

TRANSPORTE, MOVILIDAD Y EXCLUSIÓN. EL CASO DE TRANSANTIAGO EN CHILE

Alejandra Lazo Corvalán
Universidad de Toulouse 2 - Le Mirail, Francia
alel55@yahoo.es

Trasporte, movilidad y exclusión. El caso de Trasantiago en Chile (Resumen)

Hoy en día la movilidad se desarrolla cada vez más en espacios más complejos y ella es un elemento constitutivo de la metrópolis moderna. En este marco, la renovación del sistema de transporte público en Santiago de Chile propone una transformación sustancial de los flujos urbanos y representaba una intervención espacial y social que involucra a la ciudad en su conjunto. Desde tal perspectiva, determinados sectores se han visto favorecidos con la implementación de este nuevo sistema mientras que otros, han debido asumir en carne propia los costos que la modernización del transporte público trae consigo. Determinadas zonas han sido mas privilegiadas en la conectividad con el resto de la ciudad, mientras que algunas comunas han quedado fuera de las redes principales, siendo marginadas y excluidas por la dificultad que implica desplazarse. Esto último tiene efectos significativos en la población pues se verán menos favorecidos para acceder a las posibilidades laborales, educativas y de consumo que se encuentran, la mayoría de las veces, fuera del espacio próximo.

Palabras claves: transporte, movilidad urbana, exclusión.

Transport, mobility and exclusión. The case of Transantiago in Chili (Abstract)

Nowadays mobility is developed frequently within more complex spaces and it is a constituent element of the modern metropolis. On the matter, a substantial transformation of the urban flows by renovation of the public transport system in Santiago city Chile, which represented space and social intervention that involves the city as a whole is proposed. From this perspective, several sectors have been favored with the implementation of this new system, whereas others had to assume the costs that the public transport modernization entails. Certain zones have been privileged from connectivity to the rest of the city, whereas some communes have remained outside of the main transport nets, being marginalized and being excluded by the difficulty that implies to move on. This previous fact has significant effects in the population because they will be less favored to accede to job, educative and/or consumption possibilities that in most of the cases are faraway from residential zones

Keys words: transports, urban mobility, exclusions.

De los carros de sangre a las micros amarillas

Al contrario de lo que se podría pensar, Santiago fue unas de las primeras ciudades en el mundo en tener un sistema de transporte colectivo. Las primeras redes urbanas en Santiago se establecieron a partir del tren, tranvías y caballos. Ya en el siglo XIX, los llamados “carros de sangre”, tranvías a tracción animal, fueron los primeros que permitieron el movimiento de grandes masas de personas y la aparición de nuevos barrios habitacionales alejados del centro de la ciudad.

Es así que poco a poco las líneas de transporte se extienden hasta alcanzar los barrios más pobres y alejados de la urbe. Por ejemplo, los barrios del sur de Santiago, que han albergado tradicionalmente a la clase obrera, comienzan a contar desde muy temprano con servicios de transporte. Incluso se dice que ya en esa época, este medio de transporte movía aproximadamente un millón y medio de pasajeros al mes (Tomic y Trumper 2006).

Más tarde y con la llegada de la electricidad, se transformó no solo el transporte sino también la manera de moverse por la ciudad. Ya en el siglo veinte, fueron los tranvías eléctricos quienes se encargaban de mover a la clase trabajadora en la mayoría de los países de Latinoamérica. Rápidamente la forma de desplazarse comienza a evolucionar aun más en tecnología. El auto para los ricos y el transporte público para los más pobres y desposeídos. Sin embargo, el transporte urbano eléctrico va a permanecer en Chile hasta bien entrada la década de los años cincuenta (Trumper y Tomic 2006).

Es a comienzos de los años veinte cuando aparece tímidamente y por primera vez el sistema de buses que lentamente fue desplazando a los tranvías. Pequeños empresarios dueños de pequeños vehículos empezaron a competir con los tranvías por los pasajeros y espacios en las calles, transformando en competencia y desorden la ciudad. No solo el caos se instalaba en la calle para atrapar pasajeros, sino que también al interior de los buses, donde no existían las normas ni las reglas. Al decir de Trumper (2005), los buses en las calles no hacían más que reflejar la situación de segregación social y de clases que comenzaba a enfrentar el país. Representaba al mundo popular que era el usuario obligado del transporte colectivo.

Era la época de las llamadas “micros amarillas”, microbuses colectivos pintados de amarillo que se encargaban de mover a buena parte de la población de Santiago. Así, las “micros” pasan a formar parte de la identidad del transporte colectivo de la ciudad.

Scheper-Hughes (En Trumper 2005:76) ilustra bien cuando dice que las micros fue para los “don nadie” de la sociedad chilena y el automóvil para “los que son alguien”.

A pesar de los problemas que comenzaban a existir entorno a las tarifas y al constante hacinamiento dentro de los buses, este sistema fue el único que podía adaptarse al crecimiento de la ciudad y a la consiguiente demanda por transporte que comenzaba a existir.

Se comienzan a alargar las rutas según la demanda y se sacan cada vez más buses a las calles. El estado también quiso participar en el sistema de transporte con la creación del ETCE (empresa de transportes colectivos del estado), adquiriendo las empresas de tranvías que en nombre de la modernidad vendrían a reemplazar los carros por modernos “trolleys” y por buses a diesel. Sin embargo, la empresa estatal de transporte termina con el gobierno militar (Trumper 2005).

A partir de los años setenta las micros fueron apropiándose del espacio de la capital y dominando el paisaje santiaguino. Se establece un sistema de micros caótico, sin ley ni orden, que funcionaba al día y según la lógica del libre mercado. También se crea el sistema de metro el cual funciona como empresa estatal pero que solo cubría, en sus comienzos, una pequeña parte de la ciudad.

Es importante mencionar que en la época de la dictadura se impulso un fuerte desarrollo del parque automotriz como una forma de entrada a la modernidad, pero a la cual tuvieron acceso solo unos pocos. También se trato de controlar el desorden del sistema pintando de amarillos los buses y estableciendo licitaciones para los recorridos, pero esto no cambio en nada el panorama de caos y competencia que reinaba en la calle.

“... en el discurso imperante, el riesgo de la micro y del transporte colectivo se presenta como inevitable, como si fuera un fenómeno natural, mas allá de la voluntad del estado y las personas (...) los que controlan ese espacio son chóferes enloquecidos tras el volante, luchando por pasajeros e indiferentes, un diez por ciento dopados con alcohol o pasta base (...) el riesgo aparece como un elemento mas al que los trabajadores están sometidos y al que pueden escapar en forma individual a través de adquirir un auto” (Trumper 2005: 77).

La movilidad se presenta como una necesidad y es a partir de ella que se puede acceder a la ciudad en su totalidad. El capital de la movilidad solo le pertenece a unos pocos, trasladarse largas distancias es cada vez más imperativo y al mismo tiempo más difícil.

Al mirar nuestras ciudades vemos como los hogares, los trabajos, las escuelas etc, están cada vez mas lejos entre si, lo que significa recorrer grandes distancias.

La diferenciación y la exclusión social son evidentes, el uso del tiempo y del espacio no son posibles ni accesibles de igual manera para todos.

Las políticas urbanas de los últimos años en Santiago han privilegiado el uso del automóvil y por consiguiente la construcción de grandes carretas y autopistas que cruzan la ciudad. Si bien ha existido la idea de mejorar el transporte público este se ha transformado en un problema que le compete, la mayoría de las veces, solo a técnicos e ingenieros y donde la empresa privada es quien debe necesariamente invertir.

“...La dominación del automóvil es relativa y fuertemente influenciada por la clase social. Por una parte los planificadores y empresarios ven en el sistema de micros una constante para las clases dominadas. Pero por otra, para ellos el automóvil es central en la constante expansión y suburbanización de la ciudad, en la normalización del sprawl urbano” (Trumper, 2005: 80)

Figueroa (2005) define la situación del transporte en América Latina a partir de una clase media que rápidamente adquirió un auto propio, y un estrato bajo que se divide entre aquellos que pueden acceder a un sistema de transporte público establecido y aquellos que se ven obligados a optar por medios más informales, degradados e inseguros.

Como bien lo señala, el uso creciente del automóvil y la degradación del sistema de transporte público están asociados. El impacto del uso del automóvil no solo se limita a la reducción de la demanda de transporte público, sino que también al aumento de los costos de este último, debido a los efectos del automóvil en la congestión general y a las menores tasas de ocupación de los buses, lo que hace que el sistema se deteriore aun más y que el servicio artesanal o informal se generalice.

Por otra parte también, la dispersión y/o expansión urbana, producto de los cambios económicos y políticos que viven hoy nuestras ciudades, es otro de los factores que vienen a afectar al transporte colectivo y a las poblaciones más débiles.

Por ejemplo, y si nos referimos a los efectos que esto ha tenido sobre la población, diremos que la accesibilidad, el equipamiento y las condiciones de infraestructura de los barrios populares no cuentan con una cobertura suficiente. En consecuencia, el transporte público y las estrategias cotidianas (caminar largas distancias, usar la bicicleta, subirse sin pagar etc.) son las únicas formas que estos grupos encuentran para desplazarse y acceder a los servicios que no encuentran en su entorno más próximo.

En los últimos años se han generado una serie de políticas urbanas y de transporte en varias ciudades de Latinoamérica, lo cual tiene impactos en el campo de la movilidad y en el uso de las vías urbanas, como resultado del proceso de cambio de los patrones de viaje, en términos de participación modal,

gestión de transporte y de tránsito. Lo que ha llevado a importantes modificaciones urbanas como Tranmilenio, en Bogota o Transantiago, en Chile.

A propósito de Transantiago

El sistema de buses en Santiago de Chile nunca fue del todo bien percibido por sus usuarios a pesar de que se contaba con una flota de ocho mil buses, con una gran cobertura geográfica (era posible atravesar toda la ciudad en un mismo bus), con una alta accesibilidad (la mayoría de los usuarios contaba con paradas de buses a la salida de sus casas) y con altas frecuencias.

De esta manera y para el año dos mil, se contaba con una red de transporte colectivo de mas de tres mil micro empresarios propietarios de bus, agrupados en un poco mas de ciento veinte organizaciones, las que en su conjunto aseguraban casi trescientos servicios y rutas diferentes (Minteguiaga 2006).

Podemos decir que fue en parte la liberación del mercado de transportes en Santiago lo que provoco la proliferación de las llamadas “organizaciones de micreros”, las cuales no tenían un carácter oficial, se presentaban como ineficaces y funcionaban de manera asociativa.

Serian los mismos propietarios de buses quienes tenían a cargo el reclutamiento de los chóferes, la manutención de los vehículos y la recolección del dinero de la jornada. Sumado al hecho de que la legislación de trabajo no era del todo respetada. Los contratos para los chóferes de buses casi no existían y las jornadas de trabajo eran muy largas. Así mismo, el salario de los conductores de bus estaba ligado a la cantidad de boletos vendidos, lo cual instauró una competencia feroz y descontrolada para atrapar pasajeros (Minteguiaga 2006).

Es así que a comienzos del año dos mil siete sale a la calle el tan esperado plan de transporte público para Santiago: “Transantiago”.

Este contaría con una red de metro mas extensa, con una nueva malla de servicios para el transporte de superficie, con la integración tarifaria a través de una la tarjeta de pago “multivia”, con una renovación de la flota de buses, con un nuevo y moderno sistema de gestión empresarial y laboral, junto con grandes inversiones en infraestructura para nuevas vías, paraderos, estaciones de transbordo y estaciones de intercambio modal.

La meta que se proponía Transantiago era de aumentar la participación del transporte colectivo en el sistema de la ciudad (hoy la mitad de los santiaguinos usa el sistema de transporte colectivo y hace diez años lo hacia el 68% de la población de la ciudad) a través de una nueva forma de moverse; mas segura, oportuna, informada, rápida, que se sustentaría financiera, social y

ambientalmente, contribuyendo además a generar un arraigo e identidad territorial y un aporte a la descontaminación de la ciudad (Etcheberry 2004).

En términos concretos, en un marco de diez años, el escenario vial de la ciudad debiera estar conformado por dos tipos de unidades de transporte; las redes principales (llamadas troncales) que prácticamente cruzarán Santiago desde diferentes puntos, y aquellas más pequeñas, denominadas alimentadoras, las cuales resultarían complementarias a las anteriores, estableciendo recorridos acotados que convergen en éstas. Junto con lo anterior, se pretendía efectuar cambios en la infraestructura, no sólo de los autobuses, sino en las mismas dependencias relacionadas con el transporte público, terminales de buses, estaciones de trasbordo, etc.

Por último, las nuevas estrategias de pago y conexión entre unidades troncales y áreas alimentadoras significaran una alteración importante en los patrones de movilidad de los usuarios, todo lo cual opera en función de optimizar el tiempo invertido en las distancias recorridas, favoreciendo en último término una eficaz intercomunicación urbana.

Sin embargo y pese a la expectativa que el proyecto generó, Transantiago fue lanzado y los problemas comenzaron enseguida. Por un lado, los trayectos seguían siendo los mismos, los terminales, los paraderos y las vías segregadas no estaban del todo terminadas, el sistema de pago no había cambiado (todavía estaba bajo la influencia de los empresarios de buses) y por el otro, la integración entre los distintos medios de transporte no era clara, entre muchas otras cosas.

La realidad es hoy día más bien caótica, los usuarios del transporte público no están informados, produciéndose además un colapso de ciertas zonas a nivel de servicios y frecuencias. Se producen largas filas de espera en las estaciones más importantes, la frecuencia y la cobertura de buses no es respetada, el metro comienza a desbordarse (es visto como el único medio de transporte que funciona bien), las calles se llenan de manifestaciones contra el nuevo plan, el gobierno comienza a caer en credibilidad y se pone en cuestión la pertinencia y la eficiencia del plan.

Hoy para sus usuarios Transantiago sigue siendo un sistema que no funciona bien (aun no está completo y se siguen haciendo modificaciones sobre la marcha). Del mismo modo, se tiende a idealizar el sistema anterior de las “micro amarillas” concluyendo que finalmente era “mejor”. Los usuarios califican de inferior la frecuencia de buses en relación al sistema antiguo de transporte: es mucho más lento, los buses no parten con las puertas abiertas y cuentan con pocos asientos al interior del bus. La percepción general es que los buses parecen no ser ni tan cómodos, ni tan rápidos como se decía que serían, en consecuencia solo hay una visión negativa del sistema.

Antes un 85 % de los viajeros no debían cambiar de bus y solo 15% efectuaban una sola correspondencia. Hoy la realidad es otra y el 52% de los usuarios viajan sin correspondencia, el 41% tiene al menos una correspondencia y el 7% tiene al menos dos (Minteguiaga 2006). Junto a esto se suman las millonarias perdidas que han debido asumir el gobierno y las empresas de buses, producto de la puesta en marcha de un proyecto que no estaba del todo preparado para salir a la calle.

Todas estas medidas vienen a movilizar una serie de cambios en los agentes sociales involucrados en el transporte público, esto es en el gremio de los conductores de bus, en el de los propietarios de la locomoción colectiva y sobre todo en el de sus usuarios. Sin embargo y debido a la amplitud de este programa, el público afectado resulta ser, en último término, la ciudad en su totalidad.

Por lo tanto, Transantiago no solo se constituye en un cambio urbano de gran envergadura, sino que es un fenómeno social y cultural digno de análisis y reflexión, si se considera, por ejemplo, los efectos que se generan en los habitantes y en cómo estos piensan su ciudad. Como señalan algunos especialistas, cada cual construye un mapa subjetivo de su ciudad y, en la medida en que se reestructuran los accesos, en función de la disponibilidad y tiempo, dichos mapas cognitivos necesariamente se verán modificados, ampliándose o reordenándose.

Desde otra perspectiva, estas modificaciones urbanas aluden también a un cambio en la conformación de la ciudad y se traducen en alteraciones en inmuebles, calles y espacios públicos que necesariamente se encuentran ligados a los mapas cognitivos de los sujetos, sus actividades cotidianas y sus modos de relacionarse con la ciudad etc., todo lo cual vincula profundamente determinados lugares con un repertorio de significaciones, representaciones y contenidos subjetivos indisociables de éstos.

Del mismo modo, si bien los usuarios del servicio debieran acceder a un sistema de transporte más moderno, rápido y eficiente, las remodelaciones urbanas necesarias para implementar Transantiago implicaron, e implicaran, cambios en el paisaje cotidiano, sus redes y estructuras, sacrificándolas en función del progreso que implica llevar a Santiago al título de "Ciudad Mundial". Sin embargo, hoy resulta evidente como determinados sectores se han visto "más favorecidos" mientras que otros, han debido asumir en carne propia los costos que la modernización del transporte público trae consigo.

Es así que un análisis de las repercusiones sociales, culturales y urbanas que conlleva este nuevo sistema de transporte urbano para Santiago de Chile parece ser pertinente.

En primer término, determinadas zonas son más privilegiadas en la conectividad con el resto de la ciudad, mientras que algunas comunas han quedado fuera de las redes principales, siendo marginadas y excluidas por la dificultad que implica desplazarse. Esto último tiene efectos significativos en la población del sector, pues se verán menos favorecidos para acceder a posibilidades laborales, educativas y de consumo que se encuentran la mayoría de las veces fuera de la comuna.

El transporte es hoy uno de los problemas centrales que aquejan a las grandes metrópolis, afectando desde los poderes públicos hasta las capas más bajas de la población, quienes instalan esta problemática en sus discursos tratando de buscar alguna solución.

El problema del transporte en Santiago de Chile y en muchas ciudades del mundo, nos permite afirmar que el sistema de transporte colectivo tiene una fuerte influencia en la vida cotidiana de las personas, sobre todo si se trata de los sectores de bajos recursos, condicionando en gran medida los procesos de exclusión o integración con el resto de la ciudad.

De esta manera nos parece clara la importancia que tiene el transporte colectivo, para los sectores más periféricos y vulnerables de la ciudad. El transporte público es el único medio que permite a estas poblaciones el acceso a los espacios de la ciudad donde se encuentran las oportunidades, contribuyendo a su integración en las dinámicas de la ciudad, a la disminución de su grado de exclusión y al aumento general de la cohesión social (Avellaneda 2007).

Al reflexionar sobre el crecimiento y los cambios acelerados que se han producido en nuestras ciudades en las últimas décadas, se plantea la movilidad como una condición necesaria en la vida cotidiana de los individuos y como una posibilidad que permite poder gozar de las oportunidades que ofrece la ciudad.

Así mismo, existe una vinculación muy estrecha entre el centro metropolitano y el resto de la urbe. La ciudad de los pobres, ubicada la mayor parte de las veces en zonas alejadas de la ciudad, depende en buena medida del centro de la metrópoli y de otras áreas totalmente opuestas ya que es ahí donde vienen a desarrollarse la mayor parte de las actividades. De esta manera diremos que los habitantes de la ciudad popular, necesitan desplazarse a los espacios centrales de la ciudad para acceder a los servicios y a las oportunidades que requieren. Las personas que viven en estas áreas necesitan obligatoriamente desplazarse por lo tanto, sus prácticas de movilidad vienen a ser altamente dependientes del transporte colectivo (Avellaneda 2007).

Por otra parte, cualquier intervención en la ciudad para que sea efectiva y eficiente debe considerar a quienes la habitan es decir, a sus actores sociales,

tomando en cuenta sus necesidades, percepciones, opiniones etc. De esta manera no son solo los planificadores quienes hacen la ciudad sino que también sus habitantes.

El sistema de transporte que existía con anterioridad a Transantiago (a pesar de sus numerosos problemas) contaba con importantes elementos de eficiencia social ya que cubría la mayor parte del territorio de la región metropolitana de Santiago, operaba con una elevada amplitud horaria, prestaba un servicio con un elevado nivel de frecuencia y facilitaba el acceso de la población, que vivía en la periferia, a los distintos lugares de la ciudad en un solo trayecto.

Sin embargo hoy, y luego de la implementación del nuevo sistema, muchas poblaciones encuentran más dificultades que antes para desplazarse, quedando así más aisladas y alejadas de las oportunidades que ofrece la ciudad.

Movilidad, transformaciones y problemas

Moverse en las ciudades en desarrollo es hoy día más difícil que antes. Así como la necesidad de desplazarse aumenta, los tiempos de viaje también. Por ejemplo, en Río de Janeiro el viaje promedio es de 90 minutos en un solo sentido. En Bogotá es de 60 minutos. La velocidad vehicular en Manila es de 7 millas por hora. El auto en Bangkok pasa detenido en el tráfico, el equivalente a 44 horas al día (Gakenheimer 1998).

Las ciudades en vías de desarrollo, y en general, presentan en los últimos decenios un aumento de su parque automotriz debido, sobre todo, a la penetración comercial y a la imagen del automóvil como el símbolo del progreso y de la felicidad. Nos encontramos así, con ciudades cada vez más congestionadas y con una reducción de la movilidad que se traduce, sobre todo en los sectores más vulnerables, en una movilidad forzada y de mala calidad. No solo la congestión reduce la movilidad del usuario del automóvil, sino que disminuye también la movilidad del usuario del transporte público, quien en los países en desarrollo corresponde a las capas más pobres de la sociedad.

Hoy día los usuarios del transporte público que habitan en la periferia y no poseen automóvil, tienen serias dificultades para acceder al centro de la ciudad, o así mismo para regresar a sus hogares luego de una jornada de trabajo, ya que en la mayor parte de los casos, o no existe un sistema de transporte, o este no es eficiente.

Si bien la problemática de la movilidad nace con las ciudades, es con el capitalismo y los cambios que este trae en el siglo XIX cuando se comienza realmente a discutir sobre ella. En el pasado, cuando las ciudades eran más compactas, su principal característica era que las principales actividades se realizaban en su seno. Los hogares, el trabajo, los lugares de ocio estaban más

o menos próximos y no implicaba recorrer grandes distancias para acceder a ellos. La fragmentación de las ciudades era relativamente limitada.

Si pensamos en el caso de la ciudad de Santiago de Chile, la fragmentación socio-espacial comenzó con la segregación social y territorial de clases. Autores como De Ramón, Carlos Franz y otros, revelan como la ciudad lentamente comienza a diferenciarse formando “ghetos” que van desplazando a los grupos mas pobres hacia la periferia de la ciudad.

A la ciudad civilizada se le oponía la ciudad bárbara (Franz 2001).

Sin embargo, y a comienzos del siglo XX, los ricos también intentaron alejarse del centro constituyendo nuevas zonas en la periferia de la ciudad. De esta manera, la ciudad se divide y se constituye lentamente por áreas que van a ir marcando la diferencia entre unos y otros.

Sumado a lo anterior y tal como lo afirma Trumper (2005), hoy día la capacidad de movilizarse es otro de los elementos centrales de diferenciación entre las personas. Actualmente las ciudades son más dispersas y fragmentadas, por lo que desplazarse significa una necesidad que solo puede ser satisfecha por medio de una alta motorización, ya sea a través del uso del automóvil u otros medios de transporte. Sin embargo, son cada vez más las poblaciones que viven lejos de sus trabajos, comercios y servicios quienes cuentan para desplazarse, con un sistema de transporte publico que es muchas veces ineficaz y de mala calidad.

El crecimiento de las ciudades fruto de la modernidad ha ido generando nuevas formas urbanas. Las metrópolis absorben e integran en su funcionamiento cotidiano a pequeños pueblos, villas, barrios cada vez más distantes. Se forman así nuevos tipos de espacios urbanos, extendidos, discontinuos, heterogéneos y multipolares (Ascher 2005).

El transporte ha debido hacer frente a esta nueva forma de ciudad y sus consiguientes demandas. Acercando los lugares, aumentando su velocidad y eficiencia, reduciendo las distancias y tiempos.

La movilidad implica entonces una nueva forma de libertad, donde el automóvil es quien mejor parece ajustarse a estas nuevas y crecientes necesidades. Sin embargo y a pesar del aumento de la movilidad y por lo tanto, a un acceso a los distintos campos sociales, económicos, culturales etc., aun nos encontramos con individuos que ven limitada esta posibilidad, sobre todos en los países en vías de desarrollo.

Diremos finalmente, que las dificultades en los desplazamientos cotidianos no hacen más que acentuar las desigualdades individuales y sociales.

Nuevas definiciones

Comprender la movilidad y los desplazamientos significa también comprender la ciudad y así mismo a quienes la habitan.

Por largo tiempo la movilidad estuvo asociada solo al transporte a partir de un enfoque más bien socio-económico, pero hoy día y gracias a las investigaciones de sociólogos, psicólogos, geógrafos etc. se ha comenzado a tomar en cuenta la dimensión social de la movilidad. De alguna manera las ciencias sociales han comenzado a interesarse por las condiciones sociales y psicológicas de los desplazamientos y así mismo, a su dimensión cultural.

Desplazarse no solo se ha vuelto una manera de acceder a la mayoría de los bienes y servicios que ofrece hoy la ciudad, sino que también a gran parte de las relaciones sociales. El desplazamiento condiciona el acceso a la vivienda, al trabajo, la educación, a la cultura, a la salud etc.

Se hace cada vez más necesario integrar esta nueva dimensión de la movilidad dentro de los estudios urbanos. Reconociendo que el transporte hace la ciudad, espacial y socialmente, que el transporte ocupa un tiempo importante dentro de las actividades de los individuos y que el transporte influye en el medio social, cultural y ambiental.

Moverse y desplazarse es una de las condiciones de la modernidad, y se transforma en una necesidad básica ya que es una manera de relacionarnos con los otros, con la ciudad total. Así, la posibilidad de desplazarse por y en la ciudad podemos considerarla como una de las libertades de las sociedades democráticas.

Desplazarse, real o virtualmente, en espacios sociales diversos donde los códigos, las lógicas y los valores difieren, supone ciertamente que los individuos tengan el derecho a desplazarse y dispongan de los medios y de las competencias para hacerlo (Ascher 2005).

En los países en desarrollo y sobre todo en los países en vías de desarrollo, numerosos segmentos de la población no tienen los medios suficientes para desplazarse, ya sea por que existen limitaciones de tipo social, cultural, económicas, psicológicas, físicas etc., por que no se tienen los medios de desplazamiento individual o por que simplemente no hay un sistema de transporte colectivo que pueda satisfacer estas necesidades.

Se podría decir que estos individuos están en todo el derecho de esperar de la sociedad el acceso a la movilidad. Esto último abre el debate sobre las diferentes maneras por las cuales la sociedad puede hacer posible una movilidad para

todos, poniendo en relieve los conceptos de servicio público y de servicio universal (Ascher 2005).

La caminata, la bicicleta y el bus, son algunas de las soluciones o estrategias que utilizan los grupos más vulnerables para desplazarse, pero que muchas veces solo les permite un acceso a una pequeña parte de las oportunidades que puede ofrecer la urbe.

Tal como lo expone Jaramillo (1993), actualmente en muchas de las investigaciones urbanas y de planificación de transporte, se esta considerando a los individuos no solo como personas que se desplazan, sino como personas que manifiestan necesidades de desplazamiento, sean estas individuales o colectivas. Así mismo resulta interesante pensar la movilidad como algo que tiene diferentes significados y sentidos según las realidades de cada individuo y según las posibilidades de relación y de integración con la ciudad.

Es de esta manera que la relación entre movilidad y transporte comienza a tomar nuevos aires.

Muchos de los principios que han regido a la movilidad han pretendido reducirla solo al transporte, a partir de una mirada que se fija, sobre todo, en los equipamientos y en las políticas de urbanismo. Al mismo tiempo, la definición de los individuos viene a ser largamente econométrica es decir, se piensa a las personas dejando de lado sus aspectos colectivos, simbólicos y culturales.

Sin embargo y a pesar de lo anterior, la realidad esta cambiando y permite replantearse las antiguas definiciones proponiendo por ejemplo, una perspectiva que se acerca mas a una antropología de la movilidad.

Nos alejamos del interés solo por las practicas de desplazamientos de los individuos para situarnos en como estos construyen sus identidades territoriales. La problemática del transporte y del desplazamiento en una ciudad como Santiago de Chile podría ser entendida de esta misma manera es decir, describiendo y analizando la lógica de producción de identidades territoriales de los diferentes grupos sociales a partir de sus necesidades de desplazamientos y sus relaciones con la ciudad.

Hoy el interés esta puesto no solo en las prácticas de movilidad, sino que también en las vivencias de las prácticas es decir, hay un interés por la dimensión objetiva de la movilidad pero también por sus dimensiones subjetivas. Para Le Breton (2006) la relación de los individuos con sus territorios no solo se comprende a partir de sus movilidades efectivas, los desplazamientos que hacen, sino que también a partir de sus movilidades negativas es decir, los desplazamientos que no hacen.

De esta forma se plantea la movilidad como una forma elemental de la vida cotidiana es decir, la movilidad como una dimensión que atraviesa todas las practicas sociales sin excepción. La movilidad esta estructurada por el funcionamiento familiar, por las pertenencias colectivas, los ritmos de vida, las percepciones etc. De mismo modo, las prácticas que impone la movilidad hoy día afectan y condicionan estos funcionamientos (Le Breton 2006).

Dekkers y Tarrius (En Jaramillo 1993) plantean que moverse significa consumir espacio y tiempo, atravesando las jerarquías sociales. De este modo los tiempos de la historia de vida y de la cotidianeidad, su relación con los espacios y territorios, sus nexos con la identidad socio-económica y cultural de los individuos, la localización de los servicios, su relación con la ciudad total, el despliegue de los modos de vida etc, van dando cuenta de un concepto amplio y total de movilidad.

La misma idea la expone Vasconez (En Jaramillo 1993) quien plantea la importancia de considerar las necesidades del usuario del transporte, sus prácticas de desplazamiento, sus expresiones sociales y su relación con la ciudad.

Insistiremos en que ha existido por largo tiempo una marcada relación entre movilidad y actividades, siendo muchas veces estas últimas las que condicionan a la primera. Este enfoque es más bien de tipo funcionalista, ya que la movilidad es considerada como aquello que permite realizar un programa de actividades. Sin embargo es evidente que existen otros factores; los valores, el gusto por la salidas, las actitudes, la constitución de la ciudad misma, la oferta y la calidad del transporte etc, que van a ir necesariamente modificando y determinando la movilidad de los individuos. Otros factores como la edad, sexo así mismo el lugar de residencia, el nivel socio económico, la posición dentro del núcleo familiar etc, van también a influir en el tipo, cantidad y calidad de los desplazamientos y por que no, en la percepción que los individuos tendrán de estos.

Finalmente creemos que es posible comprender la movilidad como una problemática amplia, al entenderla como manifestación de la identidad social de los individuos, como condición de los modos de vida diversos. El acceso o la dificultad de experimentar los distintos territorios de la ciudad, nos permite comprender la movilidad atendiendo no solo a los factores que la condicionan, sino que a los espacios sociales y a los actores que la componen.

Movilidad y transporte significa también situarse en los modos de vida es decir, en las relaciones entre los individuos y sus territorios. Al mismo significa situarse en el campo de los medios, en los soportes técnicos que van a permitir la movilidad. La idea es poder unir las definiciones antes expuestas situándonos en una perspectiva más integral que permita no solo comprender

los motivos y los modos de vida, sino las condiciones de satisfacción de las necesidades de desplazamiento, así mismo el nexo con la identidad social de los individuos.

Bibliografía

ASCHER, Françoise. *Le mouvement dans les sociétés hypermodernes*. Institut pour la ville en mouvement. Université de tous les savoirs. France. [En línea] http://www.ville-en-mouvement.com/sens_mouvement_cerisy/UTLS_FA.pdf [Febrero 2008]

AVELLANEDA, Pau. *Movilidad, pobreza y exclusión social*. Tesis doctoral. Departamento de geografía. Universitat Autònoma de Barcelona. Sabadell, Febrero, 2007. [En línea] http://www.tesisenxarxa.net/TESIS_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf [Febrero, 2008]

DUHEM Bernard y AUBERTEL Patrice. *Droit au transport : où en est-on ? Quelques enseignements du programme de recherche « déplacements et inégalités » Puca / Predit 1999-2002*. [En línea] <http://www.anales.org/ri/2003/ri-novembre2003/duhem011-015.pdf> [Consulta, enero 2007]

ETCHEBERRY, Javier. *Transantiago: opportunité d'investissements dans le processus de modernisation du transport public de Santiago*. Transantiago, Chile. Janvier, 2004. [En línea] http://www.transantiago.cl/descargas/Transantiago_Oportunite_dInvestissements_dans_le_processus_de_Modernisation_du_Transport_Public_de_Santiago.ppt [Consulta, Diciembre, 2007]

FIGUEROA, Oscar. Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América latina. *Revista Eure*. 2005. Vol XXX, nº 94, p. 44-53. Santiago de Chile.

FRANZ, Carlos. *La muralla enterrada*. Planeta. 2001.

GAKENHEIMER, Ralph. Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *Revista Eure*. 1998. Vol. XXIV, nº 72, p. 33-52, Santiago de Chile.

JARAMILLO, Jakeline. *Movilidad urbana y modos de vida de sectores populares*. Tesis Magíster en desarrollo urbano. Pontificia Universidad Católica de Chile. Septiembre, 1993.

LE BRETON, Eric. Homo Mobilis. In: Bonnet y Aubertel. *La ville aux limites de la mobilité*. Presses universitaires de France, 2006.pp 23-31

MINTEGUIAGA, Jorge. *Transantiago : une nouvelle conception du transport public à Santiago du Chili*. Transport public internationale-6/2006.[En línea] http://www.uitpti.com/img/cover6_2006/18-21-fr.pdf [Marzo, 2008]

OSSA, Carlos y RICHARD, Nelly. *Santiago imaginado*. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2004.

TRUMPER Ricardo. Automóviles y microbuses: construyendo neoliberalismo en Santiago de Chile. In: Hidalgo, Trumper y Borddorf. *Transformaciones urbanas y procesos territoriales. Lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana*. Pontificia Universidad Católica de Chile, p. 71-81

TOMIC Patricia y TRUMPER Ricardo. Transporte y poder: el metro de Santiago de Chile. In: Capel e Hidalgo. *Construyendo la ciudad del Siglo XIX, retos y perspectivas urbanas en España y Chile*. GEOcritica y Geolibros PUC, 2006, p. 163-175.

© Copyright Alejandra Lazo Corvalán, 2008
© Copyright *Scripta Nova*, 2008

Referencia bibliográfica

LAZO, Alejandra. Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Trasantiago en Chile. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (45). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>> [ISSN: 1138-9788]