:40 toma el recorrido B21 “podría tomar la 11 pero me deja medio lejos, así que prefiero esperar a la B21.... A donde vamos es medio peligroso, así que prefiero esperar”. La micro es de las amarillas enchuladas para Transantiago¹⁰, de esas ruidosas y destartadas. Sofía habla de lo peligroso de la Chimba, cuenta historias de crónica policial. La micro dobla nuevamente y en calle Guanaco se baja y camina una cuadra hasta el supermercado, el recorrido no dura más de 10 minutos atravesando casas bajas y grises. Pasa por la entrada a las bodegas y frente a un Teletrak¹¹, cuenta cómo los ebrios colonizan este lugar aumentando aún más el peligro y su miedo. Dentro del recinto hay varios negocios pequeños, otros tantos locales vacíos. Para en un bazar a comprar otro cigarrillo suelto y dulces, lo prende y se sienta en una banca frente a la puerta del supermercado a fumar.

Luego quiere pagar una letra en el centro, así que aun queda recorrido. Cuenta de los peligros de la zona “acá pal 11¹² queda la pura cagá, cierran todo esto (haciendo referencia al recinto completo) con mallas... y eso que está el regimiento acá al frente, la PDI¹³ más abajo y pacos, es muy peligroso, no se puede controlar... si acá hasta los cabros chicos son flaites¹⁴, los visten como flaites, les cortan el pelo como flaites...”. Luego da un giro y, ya más cercanas, cuenta que le diagnosticaron cáncer al útero, hace un año. “menos mal que no se había esparcido, me operaron y listo, con Fonasa¹⁵, no pagué nada y estuve 17 días en el hospital... ya no puedo tener hijos”; me dice que se debe controlar cada cierto tiempo, pero que está bien, se apresura a apagar el cigarrillo y se va dirección a la bodega.

A las 13:43 aparece nuevamente con su atuendo inicial, ya había comprado su cigarrillo y se sienta. Apagando el cigarrillo se pone de pie, habla de su rutina cotidiana, de cómo se levanta más temprano para dejarle cocinado a su hijo si es que no alcanzó en la noche anterior. Cruza la calle y espera en el paradero a la micro 101 o 107 que la llevará hasta el metro Dorsal. No demora en llegar, sube, algo apretada por los escolares y va de pie en la parte amplia del bus oruga, apoyada en la ventana, conversando. Va en dirección al metro Cal y Canto a Hites¹⁶ a pagar una letra, y de pasadita vitrinear un poco. Al bajar del tren opta por la salida a la calle Puente. Sube por una escalera mecánica y se abre paso entre la multitud que a ella no parece importarle. Camina entre el comercio, entre colores y ruidos, con un potente olor a sangre de las carnicerías del barrio.

Camina por el paseo peatonal junto a gente. Sofía para en algunos comercios para mirar las vitrinas. Lleva su bolso cruzado y agarrado con su mano derecha. Entra a Hites, lo recorre y paga su cuenta.

Sale de la tienda en dirección al terminal. Atraviesa la misma ruta hasta tomar Avenida la Paz, caminado por ella el olor a podrido molesta, hay frutas tiradas en el piso, un saco de limones que ya debe llevar una semana ahí y el calor potencia la putrefacción, hay ebrios vagabundos durmiendo a sus pies. Camina rápido, dice que no le gusta mucho por aquí, muestra casonas dañadas por el terremoto, y el olor a orina que le perturba.

¹⁰ Sistema de transporte público de la ciudad de Santiago

¹¹ Red de locales especializados en la transmisión y apuestas hípcas

¹² 11 de septiembre

¹³ Policía de Investigaciones

¹⁴ Denominación peyorativa para los jóvenes marginales

¹⁵ Sistema de salud público chileno

¹⁶ Tienda comercial

En Av. La Paz entra al terminal, viejo, sucio y decadente, así como los buses. Se sube al primer bus, no por casualidad; “me sirve porque dice Lo Pinto Panamericana, es más rápido por acá, porque se evita Independencia”. Nuevamente desembolsa \$950 pesos.

Se sienta casi al medio en el bus. El bus no va repleto pero si lleno, nadie de pie. Antes de salir del terminal se sube un joven a vender Super 8¹⁷, un viejo a vender bebidas y otro helados. A las 14:50 el bus sale por avenida La Paz y luego toma la Panamericana.

Sofía, cansada, mira por la ventana, la cierra por el viento, cruza los brazos y sigue mirando. A las 15:40 desciende del bus en la Plaza de Colina “me gusta bajarme aquí a la vuelta, hay más sombra en el camino”. Llega antes de las 16:00 a ver a su hijo.

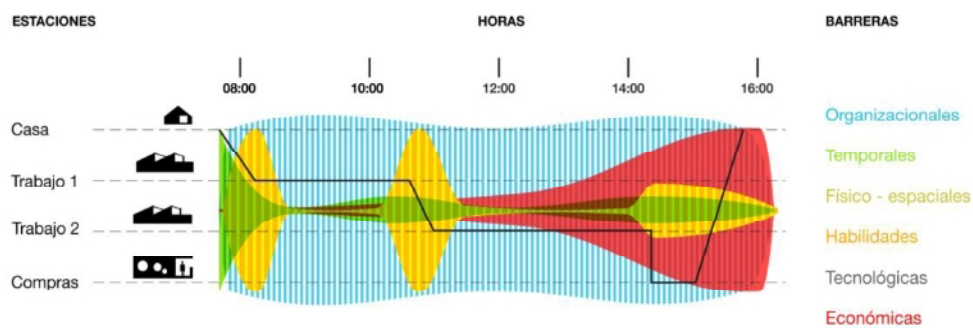


Figura 2.
Espesura de Barreras de Accesibilidad de Sofía

Revisando el viaje de Sofía, se puede identificar que su viaje se ve enfrentado por varias

barreras que debe enfrentar en su movilidad urbana cotidiana (Ver Figura 2), las principales barreras están vinculadas con dificultades “**organizacionales**” y “**económicas**”. Ambas asignan espesura a la experiencia de la movilidad cotidiana, para las cuales Sofía desarrolla estrategias y tácticas que están centradas en resolver estas dificultades.

Las **barreras organizacionales** están vinculadas al hecho de ser madre soltera, y tener que estar ella al cargo del cuidado de su hijo. Esto genera que desarrolle una serie de estrategias que le permitan cumplir con la tarea de cuidar de su hijo y evitar que éste quede expuesto a situaciones negativas cuando ella está fuera de casa trabajando. En este sentido, existe una serie de sub-barreras vinculadas a la inseguridad y el temor a los otros en la ciudad, siendo la movilidad residencial una estrategia que Sofía ha desplegado para evitar el contacto con su hijo.

Las **barreras económicas** de accesibilidad que debe enfrentar Sofía son de diversas naturaleza y de cierta forma dan cuenta de la precarización de la calidad de vida en la cual se desenvuelve, ante las cuales debe generar una serie de estrategias de subsistencia. Un trabajo flexible en una empresa subcontratista, donde la práctica de movilidad sirve como un capital de trabajo que diariamente ella debe movilizar para desplegar su trabajo, y una serie de barreras económicas, vinculadas al gasto excesivo en transporte público debido a los monopolios del transporte que aún dominan el negocio en las zonas periféricas de Santiago.

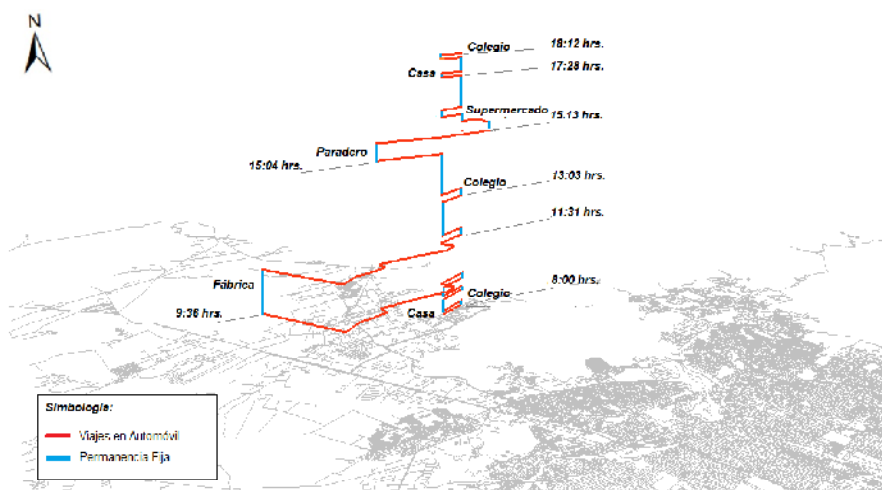
En el caso de Sofía, las **barreras físico-espaciales**, no están vinculadas a la distancia que debe recorrer diariamente para acceder al trabajo, sino que están conectadas con las condiciones físico-

¹⁷ Golosina

materiales de los micro espacios por los cuales se desplaza diariamente, por ejemplo la mala calidad de los buses, los trasbordos, o los terminales de buses deteriorados, con personas que amenazan su seguridad diariamente. En relación a este punto, es posible reconocer también algunas barreras vinculadas con las **habilidades** para acceder al transporte público; Sofía reconoce que hay que saber cómo tomar el autobús, es decir desarrollar un saber viajar, aspecto que ha logrado dominar por medio del desarrollo de estrategias y tácticas.

Es interesante también mencionar que las **barreras temporales** tampoco se encuentran vinculadas con los tiempos de viaje que debe recorrer diariamente, ya que los desplazamientos son relativamente cortos, y de forma general éstos no son significados por Sofía diariamente como una dificultad en su viaje. Sin embargo, el tiempo sí se ve afectado por los horarios en los cuales debe estar en el trabajo o en su casa, y por tal motivo, escoge este tipo de trabajo para disponer de más tiempo en su hogar.

A continuación se presenta el caso de Silvia según las barreras de accesibilidad en sus viajes en la extra periferia en automóvil: ingreso alto (Ver Mapa 2. Mapa Tiempo Espacio Silvia)



Mapa 2. Mapa tiempo espacio Silvia

Silvia tiene casi 40 años, ha estado casada por más de quince años y tiene tres hijos, la mayor Ximena de 13, Gabriel de 10 años y Matías de 5 años. Viven en Chicureo, Colina al norte de Santiago, en un condominio cerrado de altos ingresos en una casa de unos 300 m² en un terreno de 5.000

m² con una piscina y sus respectivos jardines. Sus hijos van al mismo colegio, a unos 3 minutos en auto desde su casa. Silvia trabaja medio tiempo organizando el casino para los trabajadores de la fábrica de su marido en la comuna de Lampa, cerca de Colina. Todos los días, excepto los jueves, sale de su casa antes de las 8:00 a dejar a sus hijos al colegio, vuelve a su casa a organizar su casa con las dos empleadas domésticas que allí trabajan, toma su café y alrededor de las 9:00 sale a trabajar, volviendo antes de las 14:00 para preparar el arribo de sus hijos. Ha organizado el transporte de sus hijos con cuatro otras mamás del condominio del mismo condominio, que tienen sus hijos en el mismo colegio y se turnan para recogerlos; los jueves son su día.

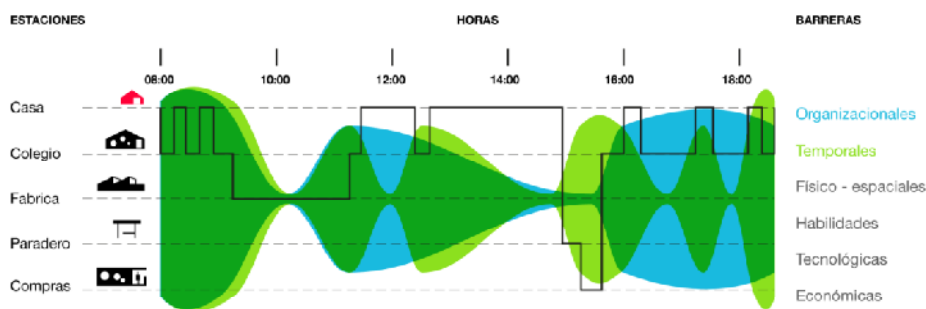
Hoy es jueves y es su turno de realizar la recogida. Los niños, ayudados por una de las empleadas puertas adentro, están listos para salir a las 7:45, salen del condominio, conduce durante dos minutos y llegan al colegio a las 7:50. Hoy es un día especial, ya que hoy ha organizado el paseo de curso de kínder de su hijo Matías, y va a llevar a los 12 niños del curso a la fábrica de galletas de su marido, para que vean el proceso de producción. Matías ha estado emocionado con este paseo hace días. Poco antes de las 9:00, sube a su camioneta 4x4 y rápidamente llega al colegio, donde la esperan otras cuatro mamás. Pronto, la clase de Matías sale en una fila, son todos niños, y todos, al igual que el anfitrión, están sobreexcitados por su destino. Las mamás organizan a los niños en grupos de tres o cuatro en los distintos autos similares al de Silvia; Matías va con su mamá, un compañero y la profesora del curso.

En el camino pasa por varios condominios cerrados que son casi imperceptibles desde el camino salvo por las rejas que indican su existencia. Luego pasa por campos, bodegas, pequeñas tiendas, y entra a la autopista con peaje, y en menos de 15 minutos entra a la fábrica con tres grandes galpones dentro. Todos los niños salen de los vehículos y alguien de la fábrica sale a saludar. Los niños, madres y profesoras hacen el recorrido por las galletas de chocolate, vainilla, limón, sus rellenos y las galletas especiales. Una hora y media más tarde, luego de haber comido suficiente masa, galletas y golosinas, parten al colegio otra vez. Cuando llegan, Matías dice estar cansado y decide volver a la casa.

A las 13:00 sale de la casa otra vez para recoger a tres niños del colegio, uno es de la edad de Matías y dos niñas son más pequeñas. Les toma de las manos, los sienta en el auto con cinturones y pone las mochilas en la maleta, y maneja por tres minutos de vuelta al condominio, donde deja a cada niño en su casa y se despide de ellos. Una vez en la casa, almuerza y a las 14:30 sale a recoger la segunda camada de cinco niños, que tienen alrededor de ocho y nueve años. Otra vez, los busca en sus clases, y algunos están esperando fuera del colegio con otros niños, caminan al auto, ponen las mochilas en la maleta y conduce de vuelta al condominio. Los deja en las mismas casas donde dejó a los sus hermanos más temprano y otras nuevas y luego va de vuelta a su casa. A las 16:00 una de las empleadas tiene que irse temprano hoy para ir a una reunión en el colegio de su hija en la comuna de Estación Central, en el centro de Santiago, y Silvia la lleva al paradero cerca de la autopista. Luego va con Matías al supermercado en Chicureo y vuelve a casa. A las 17:00, vuelve al colegio a recoger otra camada de niños, incluyendo a su hijo Gabriel. Repite la misma rutina, y los deja en las mismas casas. A las 18:00, vuelve al colegio a buscar a dos niñas más, una de ellas es su hija Ximena que se quedó a práctica de coro hoy.

Pese a que los viajes no son largos, ha pasado todo el día llevando y trayendo niños hacia y desde el colegio. Silvia dice que éste es su único día, y que hoy fue un día duro, debido al paseo, pero no le molesta, ya que el resto de la semana esta responsabilidad se encuentra cuidadosamente distribuida entre las otras mamás que se turnan para recoger a los niños. Ella no solo es interdependiente con sus hijos, pero también con las madres de su condominio y sus hijos, así como con las empleadas domésticas que le permiten trabajar y entrar y salir de su casa como desee, mientras que en su casa se limpia, se cocina, se lava la ropa, se plancha y se cuida a los niños mientras ella se mueve por el sector.

Figura 3. Espesura de Barreras de Accesibilidad Silvia



El caso de Silvia contrasta con el relato de la experiencia de viaje de Sofía (Ver Figura 3), aquí las **barreras económicas** no

tienen tanta relevancia como en el caso anterior, sin embargo el rol de género se asemeja ya que debe cumplir es remarcado en una serie de **barreras organizacionales** que debe enfrentar la coordinación de sus tiempos para poder movilizar a sus hijos al colegio y a sus actividades extra académicas, así como también sus actividades laborales y las demandas de hogar. Las **barreras temporales** se encuentran vinculadas a un programa de actividades muy denso, los viajes son cortos, pero deben ser realizados en períodos de tiempo muy seguidos uno del otro. En este

sentido, resulta interesante identificar las estrategias que genera Silvia con su red de contactos para desplegar una estrategia conjunta que les permita disponer de tiempo libre en la semana, así como con las empleadas domésticas que le permiten flexibilidad horaria, y dejar tiempo para dedicarse a hacer otras cosas.

Las **barreras de carácter físico – espacial, económicas y de habilidades**, no aparecen significadas por Silvia como aspectos limitantes de sus prácticas de movilidad cotidiana, lo cual podría ser explicado en parte debido a que posee una serie de condiciones que se encuentran garantizadas por su estatus socio económico, que le permiten elegir la localización de su vivienda cerca del colegio de los niños, tener un automóvil para movilizarse entre diversos puntos de la ciudad y disponer del tiempo de sus empleados para poder maximizar su movilidad.

Conclusiones

El análisis de las barreras de accesibilidad busca dar cuenta de las diversas limitaciones que deben enfrentar las personas cotidianamente en la ciudad para acceder a la participación social. Comúnmente las barreras de accesibilidad han sido interpretadas a partir de las características físicas que posee el espacio, especialmente en relación al costo que imprime la distancia sobre el desplazamiento de personas, bienes o servicios desde una localización a otra. Desde este enfoque, la accesibilidad puede ser entendida como una medida cercana a la proximidad espacial o conectividad, donde la condición óptima debería alcanzarse a través de la reducción de la distancia por medio de la intervención del sistema de transporte y/o la disposición de los usos de suelo que dirigen las funciones de la ciudad.

Una propuesta ampliada al análisis de barreras como la que aquí se presenta, a partir de la concepción de espacio como producción social, no niega la importancia de las condiciones físico espaciales declaradas en la propuesta anterior, sino que busca incorporar una interpretación que parte desde el sujeto y las significaciones del mundo que éste construye en su tránsito cotidiano. De esta forma, las barreras pueden ser comprendidas desde su espacialidad como aquellas diversas limitaciones que los sujetos encuentran cotidianamente en sus movimientos a través de la ciudad.

Por medio del enfoque de accesibilidad, se devela que el acceso cotidiano de las personas no es solo a actividades si no que atraviesa las redes y los lugares que se apropian en el proceso. En este sentido, sería útil pensar que para generar una accesibilidad efectiva a actividades (empleo, salud, educación, recreación, etc.) se evidencia la necesidad de contar con redes de relaciones sociales que permitan una movilidad interdependiente (Jiron y Cortes 2011).

Por otro lado, la accesibilidad por sí sola no tiene características positivas o negativas, su evaluación depende de las implicancias que tiene para las personas en la vida diaria. La desigualdad en la accesibilidad se convierte en un problema cuando no se trata de un acto voluntario, cuando las personas carecen de opciones, cuando se trata de algo obligatorio o cuando

las únicas alternativas que quedan son conexiones irregulares, no deseadas o la inmovilidad. La accesibilidad se convierte en problema cuando una mayor posesión de capital genera accesos desproporcionados o cuando las estructuras de la sociedad incrementan las diferencias, privando a algunos de los beneficios que ofrece la sociedad. Lo que devela el estudio es que las barreras no suceden de manera aislada y genera una cierta espesura en su experiencia.

Además, cuando comprendemos la exclusión social como un fenómeno de carácter dinámico, relacional y caracterizado por la multiplicidad de formas en las que la exclusión social puede acontecer, un análisis desde la vida cotidiana, y específicamente desde la movilidad cotidiana y las barreras de accesibilidad, nos permite disponer de herramientas móviles para dar cuenta de este dinamismo, donde las barreras muchas veces coexisten o desaparecen según el tiempo-espacio.

El análisis de la accesibilidad y la forma en que conduce a una conexión o desconexión involuntaria y a relaciones sociales desiguales dentro de prácticas de movilidad involucra estudiar las estrategias que las personas utilizan para acceder y superar las barreras existentes.

Tal como se puede observar, el enfoque de accesibilidad aquí propuesto permite desplegar una serie de instancias para comprender la complejidad en la que se habita en las ciudades como Santiago de Chile. A partir de una comprensión ampliada de la accesibilidad en el marco de la movilidad cotidiana en el tiempo-espacio, se puede comprender que resolver temas de exclusión social van más allá de resolver los temas de eficiencia del transporte o de segregación residencial, las cuales siguen siendo prioritarias, sin embargo se requiere de miradas más amplias e integrales que puedan analizar no solo la conexión sino el acceso efectivo que se tiene.

Agradecimientos

Proyecto FONDECYT N° 1090198

Referencias

- Axhausen, K., A. Zimmerman, S. Schonfelder, G. Finsduser, y T. Haupt (2002) Observing the rhythms of daily life: A six-week travel diary. **Transportation** 29, 95–124.
- Baradaran, S. y F. Ramjerdi (2001) Performance of Accessibility Measures in Europe **Journal of Transportation and Statistics**, 4 (2/3), 31 - 48.
- Carrasco, J.A. (2011) Personal network maintenance, face to face interaction, and distance: Studying the role of ICT availability and use. **Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board**, 2231, 120-128.
- Cass, N., E. Shove y J. Urry (2005) Social exclusion, mobility and access. **Sociological Review**, 53(3), 539-555.
- Cerda, J. y C. Marmolejo (2010) De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio: una nueva dimensión para entender la estructura urbano-residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona (España). **Revista de Geografía Norte Grande**, 46, 5-27.

- Church, A., M. Frost y K. Sullivan (2000) Transport and social exclusion in London. **Transport Policy**, 7(3), 195-205.
- Claval, P. (2002) El Enfoque Cultural y las Concepciones Geográficas del Espacio. **Boletín de la A.G.E.**, 34, 21-39.
- Cresswell, T. (2010) Mobilities I: Catching up, **Progress in Human Geography**, 35 (4) 550-558.
- Elliot, A. y J. Urry (2011) **Mobile Lives**, Routledge: Abingdon,
- Farrington J. (2007) The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. **Journal of Transport Geography**, 15, 319-330
- Gallastegui, J. (2009) **Espacios para una geografía Social, Humanista y Crítica**. 1ª Ed., Valparaíso: Ediciones Facultad de Humanidades, Universidad de Playa Ancha.
- Grieco, M. y R. Mcquaid (2012) Editorial Gender and transport: An editorial introduction. **Research in Transportation Economics**, 34(1), 1-2.
- Grieco, M., L. Pickup y R. Whipp (1989) **Gender, transport and employment: the impact of travel constraints**. Gower, Aldershot.
- Gutiérrez, A. (2009) Movilidad y Acceso: Embarazo y Salud Pública en la Periferia de Buenos Aires. **Resumen extendido XV CLATPU – Buenos Aires**.
- Hägerstrand, T. (1970) What about people in regional science? **Papers in Regional Science**, 24(1), 7-21.
- Hanson, S. (2010) Gender and mobility: new approaches for informing sustainability **Gender, Place and Culture**, 17(1), 5-23
- Hanson, S. y P. Hanson (1980) Gender and Urban Activity Patterns in Uppsala, Sweden. **Geographical Review**, 70(3), 291-299.
- Hanson, S. y P. Hanson (1981) The Travel-Activity Patterns of Urban Residents: Dimension and Relationships to Sociodemographic Characteristics. **Economic Geography**, 57(4), 332-347.
- Hine, J. y F. Mitchell (2001) Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion. **Urban Studies**, 38(2), 319-332.
- Hine, J. y M. Grieco (2003) Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. **Transport Policy**, 10, 299-306.
- Jiron, P. (2009) **Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile**. PhD Thesis, Geography and Environment Department, London School of Economics, London.
- Jiron, P. (2010) On becoming 'la sombra/the shadow'. En: M. Büscher, J. Urry, K. Witchger, **Mobile Methods**, Abingdon: Taylor & Francis Books, 36 – 53.
- Jiron, P. y L. Iturra (2011) Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público, **Revista Arquitecturas del Sur**, 39
- Jiron, P. y S. Cortés (2011) Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques, paper presented at **International Workshop: The Everyday Life of Multi-Local Families. Concepts, Methods and the Example of Post-Separation Families**, October 20 - 21 2011, Munich, Germany.
- Jiron, P., C. Lange, y M. Bertrand (2011). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. **Revista del Instituto de la Vivienda** 68/25, 15-57.
- Jones P y K. Lucas (2012) The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. **Journal of Transport Geography**, 21, 4-16.

- Karst T., B. Geurs y V. Wee (2004) Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions **Journal of Transport Geography**, 12, 127 -140.
- Kaufmann V. y Jemelin C. (2004) La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales? Espaces et sociétés aujourd'hui. En: **Colloque de Rennes**, 21-22 Oct.
- Kaufmann, V., Bergman, M. y J. Dominique (2004) Motility: Mobility as Capital. **International Journal of Urban and Regional Research**, 28(4) 745-756.
- Kenyon, S. (2006a) The 'accessibility diary': Discussing a new methodological approach to understand the impact of Internet use upon personal travel and activity participation. **Journal of Transport Geography**, 14, 123-134.
- Kenyon, S. (2006b) Reshaping Patterns of Mobility and Exclusion? The Impact of Virtual Mobility upon Accessibility, Mobility and Social Exclusion. En: M. Sheller y J. Urry. **Mobile technologies of the city**. Abingdon: Routledge, 102- 120.
- Kenyon, S., G. Lyons y J. Rafferty (2002) Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. **Journal of Transport Geography**, 10(3), 207-219.
- Kenyon, S., J. Rafferty, y G. Lyons (2003) Social Exclusion and Transport in the UK: A Role for Virtual Accessibility in the Alleviation of Mobility-Related Social Exclusion. **Journal of Social Policy**, 32(3), 317-338.
- Kusenbach, M. (2003) Street Phenomenology. The Go-Along as Ethnographic Research Tool. **Ethnography**, 4(3), 455-485.
- Law, R. (1999) Beyond women and transport: towards new geographies of gender and daily mobility. **Progress in Human Geography**, 23(4), 567-588.
- Lazo, A. (2008) Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. **Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. XII(270) (45).
- Lucas, K. (2006) Providing transport for social inclusion within a framework, **Transportation Research Part A** 40, 801–809.
- Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now? **Transport Policy** 20, 105–113
- Miller, H. (1999) Measuring Space-time Accessibility Benefits within Transportation Networks: Basic Theory and Computational Procedures. **Geographical Analysis**, 31, 187 -212.
- Miller, H. (2005) Place-based Versus People-based Accessibility. En: Levinson, D y Krizek, K. J. **Access to Destinations**. London – UK: Elsevier, 63-89.
- Miralles, C. (2002) **Ciudad y transporte, El binomio imperfecto**. Barcelona: Ariel, p. 256.
- Ohnmacht, T. (2006) **Mapping Social Networks in Time and Space**. Working Paper, Institute for Transport Planning and System ETH Zurich, and Swiss Federal Institute for Technology, Zurich.
- Preston, J. y F. Raje (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion, **Journal of Transport Geography**, 15, 151-160.
- Sheller, M. y J. Urry (2006) The new mobilities paradigm. **Environment and Planning**, 38, 207-226.
- Shove, E. (2002) Rushing around: coordination, mobility and inequality. **Selected papers from the ESRC Mobile Network Meeting**, London.
- Varela, F. (2004) Experiencias sobre los cálculos de accesibilidad mediante SIG. En: Y. Conesa García, Y. Alvarez Rogel, C. Granell Pérez. **El empleo del SIG y la Teledetección en la Planificación Territorial**, Murcia: EDITUM. p. 343 – 358.