

Estrategias de apropiación y capital de movilidad familiar en barrios con limitaciones físicas y simbólicas para la movilidad espacial, en la metrópolis de Santiago de Chile



Paulette Landon

Universidad Alberto Hurtado, Facultad de Ciencias Sociales. Santiago, Chile.
ORCID 0000-0001-9927-4949

Recibido: 28.05.2024. Aceptado: 06.08. 2024.

Resumen

El estudio de caso que sustenta este artículo busca problematizar las implicancias de la instalación de la Autopista Acceso Sur a Santiago (AASS) y el sistema de Transporte Público Metropolitano en las estrategias y el capital de movilidad desplegados por las familias que habitan en barrios segregados de la zona sur de la ciudad de Santiago. En este contexto específico, se evidencian formas de exclusión que se relacionan con las posibilidades de moverse *en y por* la ciudad. Las intervenciones urbanas analizadas profundizan procesos de segregación y exclusión social, dificultando el uso de la ciudad. Este caso deja en evidencia la falta de visibilidad de los problemas que atraviesan los habitantes de este y otros barrios pobres de la ciudad, quienes en su vida cotidiana deben desplegar diversas estrategias de apropiación para no quedar (in)movilizados y poder materializar sus desplazamientos cotidianos.

PALABRAS CLAVE: ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD COTIDIANA. SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL. PLANES DE TRANSPORTE PÚBLICO. INFRAESTRUCTURA VIAL.

Strategies of appropriation and capital of family mobility in neighborhoods with physical and symbolic limitations for spatial mobility, in the metropolis of Santiago de Chile

Abstract

The case study that supports this article aims to explore the implications of the installation of the South Access Highway to Santiago (AASS) and the Metropolitan Public Transportation System on the strategies and mobility capital deployed by families living in segregated neighborhoods in the southern area of the city of Santiago. In this specific context, forms of exclusion related to the ability to move within and through the city are evident. The urban interventions analyzed exacerbate processes of segregation and social exclusion, making it more difficult to use the city. This case highlights the lack of visibility of the problems faced by the inhabitants of this and other poor neighborhoods

Estrategias de apropiación y capital de movilidad...
PAULETTE LANDON

in the city, who, in their daily lives, must deploy various appropriation strategies to avoid being (im)mobilized and to carry out their daily movements.

KEYWORDS: DAILY MOBILITY STRATEGIES. SOCIO-SPATIAL SEGREGATION. PUBLIC TRANSPORTATION PLANS. ROAD INFRASTRUCTURE.

Estratégias de apropriação e capital de mobilidade familiar em bairros com limitações físicas e simbólicas para a mobilidade espacial, na metrópole de Santiago do Chile

Resumo

O estudo de caso que sustenta este artigo busca problematizar as implicações da instalação da Autopista Acesso Sul a Santiago (AASS) e do sistema de Transporte Público Metropolitano nas estratégias e no capital de mobilidade utilizados pelas famílias que habitam em bairros segregados da zona sul da cidade de Santiago. Nesse contexto específico, evidenciam-se formas de exclusão relacionadas às possibilidades de deslocamento dentro e pela cidade. As intervenções urbanas analisadas intensificam processos de segregação e exclusão social, dificultando o uso da cidade. Este caso destaca a falta de visibilidade dos problemas enfrentados pelos habitantes deste e de outros bairros pobres da cidade, que em sua vida cotidiana devem adotar diversas estratégias de apropriação para não ficarem (im)mobilizados e para poder realizar seus deslocamentos diários.

PALAVRAS-CHAVE: ESTRATÉGIAS DE MOBILIDADE COTIDIANA. SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL. PLANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO. INFRAESTRUTURA VIÁRIA.

Introducción

En la ciudad actual, existen diversas realidades y modos de vida que evidencian que no todos los ciudadanos tienen las mismas posibilidades de movilizarse: hay quienes lo hacen en menor tiempo, a mayores distancias, en múltiples direcciones y en diferentes modos de transporte. Iván Illich (1975) plantea que los desplazamientos rápidos de algunos suponen un re-enlentecimiento de los desplazamientos no motorizados de otras personas. Ilustra, de manera clara, que la movilidad cotidiana puede ser un vehículo de las desigualdades sociales (Kaufmann, 2001:30). Bajo este supuesto, se reconoce que no todos los ciudadanos tienen las mismas posibilidades de materializar sus movilidades, ya que existen en nuestras ciudades inequidades económicas, sociales, territoriales y culturales que también se expresan en una desigual distribución de bienes y servicios en el espacio urbano (Orfeuil, 2005; Le Breton, 2002; Kaufmann, 2008; Jirón, 2010).

En definitiva, no todos los ciudadanos cuentan con las condiciones materiales y las competencias necesarias para acceder a los bienes y servicios que permiten su integración a la vida social, el ejercicio de sus derechos y el desarrollo de una vida autónoma (Gutiérrez, 2010). Una de las premisas que sustenta esta reflexión deriva de autores como Kaufmann (2008, 2021), Orfeuil (2005) y Urry (2010), quienes posicionan a la movilidad urbana como una “dimensión medular en la vida contemporánea”. Dicho esto, podemos afirmar que la capacidad de ser “móvil” es un valor fundamental para participar en sociedad, ya que la inmovilidad podría llegar a ser una importante fuente de desigualdades y de nuevas conflictividades sociales (Ascher, 2010:14).

De ahí que la importancia de la movilidad en la estructuración de la ciudad y en el funcionamiento diario de las personas forme parte de la complejidad de los espacios urbanos que habitamos hoy en día. Según Figueroa (2011), la dispersión urbana ha generado fuertes procesos de fragmentación social y del transporte en la ciudad. El desarrollo de infraestructura y de los espacios públicos asociados a estos sectores deficitarios dificulta la provisión de servicios públicos de transporte. Como resultado, un número importante de habitantes urbanos ha visto limitadas sus oportunidades de acceso al trabajo, la educación, la salud, la recreación y otras actividades en la ciudad.

Así, la investigación que sustenta este artículo propone una comprensión compleja de la movilidad cotidiana y de las dinámicas familiares que despliegan las familias que habitan en contextos socioespaciales segregados y vulnerables de la periferia pobre de la zona sur de la ciudad¹, una dimensión poco estudiada en Santiago de Chile.² Las familias, en su vida cotidiana, deben enfrentar diversos problemas y obstáculos para moverse en sus territorios. Los barrios estudiados evidencian una deficiente accesibilidad, seguridad y una reducida oferta de transporte público, aspectos que dificultan la realización de sus trayectos en el espacio próximo y metropolitano, limitando sus posibilidades de llevar a cabo actividades cotidianas como ir a sus trabajos, escuelas, centros de salud de calidad y otros servicios en general.

La falta de visibilidad de los problemas que atraviesan estos sectores de la población para concretar sus desplazamientos cotidianos es de central interés en esta publicación. Se busca dar a conocer la percepción de estos ciudadanos y familias, las experiencias de sus trayectos y, en particular, las estrategias de movilidad que ponen en práctica para enfrentar las dificultades cotidianas para acceder a bienes y actividades en el barrio y la ciudad. Esto, bajo el supuesto de que la movilidad es un derecho y, por tanto, que el Estado debe garantizar las condiciones materiales para que todos los ciudadanos tengan la posibilidad de ejercerlo.

Políticas de transporte y vialidad metropolitana, y efectos en la escala local

Las transformaciones económicas y, con ello, las nuevas formas de localización dispersa de las aglomeraciones en la ciudad han presionado la expansión de las infraestructuras de redes viales y de transporte urbano a límites inimaginables (Herce, 2010; Figueroa, 2015). Si bien se reconoce que este fenómeno ha generado importantes avances en la relación espacio-tiempo en los traslados (Kauffman, 2001), también ha provocado irreversibles transformaciones socioespaciales, ambientales y económicas en el espacio urbano local, cuyos costos y externalidades negativas tienden a concentrarse en la escala local. Frente a estas transformaciones, la respuesta pública se ha centrado más bien en el mejoramiento de la conectividad y redes viales a gran escala, ocupándose en menor medida de la accesibilidad dentro de las aglomeraciones.

1. Los barrios de Bajos de Mena en la comuna de Puente Alto, barrios de El Castillo y Santo Tomás en la comuna de la Pintana, y La Serena en la comuna de La Granja, ubicados en la zona sur de la ciudad de Santiago.

2. Según el último censo de 2017, en la Región Metropolitana de Santiago viven 7.112.808 habitantes. Con 52 comunas, la Región Metropolitana cuenta con una mayoría de zonas urbanas, solo 18 son rurales, concentrando el 78% de la población regional, y la densidad poblacional más alta del país. <https://www.gobiernosantiago.cl/datos-geograficos/>

Observamos cómo la expansión de redes viales en los últimos veinte años en la ciudad de Santiago ha tenido impactos en los territorios y sus habitantes, generando importantes cambios en la morfología urbana y fragmentando amplios sectores de la ciudad. En general, poco se sabe sobre cómo la extensión de redes viales en la ciudad condiciona la vida cotidiana de sus habitantes, en particular de aquellos que residen en barrios segregados y vulnerables de las periferias. Menos aún se conocen las estrategias cotidianas que estas familias ponen en práctica para enfrentar las dificultades de accesibilidad y movilidad espacial necesarias para realizar sus actividades tanto en el espacio local como en el metropolitano. Estas experiencias y vivencias de movilidad reflejan dificultades que, claramente, están fuera de las prioridades en las agendas de los gobiernos locales y nacionales.

Para Figueroa y Forray (2011:7), la nueva red de autopistas urbanas y Transantiago (Red Movilidad)³ son componentes clave en la ambición modernizadora, ya que el sistema existente y la imagen pública que proyectaba la ciudad no correspondían a la solidez institucional, social y económica que el país estaba alcanzando. Desde el inicio del siglo XXI, el carácter reactivo y las contradicciones de las políticas públicas y planes de transporte implementados en la ciudad de Santiago han ido acumulando una serie de efectos negativos para los habitantes, especialmente para los más vulnerables, quienes siguen sufriendo en su vida cotidiana problemas de accesibilidad, baja oferta y calidad de los servicios de movilidad.

Así, las profundas transformaciones urbanas que se verifican en las ciudades latinoamericanas en general, y en Santiago en particular, causan la proliferación de nuevas actividades y patrones de comportamiento en la vida urbana (Landon, 2011:34). Constatamos cómo la ciudad actual, debido a su extensión y complejidad, exige nuevas competencias y habilidades para interpretarla, comprenderla y, así, “usarla”, desplazándose *en y a través* de ella. Por ello, es necesario avanzar en la comprensión de cuáles serían aquellas competencias necesarias para la movilidad, desde la relación del individuo con su territorio, ya que esta estaría mediada por diversos dispositivos, que Le Breton denomina competencias y que define como “...la aptitud de los individuos para poner todos sus recursos en la construcción de sus territorios” (Le Breton, 2002:25).

En este artículo, se entiende que la movilidad no solo se refiere a los desplazamientos que se producen en un determinado espacio, sino también a las facilidades o obstáculos que estas movibilidades encuentran. Por ello, una restricción, cambios en las rutas de acceso, conectividad y/o en la oferta del sistema de transporte público presentan nuevas dificultades y desafíos para la movilidad cotidiana de los habitantes de los barrios estudiados. Esto, bajo el supuesto de que en estos territorios las personas deben adquirir nuevos códigos de interpretación para moverse en un entorno cambiante, ya que estas nuevas competencias y capacidades para leer la ciudad no son homogéneas, sino que dependen del lugar de residencia y de factores socioeconómicos, culturales y políticos.

3. El sistema de Transporte sufrió una importante reforma a comienzos de los años noventa con las llamadas “Micros Amarillas” y luego en 2007 con el establecimiento de un plan maestro de transportes conocido como Transantiago —actual Red Metropolitana de Movilidad—, el cual enfrentó una serie de problemas producto de una implementación brusca y deficiente que generó efectos desfavorables en la vida cotidiana de los habitantes de la capital.

Estrategias de apropiación y capital de movilidad...
PAULETTE LANDON

Contexto socioespacial de los barrios de zona sur de Santiago intervenidos por planes de vialidad y transporte metropolitano

A continuación, se presenta en las Figuras 1 y 2 el plano de la Estructura metropolitana de transporte y la ubicación de la autopista acceso sur y barrios de estudio.

En este estudio se analizan los cambios en las estrategias de movilidad de familias que habitan en los bordes de la AASS, en la zona sur de la ciudad, y que han sido doblemente afectadas por políticas de vialidad y transporte: la instalación de una autopista interurbana y, casi en forma paralela, el cambio del sistema de transporte público metropolitano, implementados entre los años 2007 y 2010.

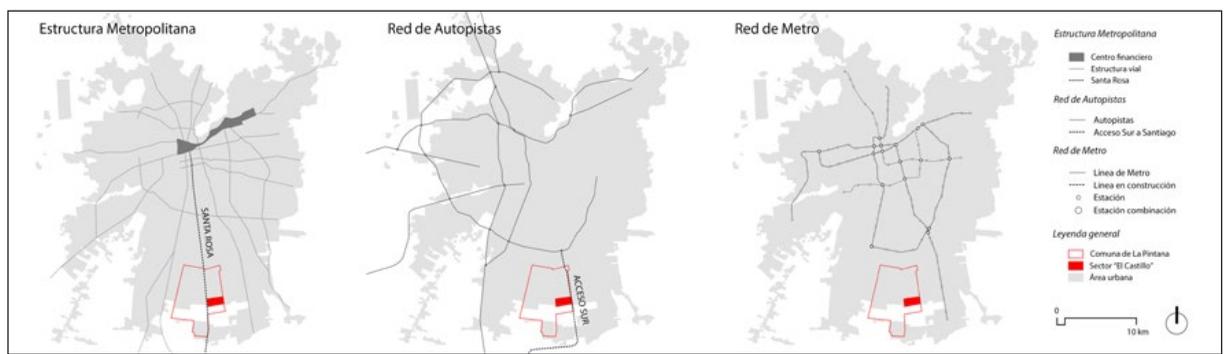


Figura 1. Plano Estructura y redes de Transporte Metropolitano de Santiago. Fuente: elaboración propia.

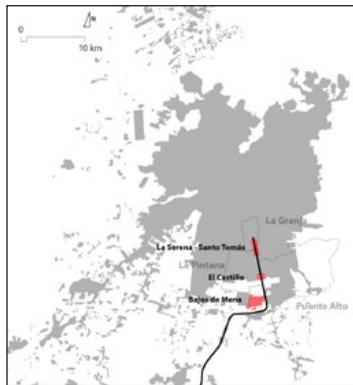


Figura 2. Autopista Acceso Sur de Santiago y barrios de estudio: La Serena, Santo Tomás, El Castillo y Bajos de Mena. Fuente: elaboración propia.

La zona sur de la ciudad concentra una población de cerca de 1.550.000 habitantes. El contexto territorial de los barrios estudiados⁴ se caracteriza por concentrar altos niveles de segregación socioespacial, índices elevados de pobreza, delincuencia y vulnerabilidad. Estos barrios⁵ son el resultado de distintas políticas habitacionales, implementadas en tres períodos históricos de la ciudad⁶. Según Hidalgo (2004), son producto de la

4. Estos cuatro barrios se constituyen en distintos períodos históricos; La Serena se comienza a poblar a partir de los años 60, le sigue el Castillo en los años 80, Santo Tomás en los 90, y Bajos de Mena desde inicios de los años 90 hasta la fecha.

5. Según datos del Censo 2017, su población es: Bajos de Mena: 144.428; El Castillo: 41.447; Santo Tomás: 33.185; La Serena: 52.000, concentrando cerca de 300 mil habitantes.

6. Las primeras, entre los años 60 y 70, responden a la alta demanda de viviendas, y de tomas de terrenos en

Estrategias de apropiación y capital de movilidad...
PAULETTE LANDON

estrategia de desarrollo neoliberal y representan uno de los hitos más relevantes en el proceso de sectorización espacial y social de Santiago.

De este modo, estos territorios concentran precariedades en diversos ámbitos de la vida urbana, tales como altos niveles de desempleo, empleo precario y, en general, limitada empleabilidad y bajos ingresos. La distribución por grupo socioeconómico en estos barrios evidencia un alto porcentaje de personas en situación de pobreza y vulnerabilidad en comparación con la Región Metropolitana y el país.⁷ Estas zonas concentran ocupaciones de baja calificación, por lo que los ingresos promedio de las familias no superan el salario mínimo.⁸

Esta situación está directamente relacionada con la inserción sociolaboral de sus habitantes, la cual se caracteriza por una baja presencia de actividades económicas formales que generen fuentes de trabajo en estas comunas, con una alta presencia de empleo precario, temporal o autoempleo, y una importante participación de economías familiares de subsistencia. Como veremos más adelante, para las familias entrevistadas el barrio se constituye en un espacio que concentra un número importante de oportunidades laborales informales, donde los bordes de la caletería y las calles principales son espacios físicos que ofrecen fuentes de trabajo (ferias, comercio) y redes sociales de solidaridad.

Respecto del patrón de movilidad de los habitantes de la zona sur,⁹ es importante señalar que cerca del 73 % declara utilizar transporte público al menos una vez por semana. Así, 7 de cada 10 personas utilizan el sistema de transporte público al menos una vez por semana, lo que da cuenta de la importancia de este sistema para la movilidad cotidiana de sus habitantes. Al considerar los destinos de los viajes cotidianos —por motivos laborales y/o de estudio—, se identifica una importante concentración en las comunas próximas, y en comunas con alta concentración de oportunidades —de estudio, en el caso del centro de la ciudad, y laborales, en la zona oriente de la capital—. De este modo, el sistema de transporte público y la red de metro cercanas se constituyen en elementos fundamentales para acceder a bienes y servicios en el espacio comunal y metropolitano para la mayoría de sus habitantes.

Para efectos del fenómeno de estudio —la movilidad cotidiana— resulta preocupante que los habitantes de la zona sur señalen que, en su vida cotidiana, los lugares de mayor inseguridad en sus barrios sean las micros, las canchas deportivas y los paraderos de transporte público (ENSUC, 2017).¹⁰ Una oferta deficiente de transporte y alta inseguri-

la zona sur de la ciudad (programas de fomento a la autoconstrucción). Las segundas, a inicio de los años 80, responden a políticas habitacionales impulsadas por el Estado por el gobierno militar (1973-90). Y un tercer momento, de los años 90 en adelante las viviendas construidas en ambos barrios son el resultado de las políticas habitacionales desarrolladas por los gobiernos de la concertación democrática (1990-2006) y sostenidas por los siguientes gobiernos democráticos hasta la fecha (Landon:2017).

7. A modo de ejemplo: la pobreza por ingreso en la Pintana alcanza el 13,8% de la población, mientras la media en la Región Metropolitana supera levemente el 7% y a nivel país alcanza el 11,7% (PLADECO 2023, Municipalidad de la Pintana, 27).

8. Es de \$500.000, en dólares USD551,85 (1.07.2024). Fuente: <https://www.gob.cl/en/news/sueldo-minimo-alza-aumento-salario-trabajo-decente-ingreso-justo/>

9. Viajes diarios entre: La Granja - Santiago Centro: 16.278. La Granja - Providencia: 2.158. Puente Alto - Santiago Centro: 50.482. Puente Alto - Providencia: 25.565. La Pintana - Santiago Centro: 20.587. La Pintana, Providencia: 8.278. Fuente: Reporte de movilidad urbana UC - Encuesta origen destino, 2015. <https://reporte-demovilidad.ing.uc.cl/details/show/7/1>

10. Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana del año 2017.

dad en el territorio son aspectos que dificultan la realización de sus trayectos en el espacio próximo y metropolitano, limitando sus posibilidades de llevar a cabo actividades cotidianas, como llegar a sus trabajos, escuelas, centros de salud y servicios en general.

Aproximación metodológica

El enfoque metodológico propuesto para el desarrollo de este estudio es *cualitativo, exploratorio y descriptivo*.¹¹ Se considera apropiado este enfoque, ya que se orienta a analizar casos concretos en su particularidad temporal y local, a partir de las expresiones y actividades de las personas en sus contextos locales (Flick, 2004). La perspectiva interpretativa o cualitativa considera los fenómenos culturales como “formas simbólicas” susceptibles de ser comprendidas e interpretadas desde el punto de vista de los actores.

A su vez, el estudio de caso permite producir conocimiento relevante recurriendo al paradigma interpretativo, lo que facilita aproximarse a los actores sociales para comprender e interpretar de mejor forma los sentidos que orientan sus acciones (Coller, 2000). Siguiendo a Buraglia (1998), entenderemos el barrio como “una unidad urbana identificable, un sistema organizado de relaciones a determinada escala de la ciudad y el asiento de una determinada comunidad urbana” (Landon, 2017:25).

El estudio de caso,¹² en tanto estrategia microsocia, permitirá profundizar en los efectos del proceso de instalación de la Autopista Acceso Sur a Santiago (AASS) y la implementación del sistema de transporte público Transantiago en las estrategias de movilidad cotidiana de las familias que habitan en los barrios aledaños a dicha infraestructura, ubicados en las comunas de La Granja, La Pintana y Puente Alto. Se aborda el concepto de *capital de movilidad o motilidad*, propuesto por Kaufmann y Jemelin (2005), en tanto herramienta que orienta el análisis de las lógicas de acción de las familias y de sus mediaciones que influyen en las formas de apropiación del espacio.

En este marco, la unidad de análisis seleccionada estuvo constituida por una muestra aleatoria de 60 familias residentes en cuatro barrios afectados. Se trabajó sobre la base de observaciones descriptivas no participantes y entrevistas semiestructuradas¹³ a representantes de familias que habitan estos barrios, así como también entrevistas abiertas a actores locales y metropolitanos (públicos y privados) considerados claves¹⁴.

11. Siguiendo los lineamientos teóricos de Orlikowski y Baroudi (1991) se puede afirmar que esta alternativa de investigación tiene como propósito entender cómo los miembros de un grupo social, a través de su participación en procesos sociales, establecen sus realidades particulares y las dotan de significado. Así se demuestra cómo los significados, creencias e intenciones de los miembros, influyen en la forma en cómo actúan y explican la realidad (Reyes 2008:8).

12. El análisis de un caso elegido conforme a criterios adecuados a los objetivos de la investigación, da lugar a una data a partir de la cual se pueden formular conclusiones trascendentes, las cuales corresponden a una generalización analítica, no a una generalización estadística; en la metodología cualitativa la generalización analítica busca elaborar proposiciones teóricas para ofrecer interpretaciones del fenómeno bajo estudio (en Yin, citado por Jones y Lyons, 2004:14).

13. Las entrevistas semiestructuradas individuales y grupales son herramientas fundamentales de este estudio; “el muestreo cualitativo no pretende la representación estadística, sino la representación tipológica, socio estructural” (Valles, 2002:68).

14. Asimismo, se incluyeron fuentes secundarias de información como las encuestas origen destino (O-D), datos sociodemográficos, socioeconómicos y morfológicos de la población afectada (Censos, Casen) y micro-observaciones y mapas basados en sistemas de información geográfica (SIG). Se utilizaron también otros materiales, como registros fotográficos, recorridos comentados, y mapas isotónicos (de percepción de distancias).

El trabajo de campo se realizó entre los años 2014 y 2016, y luego se llevó a cabo una segunda fase de entrevistas en el año 2018 en el barrio de Bajos de Mena.

Para la realización de este estudio se combinaron focos temáticos iniciales que orientaron la construcción de información primaria acerca de las percepciones de las familias habitantes de los territorios intervenidos, a saber: las aptitudes para la movilidad y la apropiación socioespacial; estrategias individuales, familiares y comunitarias desplegadas para su movilidad cotidiana, tanto en el barrio como en la ciudad.

Percepción de las familias sobre los cambios en su territorio y efectos en la movilidad cotidiana

Para estos habitantes, la autopista¹⁵ no es percibida como una mejora en su movilidad en el territorio próximo, más bien su instalación habría limitado su interacción con los barrios cercanos, ya que esta prescindió de elementos básicos como semáforos en intersecciones y puntos de acceso, señalización local, pasos de peatones, y pasarelas en lugares inseguros y con baja conectividad (Figura 3).



Figura 3. Barrio El Castillo: pasarela y caletera borde autopista. Fuente: elaboración propia.

Las vías laterales de la autopista aumentaron considerablemente su flujo de tráfico debido a la dificultad de conexión con otras zonas de la ciudad. Incluso para los pocos automovilistas de estos barrios, la falta de acceso a la infraestructura los obliga a recorrer entre dos y cinco kilómetros para ingresar a la autopista, sin considerar los costos de los peajes (Figuroa, Landon y Gurdon, 2023).

Además, el bajo uso que los residentes le dan a la autopista hace que esta sea percibida como una barrera que limita sus movilidades. Esta no solo profundizó sus problemas de acceso y seguridad (generación de vacíos urbanos, problemas de conectividad), sino que también alteró de manera significativa el sistema vial interno del sector (presión de movilidades hacia los ejes estructurantes, falta de soportes para la movilidad segura y

15. Los habitantes de estos barrios nunca fueron consultados e informados sobre este proyecto vial, su construcción se inicia en el año 2001, con más de 19 conflictos microlocales que retrasaron su construcción producto de los problemas ocasionados con los habitantes. Se inauguró en el 2010, con siete años de atraso respecto de la fecha programada inicialmente en los contratos, y con una serie de acuerdos de compensación.

fluida en las vialidades estructurantes y secundarias, etc.), incrementando los tiempos de traslado y los recursos para la movilidad de las familias.

Por otra parte, para estas familias, la implementación del nuevo sistema integrado de transportes Transantiago-Red Movilidad ha disminuido considerablemente la oferta de recorridos de buses directos hacia comunas centrales y pericentrales (donde se localiza cerca del 60% de los destinos laborales; EOD, 2015), así como su frecuencia, especialmente en horarios vespertinos.

Para los entrevistados, este cambio modificó la dinámica de organización de las movi- lidades familiares; en muchos casos se tradujo en tomar la decisión de cambiar los destinos de sus fuentes laborales o de la localización de escuelas, centros de salud y acti- vidades de ocio. Incluso llevó a varias familias a considerar la posibilidad de acceder al automóvil particular u otras alternativas de movilidad mecánica, con el fin de disminuir el tiempo de viaje, especialmente hacia destinos laborales de carácter metropolitano.

Finalmente, las familias¹⁶ coinciden en que es en el barrio donde se presentan los mayo- res obstáculos para la movilidad, debido al peligro de ser asaltadas mientras esperan en los paraderos, y al riesgo que implica utilizar el transporte público en horarios vespertinos. A su vez, se observa que, con el cambio de sistema de transporte público, se ha incrementado en estos barrios el uso de transporte motorizado de tipo informal, colectivo y taxi local¹⁷ para salir e ingresar al territorio.

Estrategias y capitales de movilidad familiar en barrios segregados

A través de este estudio fue posible identificar en las familias entrevistadas ¹⁸ ciertas tendencias sobre cómo influyen sus tipologías en los alcances y destinos de sus movi- lidades (Figuras 4 y 5). En particular, la importancia del modelo de organización y de supervisión que adoptan, ya que este influiría directamente en los niveles de autono- mía alcanzados en las movi- lidades de sus integrantes. En esta línea se abordarán tres dimensiones claves para su comprensión:

- i. La movilidad espacial y capital familiar
- ii. La organización de las movi- lidades y presupuesto/tiempo
- iii. Las estrategias de apropiación en contextos de alta vulnerabilidad

16. De las 60 familias entrevistadas, solo 5 declaran tener automóvil. El total de 15 familias declaran tener tri- ciclos o carros de tracción manual usados para actividades laborales. La mitad de las familias declara tener al menos una bicicleta, que en su mayoría es de uso casi exclusivo de los hombres adultos y jóvenes, utilizadas como apoyo para movi- lidades laborales. Ninguna familia declara tener una moto o motocicleta.

17. Se trata de autos particulares, bien equipados que funcionan 24 horas en el territorio, y se encuentran ubicados principalmente en los bordes externos de los barrios.

18. Se entrevistó a miembros de 20 familias en el barrio de Bajos de Mena entre los años 2016-2018 y 20 fa- milias en el barrio El Castillo, 10 familias en Santo Tomás y 10 familias en La Serena entre los años 2015-2016. Las familias entrevistadas caracterizan por albergar un porcentaje importante de niveles de ingreso medios y bajos, asociados los quintiles I, II y III (PLADECOS Puente Alto 2023, La Pintana 2023, La Granja 2021).

Estrategias de apropiación y capital de movilidad...
PAULETTE LANDON



Figura 4. Barrio Bajos de Mena: paradero de transporte público. Fuente: elaboración propia.



Figura 5. Movilidades acompañadas en el barrio Santo Tomás (de a tres). Fuente: elaboración propia.

La movilidad espacial y capital familiar

En las familias estudiadas se observa una diferenciación en los modos de apropiación del capital de movilidad según su tipología, lo que se expresa tanto en las distancias que recorren cada día como en los motivos y destinos de sus trayectorias, aspectos que determinan de manera importante las posibilidades de inclusión social y urbana de sus miembros. Junto a esto, el capital de movilidad de estas familias, su mayor o menor desarrollo, depende de sus recursos internos (nivel de ingreso, equipamiento, salud, nivel de educación), así como del conocimiento del espacio y sus accesos para hacer uso efectivo de la oferta de transporte. En función de esto, los análisis realizados evidenciaron que los capitales de movilidad varían según la tipología de familia, ya que estas poseen distintas lógicas de funcionamiento y de organización de los recursos para la movilidad espacial, observándose algunas diferencias en las estrategias de apropiación que inciden directamente en los niveles de autonomía y alcances de sus movilidades.

En esta línea, se puede afirmar que las familias monoparentales, con jefatura femenina, cuentan en general con menos capital de movilidad y, en consecuencia, tienden a tener movilidades más restringidas. En ellas, la mujer, jefa de familia y única proveedora, se encarga de planificar y articular sus actividades laborales fuera del hogar con las actividades domésticas y los requerimientos de movilidad de los hijos pequeños y adolescentes (rutinas escolares, recreacionales, de atención de salud).

Por el contrario, las familias biparentales demuestran ser las más móviles; en su estructura de organización interna, con dos adultos (generalmente uno proveedor) responsables de la planificación, se observan más capitales para la movilidad, lo que permite a sus miembros contar con mayores recursos y apoyos, como el acompañamiento en el espacio próximo a través de caminatas o del uso de transporte privado. Además, en estas familias, más de un miembro realiza trayectos de movilidad cotidiana fuera del barrio hacia otras comunas y áreas metropolitanas con fines de producción y reproducción. Se observa en ellas un nivel más alto de educación e ingresos, lo que se refleja en una mayor tenencia de medios para la movilidad, como bicicletas, celulares, y en algunos casos, automóviles. En estas familias, la socialización ocurre en el núcleo familiar, pero

se combina con una mayor vinculación con el barrio y con quienes habitan el espacio próximo a través de redes familiares, sociales, de voluntariado y deportivas.

Finalmente, las familias extendidas concentran más sus movilidades en el espacio próximo y tienen una reducida movilidad en el espacio extralocal. Generalmente cuentan con ingresos bajos, asociados al trabajo informal en el barrio, baja escolaridad de los adultos y mayor deserción escolar en los jóvenes. En este tipo de familia, la socialización es más abierta; el contexto de hacinamiento expulsa a sus integrantes a pasar más tiempo fuera de casa, en la calle y en los espacios públicos disponibles en el barrio. Estas familias cuentan con un mayor apoyo de los adultos en las movilidades de sus miembros; los adultos cumplen un importante rol en el acompañamiento de los menores en sus trayectos al colegio o centros de salud. También predomina la mujer como coordinadora y/u organizadora de las movilidades de la familia, rol que comparten las mujeres adultas (madres, abuelas, tías e hijas adultas).

La organización de las movilidades y presupuesto-tiempo

La organización de los recursos para la movilidad es una dimensión central en la vida cotidiana de todas las familias, y está condicionada por el nivel de ingresos y educación de los adultos, siendo la madre¹⁹ quien se encarga de administrarlos. En los casos analizados, las familias biparentales son las que tienen los promedios de ingresos económicos y educacionales más elevados, así como los mayores gastos asociados a la materialización de las movilidades de sus miembros. Sus integrantes realizan movilidades metropolitanas con mayor frecuencia. Por otro lado, aunque las familias extendidas cuentan con más de un ingreso, no siempre les alcanza para cubrir las necesidades del grupo. Por ello, destinan los mayores recursos internos al acompañamiento de las movilidades de los miembros más jóvenes, resultando fundamentales para la realización de los trayectos en el espacio intralocal.

Es posible apreciar que la caminata (C) y la red de Transporte Público (TP) son los medios más utilizados por las familias en su vida cotidiana; sin embargo, en algunos grupos (jóvenes y mujeres) se observa un incremento en el uso del Transporte Privado Local (TPL), como radio taxi o colectivo, para salir e ingresar al barrio. Estos servicios ofrecen tarifas fijas según la distancia de los trayectos, conocidas por todos los residentes, pero su uso implica una mayor inversión de recursos para las familias.

Según los relatos de los entrevistados, todos realizan trayectos que oscilan entre una y dos horas para llegar a sus centros de estudios fuera del barrio. Declaran que el mayor problema para la movilidad se presenta a escala microbarrial: la salida y el ingreso al barrio. En general, combinan los medios de transporte según los recursos familiares disponibles, ya sea transporte público o colectivo. En horarios vespertinos, todos privilegian el ingreso al barrio en colectivo o taxi local; los menores y estudiantes avisan por celular a sus padres, quienes los esperan en los paraderos y/o en la entrada de sus casas.

19. Se identifica el rol principal que cumplen las mujeres como responsables para administrar el presupuesto familiar, ellas saben cuánto gasta en transporte cada miembro de la familia, reúne los aportes de los integrantes que trabajan y distribuye los recursos para la movilidad de sus miembros (jóvenes y menores) según las distancias recorridas, edad, y/o grado de discapacidad.

Estrategias de apropiación y capital de movilidad...
PAULETTE LANDON

La Figura 6 ilustra el trayecto de una estudiante de 22 años que vive en el barrio Bajos de Mena y viaja todos los días a la universidad, ubicada en el centro de la ciudad de Santiago. En azul se grafica el recorrido de ida en horario diurno, que es más extenso (aproximadamente 1 hora y 45 minutos), siendo el mayor costo el colectivo que utiliza para salir del barrio (que le proporciona mayor seguridad); luego, continúa su trayecto en dos líneas de metro. Al regreso, en horario vespertino, cambia la estrategia: necesita reducir el tiempo (1 hora y 15 minutos) porque la inseguridad para ingresar al barrio aumenta en las horas de la tarde. Para ello, toma el metro y luego un bus; desde el bus, se conecta telefónicamente con un taxi local que la espera al borde del barrio. Así, reduce el tiempo de viaje a cambio de una mayor inversión económica, pero obtiene mayor seguridad para ella y su familia.

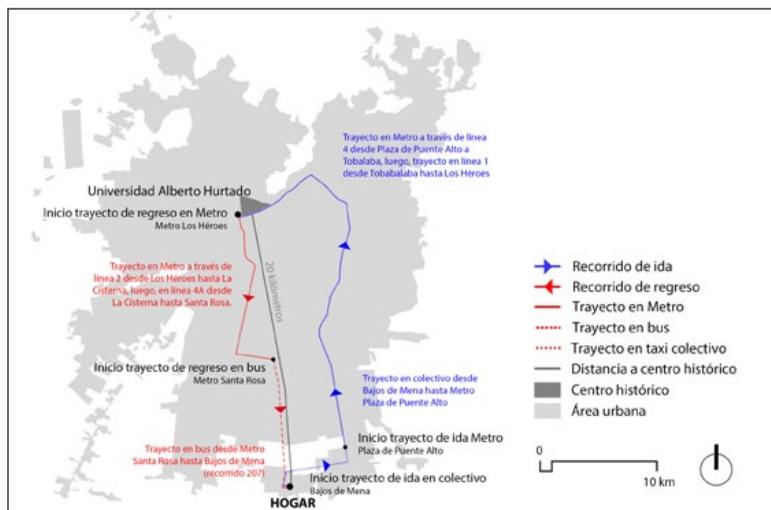


Figura 6. Trayectos de movilidad metropolitana con fines educativos, tiempos v/s recursos para movilidades más seguras. Fuente: elaboración propia.

Para estas familias, el automóvil es un recurso escaso, mientras que la bicicleta es más accesible, pero su uso está limitado por el contexto de inseguridad barrial, la falta de seguridad vial para transitar por las calles del barrio debido a la inexistencia de ciclovías, y la violencia en las calles. Del total de familias entrevistadas, solo ocho cuentan con un automóvil. Para aquellas que tienen miembros de la tercera edad y/o con discapacidad física o mental, disponer de un automóvil se convierte en un recurso fundamental para no perder movilidad; la falta de este recurso implica un avance progresivo hacia la inmovilidad o el confinamiento en el hogar.

En cuanto a los recursos económicos de las familias²⁰ destinados a la movilidad, fue posible identificar que, en promedio, las familias entrevistadas gastan entre el 50% y el 60% de su presupuesto familiar mensual para moverse por el barrio y para realizar trayectos más seguros, tanto al salir del barrio como al acceder a la ciudad. Es importante destacar el alto costo que representa para estas familias, pudiéndose afirmar que la mayor inversión de recursos en movilidad se destina a los trayectos realizados dentro del barrio, mediante el uso (pago en efectivo) de los servicios de colectivos y radio taxis locales.

20. En promedio las familias entrevistadas cuentan con ingresos de aproximadamente 500 dólares mensuales.

Otros recursos que las familias emplean para asegurar la movilidad de todos sus miembros son las redes de apoyo barrial (no monetario) para la materialización de las movilidades, es decir, las redes familiares y vecinales. A través de ellas, se supervisan y acompañan las movilidades cotidianas de sus miembros. Se trata de costos que no se incluyen en los discursos a la hora de declarar el gasto en transporte, pero que en la práctica implican un importante recurso de tiempo y cuidado (capital social) para garantizar las movilidades de los integrantes de la familia.

Estrategias de apropiación en contextos de alta vulnerabilidad socioterritorial

En este estudio se identificaron dos grandes categorías de estrategias de apropiación para la movilidad familiar. El primer grupo prioriza la estructura y organización interna de las familias para apoyar las movilidades de sus miembros. En estas familias, los desplazamientos cotidianos son la puesta en práctica de los conocimientos y recursos que poseen, y de su capacidad para combinarlos con las oportunidades de accesibilidad que ofrece el territorio, a fin de cumplir con las actividades diarias de sus miembros (trabajo, estudio, trámites, ocio, entre otras). Se confirma la hipótesis de que su mayor o menor nivel de adaptación dependerá del capital de movilidad con el que cuenten las familias. En este proceso, se identifican lugares y horarios inseguros, se indican alternativas de rutas más seguras, se evitan pasajes, calles o veredas por las que nunca se debe transitar, se explica la disponibilidad de transporte público en el barrio, los paraderos y las rutas más seguras (generalmente más largas) para realizar sus actividades cotidianas, entre otros aspectos.

El funcionamiento de todas las familias se sostiene en una *regulación basada en acuerdos*, siempre consensuados con los padres o adultos. Esto exige a sus miembros una gran capacidad de flexibilidad y coordinación para enfrentar las dificultades y obstáculos que presenta, principalmente, el territorio próximo. A través de la práctica del acompañamiento intergeneracional, se modela el desarrollo de competencias espaciales de sus integrantes. En estas familias, los adultos preparan progresivamente a los más jóvenes para alcanzar una mayor autonomía en sus movilidades, iniciándose en promedio a los 14 años.

El segundo grupo aborda formas de organización colectiva para enfrentar los obstáculos que el territorio impone a la movilidad. Estas estrategias se estructuran en torno a soportes y medios externos a la familia. Así, la mayoría de las personas entrevistadas relata que, para materializar trayectos con fines laborales y/o educacionales, primero deben superar las barreras físicas y de inseguridad del barrio para acceder al transporte.

Las estrategias para movilizarse hacia los lugares de trabajo próximos, considera otras variables, como, por ejemplo, en la Figura 7; la seguridad en el desplazamiento, accesos y medios para hacerlo. En una de las entrevistas realizadas, el jefe de familia (hombre, 37 años), relata cómo los cambios en el sistema de transporte lo llevaron a dejar un trabajo en el sector oriente, a cambio de otro en el mismo barrio. Es vigilante, antes se desempeñaba en el sector oriente de la capital, específicamente en Las Condes, y ahora ha cambiado de lugar de trabajo, desempeñándose en Bajos de Mena, específicamente el sector de Chiloé con La lechería.

Estrategias de apropiación y capital de movilidad...
PAULETTE LANDON

Entre los argumentos que esgrime para el cambio, reconoce una disminución en los ingresos, pero señala que, a cambio, disminuyó de manera considerable los tiempos del traslado. A su vez, ha podido desarrollar otras estrategias, como apoyar movilidades de sus hijos: por ejemplo, se menciona en el relato, la posibilidad de “cuidar la casa durante el día” y acompañar movilidades de otros miembros de la familia: hijo de 18 años, que se moviliza hacia el centro educacional; hija de 20 años, que se moviliza hacia el sector de Puente Alto. Sin embargo, trabajar en el barrio tiene un riesgo de seguridad mayor, lo han asaltado en tres ocasiones, le han robado su bicicleta, celular y pertenencias. En color azul podemos observar su recorrido ideal al trabajo, desde su casa iba en bicicleta y se demoraba 7 minutos. Pero luego de haber sido asaltado en tres ocasiones, dada la inseguridad del territorio (baja iluminación, inexistencia de ciclovías, sector de bandas delictuales), debió cambiar su trayecto, como se observa en color rojo. En este recorrido debe bordear el barrio y circular por ejes estructurantes para llegar a su trabajo, cerca de 25 minutos en bicicleta (Figura 7).



Figura 7. Movilidad local en contexto de inseguridad: recorrido ideal y efectivo.
Fuente: elaboración propia.

Se observa que todas las estrategias identificadas comparten un importante soporte comunitario, como el apoyo o acompañamiento de vecinos en los trayectos intra o extra locales, mediante medios peatonales o motorizados. También se ha identificado la práctica de evasión colectiva del transporte público en ciertos paraderos de los cuatro barrios. En el caso de aquellas familias que disponen de más recursos, se realiza un uso intensivo de soporte motorizado privado local (pagado) o de auto compartido para desplazarse con mayor seguridad dentro y fuera del barrio.

Para estos habitantes, el taxi local es un servicio funcional y eficiente. Han naturalizado la necesidad de pagar por este servicio, ya que el transporte público no satisface sus necesidades. A cambio, no se paga el transporte público, lo que evidencia la falta de acción y apoyo por parte del gobierno frente a las necesidades de transporte y movilidad. Esta estrategia, además, les permite solventar el costo del transporte privado y resistir el confinamiento y la exclusión de los beneficios y oportunidades laborales y educacionales que les ofrece la ciudad.

Conclusión

Los resultados de este estudio revelan la existencia de diversas formas de segregación y exclusión social en las ciudades, como las diferencias en el acceso y la calidad de los servicios urbanos básicos según el barrio o comuna en la que se viva. Estos aspectos deben considerarse desde las políticas públicas, ya que limitan el derecho de todos los ciudadanos a moverse y apropiarse de la ciudad. A través de este estudio, es posible determinar cómo la inseguridad que perciben los habitantes, junto con las fronteras físicas y simbólicas de sus barrios, genera prácticas —disciplinarias y antidisciplinarias— que coexisten en quienes habitan estos territorios y que se sustentan en reglas bajo las cuales dichas prácticas se producen (Salcedo, 2002). Estas prácticas, en los casos analizados, se expresan en diversas estrategias de apropiación: solidarias, coercitivas y evasivas, que en conjunto otorgan a estas familias la posibilidad de producir y reproducir su vida, y a algunos, la realización de sus proyectos.

Una de las principales conclusiones de este estudio es que los problemas de movilidad se registran y concentran en la escala microbarrial. La falta de accesibilidad física, derivada de deficiencias en el diseño material, debe ser reinterpretada a la luz de graves problemas de seguridad para moverse por el barrio²¹. Las prácticas de movilidad analizadas reflejan que, frente a un sistema de transporte y unas políticas de desarrollo urbano ineficaces, las personas en situación de pobreza deben absorber e incrementar los costos de movilidad mediante estrategias que implican un uso intensivo de medios privados de transporte informal para asegurar su reproducción social y urbana. Esto revela cómo las restricciones físicas y simbólicas para la movilidad espacial son formas de reproducción de la segregación móvil, evidenciando que no todos los ciudadanos disponen de los mismos recursos, servicios e infraestructuras para la movilidad, limitando así sus oportunidades y el acceso a los bienes que ofrece la ciudad.

Estas dimensiones microsociales y locales, que deben enfrentar los ciudadanos de la zona sur de Santiago, son generalmente desconocidas por técnicos, políticos y la ciudadanía en general. Esto podría indicar una escasa consideración por parte del Estado a la hora de generar mecanismos que contribuyan a la integración y que resguarden el derecho a la movilidad espacial de todos los ciudadanos, así como al acceso a los beneficios y oportunidades que ofrece la ciudad.

Agradecimientos

En este artículo se presentan los resultados de la investigación que formó parte del Doctorado en Arquitectura y Estudios urbanos de la autora, realizado en la Pontificia Universidad Católica de Chile, financiado por CONICYT (2013-2017) y de la investigación “Pobreza urbana y subjetividades de la espera: ‘Bajos de Mena’, un caso de estudio” (2018-2019), financiado por el Fondo Interno de la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad Alberto Hurtado, en calidad de investigadora principal.

21. Paraderos mal ubicados, cooptados por actividades ilegales y que conducen a espacios abandonados, calles mal iluminadas, pasajes intransitables en horarios nocturnos a raíz de la localización de actividades delictuales, sitios eriazos, ausencia de pasarelas, débil señalética y baja presencia de instituciones de control.

Referencias bibliográficas

- » Ascher, F. (2010). *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza.
- » 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*, 4, 47–58. Recuperado de <https://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf>
- » Buraglia, P. (1998). El barrio, desde una perspectiva socio-espacial: Hacia una redefinición del concepto. *Serie Ciudad y Hábitat*, 5.
- » Cass, N., Shove, E., y Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53(3), 539–555.
- » Coller, X. (2000). *Estudios de casos*. Centro de Investigaciones Sociológicas.
- » EOD (2015). *Encuesta Origen-Destino de viajes en Gran Santiago*. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- » Figueroa, O. (2013). Infraestructuras de transporte terrestre, ciudad y movilidad en América Latina. En *Infraestructuras urbanas en América Latina: Gestión y construcción de servicios y obras públicas*. IAEN.
- » Figueroa, O. y Forray, R. (2011). *Transantiago: Convergencias y divergencias entre la vocación de servicio público y la racionalidad técnico-económica del sistema*. La Fabrique du Mouvement.
- » Figueroa, O., Gurdon, C. y Landon, P. (2023). Motorways inducing mobility and immobility in Santiago, Chile. En O. Coutard y D. Florentin (Eds.), *Handbook on Cities and Infrastructures*. Edward Elgar Publishing.
- » Flick, U. (2004). *Uma introdução à pesquisa qualitativa*. Bookman.
- » García Palomares, J. C. (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *Revista EURE*, 34(101), 5–24.
- » Gutiérrez, A. (2010). *Movilidad, transporte y acceso: Una renovación aplicada al ordenamiento territorial*. Universidad de Barcelona.
- » Herce, M. (2010). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Reverté.
- » Hidalgo, R. (2004). *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- » Ilustre Municipalidad de La Granja. (2023). *Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO)*.
- » Ilustre Municipalidad de La Pintana. (2023). *Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO)*.
- » Ilustre Municipalidad de Puente Alto. (2023). *Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO)*.
- » Illich, I. (1975). *Energía y equidad*. Editorial Joaquín Mortiz.
- » Instituto Nacional de Estadísticas. (2016). *XII Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENSUC): Diseño de la metodología muestral*. <http://www.ine.cl/estadisticas/sociales/encuesta-de-seguridad-ciudadana>

Estrategias de apropiación y capital de movilidad...
PAULETTE LANDON

- » Jirón, P. (2010). Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology*, 4(1), 66–79.
- » Jones, C., y Lyons, C. (2004). Case study: Design? Method? Or comprehensive strategy. *Nurse Research*, 3(11), 70–76.
- » Kaufmann, V. (2001). Mobilité et vie quotidienne: Synthèse et questions de recherche. *PLUS*, 48. Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.
- » Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité: Bouger, s'enraciner*. Presses polytechniques et universitaires romandes.
- » Kaufmann, V. (2021). Histoire de la notion de mobilité. *Forum Vie Mobiles*. <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/histoire-notion-mobilite-13605>
- » Kaufmann, V. y Jemelin, Ch. (2004). La motilité, une forme de capital: Permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales? EPFL–LASUR.
- » Landon, P. (2017). *Zona Sur: Barrios, infraestructura y movilidad cotidiana* (Tesis doctoral). Pontificia Universidad Católica de Chile.
- » Landon, P. y Moreno, L. (2011). Nuevas formas de exclusión y movilidad cotidiana en la Ciudad Latinoamericana: El caso de la Autopista Acceso Sur en el Área Metropolitana de Santiago de Chile. En C. Prieto (Ed.), *Bicentenarios de Independencia en América Latina: Construir el presente y el futuro* (pp. 93–123). Fundación para la Superación de la Pobreza.
- » Lazo Corvalán, A. (2008). Transporte, movilidad y exclusión: El caso de Transantiago en Chile. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12. <https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/114815>
- » Le Breton, E. (2002). La mobilité quotidienne dans la vie précaire. Recuperado de <http://www.ville-en-mouvement.com/syntheses/lebreton.pdf>
- » Moreno Alba, D. F., Figueroa, O. y Gurdon, C. (2021). Desigualdades urbanas: Costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago. *Revista INVI*, 36(102), 54–79. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63519>
- » Orfeuil, J. (2005). La mobilité nécessaire, quelles réponses en France et à l'étranger? Seminario "Mobilités pour l'insertion". París: Institut pour la Ville en Mouvement.
- » Orlikowski, W. J. y Baroudi, J. J. (1991). Studying information technology in organizations: Research approaches and assumptions. *Information Systems Research*, 2(1), 1–28.
- » Reyes, P. y Hernández, A. (2008). El estudio de caso en el contexto de la crisis de la modernidad. *Cinta Moebio*, 32, 70–89.
- » Sagaris, L., y Landon, P. (2017). Autopistas, ciudadanía y democratización: La Costanera Norte y el Acceso Sur, Santiago de Chile (1997-2007). *Eure*, 43(128).
- » Salcedo Hansen, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo postmoderno. *Eure*, 28(84), 5–19. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008400001>
- » Urry, J. (2010). Mobile sociology. *The British Journal of Sociology*, 61, 347–366.
- » Valles, M. (2002). *Entrevistas cualitativas*. Centro de Investigaciones Sociológicas.
- » Zukin, S. (1995). *Whose cultura? Whose city?* En *The cultures of cities*. Blackwell Publishing.

Estrategias de apropiación y capital de movilidad...
PAULETTE LANDON

Paulette Landon / plandon@uahurtado.cl

Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. Magíster en Desarrollo, Población y Medio Ambiente, Universidad Católica de Lovaina, Bélgica y Magíster en Estudios Especializados de Desarrollo, Universidad Católica de Lovaina, Bélgica. Trabajadora Social, Universidad Tecnológica Metropolitana. Decana de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Alberto Hurtado (UAH). Directora del Diploma Ciudad, Movilidad y Transporte de la UAH. Miembro del grupo de Desigualdades Urbanas de CLACSO.