

Proximidad y movilidad en la metrópolis contemporánea:

ETNOGRAFÍA DE TRES BARRIOS DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE

PROXIMITY AND MOBILITY ON THE CONTEMPORARY METROPOLIS:
 Ethnography of Three Neighborhoods of Santiago de Chile

PROXIMIDADE E MOBILIDADE NA METRÓPOLES CONTEMPORÂNEA:
 Etnografia de três bairros da cidade de Santiago de Chile

Alejandra Lazo-Corvalán

Antropóloga Social, Universidad de Chile.
 Doctora en Geografía y Planificación Territorial,
 Universidad de Toulouse II, Le Mirail. Magíster
 en Antropología, Escuela de Altos Estudios
 en Ciencias Sociales, EHESS. Chilena.
 alel55@yahoo.es

Rodrigo Calderón-Sosa

Geógrafo, Universidad Nacional
 Autónoma de México. Doctor (c) en
 Sociología, Universidad Alberto Hurtado,
 Santiago de Chile. Magíster en Geografía,
 Universidad de Toulouse. Mexicano.
 rodrigo4cs@gmail.com

Recibido: 31 de octubre 2012
Aprobado: 11 de junio de 2013

Resumen

A partir de una investigación etnográfica llevada a cabo en tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile –barrios distintos en términos de localización y composición socioeconómica–, se propone que los habitantes deben establecer un tipo de relación con su territorio de proximidad, pues ello les permite gestionar sus prácticas y estrategias de movilidad cotidiana. En efecto, en este artículo se pretende demostrar que la movilidad cotidiana de los habitantes no es el resultado de la simple oposición entre la figura del hombre móvil y el que se encierra dentro de su barrio, sino que existen diversas formas con las que los habitantes gestionan su movilidad cotidiana y el territorio de proximidad. Finalmente, la investigación realizada permite desarrollar la idea de que la adscripción al territorio de proximidad no es solo una condición de los grupos cautivos dentro de su sector, sino de todos los grupos sociales que habitan la ciudad.

Palabras clave: territorio de proximidad, prácticas de movilidad cotidiana, barrios, Santiago de Chile.

Abstract

From an ethnographic research performed in three neighborhoods of Santiago de Chile City—different neighborhoods on locational and socio-economical terms—this paper argues that inhabitants must build a type of relation with their territory of proximity since it permits to manage their practices and strategies of day-to-day mobility. Indeed, in this paper the goal is to demonstrate that inhabitants' day-to-day mobility does not come out from the simple opposition between a mobile man figure or the neighborhood retract, but that there are a diversity of forms in which inhabitants manage their day-to-day mobility and the proximity territory. Finally, the performed research allows to advance the idea that adscription to territory is not only a condition of the captive groups, but of every social group that inhabit the city.

Key words: proximity territory, day-to-day mobility practices, neighborhoods, Santiago de Chile.

Resumo

A partir de uma pesquisa etnográfica feita em três bairros da cidade de Santiago de Chile –bairros distintos em termos de localização e composição socioeconômica–, propõe-se que os habitantes devem estabelecer um tipo de relação com seu território de proximidade, pois isso permite a eles gerir suas praticas e estratégias de mobilidade cotidiana. Em efeito, neste artigo pretende-se demonstrar que a mobilidade cotidiana dos habitantes não é o resultado da simples oposição entre a figura do homem móvel e o que se encerra dentro de seu bairro, sino mobilidade cotidiana e o território de proximidade. Finalmente, a investigação feita permite desenvolver a idéia de que a adscrição ao território de proximidade não é só uma condição dos grupos cativos dentro de seu sector, sino de todos os grupos sociais que habitam a cidade.

Palavras-chaves: território de proximidade, praticas de mobilidade cotidiana, bairros, Santiago de Chile

1. Introducción

Entre la literatura que trata sobre la movilidad, recientemente han aparecido un número cada vez mayor de investigaciones (Lazo, 2012; Jouffe y Campos, 2009; Kaufmann, 2008) que, retomando el diagnóstico de la sociedad móvil (Viard, 1994; Dubois-Taine y Chalas, 1998), conexionista (Boltanski y Chiapello, 1999) o fluida (Bauman, 2003), se interesan en la manera como los modos de vida contemporáneos combinan la experiencia de la contigüidad y la movilidad cotidiana. Es en esta combinación, que las características del espacio próximo –dadas por la experiencia y marco de acción– (Lefeuve, 2005), juegan un papel importante al constituirse en una fuente de oportunidades o limitaciones para la movilidad cotidiana.

En efecto, Baudin (2007) explica que la proximidad no puede ser pensada como contradictoria con la movilidad, ya que ambas –proximidad y movilidad– participan del lazo social y son la base en la organización de la cotidianidad actual. De esta forma, resulta pertinente indagar sobre la relación del individuo con su espacio próximo, relación que se compone no solo de anclajes sino también de movi- lidades. En este sentido, vale la pena demostrar que, al ser la proximidad una construcción y una expresión del modo de vida particular, esta no es un soporte neutro para las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos.

Algunos autores (Authier, 2005; Lefeuve, 2005; Piolle, 1990-1991) han señalado que la proximidad puede ser vivida de diversas maneras y, por tanto, estas son signos concretos de la apropiación del territorio por parte de los diversos individuos, quienes pueden dar la clave para el análisis de la movilidad. En este sentido, el territorio de proximidad podrá ser entendido por algunos habitantes como lo que permite el acceso a determinados recursos, tales como sociabilidad, trabajo y modos de vida. Para otros, el valor de la proximidad se mide por los referentes simbólicos a los que se refiere su espacio de vida, como son historia, memoria colectiva, sentimiento de pertenencia e identidad. Otros individuos, en cambio, viven su territorio de proximidad como una forma de restricción, lo que suscita efectos de distanciamiento (Lefeuve, 2005).

Para poder hacer frente a las distintas acepciones y confusiones que conlleva este término, en el presente artículo se define la proximidad, o el territorio de proximidad, simplemente como “aquella dimensión más familiar de la ciudad que permite el anclaje social mínimo de cada uno, su mínimo social vital, tal cual es vivido en los más mínimos detalles cotidianos” (Agier, 1999: 5). Esta definición nos parece pertinente, pues retoma dos elementos que van a ser centrales en este artículo, que remiten a la proximidad como un doble soporte; es decir, se la mira desde sus dimensiones social y espacial (Lefeuve, 2005). Por ello es que, finalmente, la proximidad puede remitirse al lugar más próximo que rodea al individuo –su espacio residencial (casa), el barrio y las relaciones de vecindad.

Por otra parte, la movilidad será entendida específicamente a partir de las prácticas cotidianas, es decir, como todos los desplazamientos que el individuo lleva a cabo en el marco de su vida diaria.

Alejandra Lazo-Corvalán

Doctora en Geografía y Planificación Territorial. Consultora e investigadora independiente sobre temas socio-territoriales. Actualmente trabaja en una investigación sobre las movi- lidades cotidianas de los habitantes de las islas del archipiélago de Chiloé, Chile.

Rodrigo Calderón-Sosa

Actualmente realiza una tesis de doctorado en la Universidad Alberto Hurtado, Chile. Sus temas de investigación se centran en las prácticas de crítica, protesta y resistencia de los colectivos urbanos de la ciudad de Santiago de Chile. Profesor del curso de Sociología Urbana en la Universidad de Valparaíso.

En definitiva, teniendo claro estas definiciones, se puede entender que la relación establecida por el individuo con el territorio de proximidad puede significar vecindad o distancia social, y generar prácticas de movilidad específicas en el territorio. Es en el juego de estas connotaciones que se centra el análisis aquí propuesto, planteando la observación sobre la forma en que la proximidad puede ejercer connotaciones tanto positivas como negativas, ser o no valorada por distintos individuos; y, al mismo tiempo, mostrar cómo se (re)articula e influye en las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos.

La lectura de la proximidad y la movilidad permite develar la dimensión social de lo espacial y las “maneras de habitar” la ciudad. En rigor, y como se podrá extraer del análisis de terreno que se presenta en la segunda parte de este artículo, no existe una des-espacialización total de las relaciones; pues aún los sujetos siguen experimentando la necesidad de establecer contactos localizados en la proximidad, como base de apoyo y soporte ante la exigencia de ser móviles.

En los casos de estudio que se presentan a continuación, se ha podido observar que si bien para la gran mayoría de los habitantes la proximidad juega un rol primordial en su cotidianidad, esta tiene relevancia en su articulación con las prácticas que se dan más allá de la escala local. En este sentido, para muchos habitantes de la ciudad de Santiago de Chile, el territorio de proximidad constituye un soporte –social y espacial–, pues es partir de él que los individuos logran moverse hacia espacios más alejados de la ciudad. Ninguno de los habitantes es un sujeto que solo reduce sus prácticas de movilidad a su barrio; por el contrario, todos los habitantes se mueven por distintas escalas y tiempos. Para muchos de los individuos entrevistados, la posibilidad de contar con recursos en la proximidad (sociales, económicos, identitarios) se transforma en los “soportes” que les permiten poder hacer frente a la exigencia de una movilidad más alejada, ya sea por trabajo, aprovisionamiento y socialización (Lazo, 2012).

Para explicar esta relación dialéctica entre proximidad y movilidad cotidiana, se ha dividido este artículo en tres secciones. En la primera de ellas, se caracterizan los terrenos de estudio, para posteriormente exponer parte del trabajo etnográfico realizado en los tres barrios estudiados de la ciudad de Santiago de Chile; esto permite reafirmar, de una manera empírica, la hipótesis de la articulación entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana. Finalmente, se termina con una reflexión que pone en la palestra el desafío de pensar la(s) proximidad(es) en su articulación con la movilidad cotidiana.

2. Etnografías en tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile

Por razones de espacio no es posible profundizar aquí en las transformaciones territoriales de la ciudad de Santiago de Chile, por lo que solamente se mencionará el diagnóstico hecho en algunas investigaciones (Figueroa y Rodríguez, 2013; Greene y Soler, 2004; Ducci, 2000), que señalan la rápida expansión urba-

na de la ciudad, la marcada fragmentación y segregación socio-territorial, el aumento de la movilidad cotidiana y los problemas asociados a la reciente puesta en marcha de un sistema de transporte incapaz de integrar las prácticas cotidianas de los habitantes¹ (Lazo, 2012, Jouffe y Lazo; 2010).

Partiendo de este escenario de transformaciones urbanas, en este artículo se presenta el trabajo etnográfico realizado entre los años 2008 y 2011, en la ciudad de Santiago de Chile². Se seleccionaron tres terrenos de estudio, tres barrios emblemáticos de la construcción de la ciudad, cuyos individuos se caracterizaron por tener una inscripción territorial bien referenciada en su espacio local. Aquí interesó la escala barrial, porque esta apareció como la unidad de observación más pertinente para estudiar la complejidad urbana (Grafmeyer; 2006: 30).

El primer terreno estudiado fue el barrio El Castillo, en la comuna de La Pintana. Este es un barrio constituido por dos clases de población, pobre y paupérrima, que se localizan en la periferia sur de la ciudad de Santiago de Chile; es una área, bastante alejada del centro de la ciudad, que representa un caso emblemático de las erradicaciones llevadas a cabo en la época de la dictadura militar. El segundo terreno estudiado fue la Comunidad Ecológica de Peñalolén. Este barrio de clase acomodada fue formado en los albores de los años ochenta, en la periferia rural de la ciudad, por un grupo de familias descontentas por la vida urbana. Finalmente, el tercer y último terreno explorado fue la Unidad Vecinal Portales, conjunto de casas y edificios construidos por el Estado para la clase media trabajadora del país. Este proyecto, emplazado en el pericentro de la ciudad, se constituyó en un proyecto emblemático del ideal modernizador del Estado, en la década de los años cincuenta.

Es necesario aclarar que el objetivo de este análisis no es hacer una comparación entre estos tres barrios, sino mostrar una diversidad de prácticas y de relaciones con el territorio de proximidad, que no son necesariamente representativas de toda la realidad existente en la ciudad de Santiago de Chile, pero que sí hacen referencia de los tres escenarios que coexisten en un mismo territorio.

Desde el punto de vista metodológico, se consideró que lo más adecuado para estudiar la relación entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana era observando y escuchando la voz de quienes habitaban en estos barrios. Para ello, se realizaron, a partir de un acercamiento etnográfico, observaciones y visitas reiteradas a los terrenos, al igual que se efectuaron conversaciones informales y entrevistas (51 de ellas abiertas³) con los habitantes, lo cual permitió acercarse con mayor profundidad a las relaciones surgidas entre el individuo y su territorio.

1 Nos referimos al emblemático sistema de transporte llamado Transantiago, implementado en 2008.

2 Parte del trabajo de terreno presentado en este artículo corresponde a la tesis de doctorado en Geografía, realizada por uno de los autores.

3 Las entrevistas tuvieron por objetivo indagar sobre las relaciones y prácticas que los individuos tenían con la casa, el barrio y la ciudad.

Respecto al perfil de la muestra, este fue bastante amplio, ya que se privilegió que las personas seleccionadas fueran habitantes permanentes del barrio, que hubiese una diversidad de grupos etarios y un número similar de hombres y mujeres, así se entrevistaron jóvenes (entre 20-35 años), adultos (entre 35-60 años) y personas mayores (entre 60-80 años).

3. Entre proximidad y movilidad cotidiana

3.1. Arraigo y confinamiento en El Castillo

La historia del barrio El Castillo comienza con los habitantes provenientes de asentamientos precarios e informales dispersos en la ciudad de Santiago de Chile que, mediante la política de erradicación de los años ochenta, fueron expulsados y concentrados en áreas periféricas de la urbe, donde se les entregaría una vivienda definitiva. Si bien esta política de erradicación puede ser interpretada como una estrategia política y mercantilista, con la que se liberaron áreas de alto valor de suelo de los asentamientos irregulares, lo cierto es que permitió a estos individuos acceder a una posesión que no tenían, es decir, la casa propia. Sin embargo, lo que estas personas recibieron fueron unas diminutas y precarias viviendas (3 m x 6 m), teniendo que reconstruirlas poco a poco, por medio de su esfuerzo a lo largo de los años. Véase lo siguiente:

[...] estábamos contentos y felices porque fue un cambio radical, ya definitivo, no me preocupé más de andar p'arriba y p'abajo, ellos no se van a mover más ahora (hombre adulto, El Castillo).

La casa se presenta entonces para muchos de estos habitantes como un lugar cargado de sentidos, al igual que el territorio donde esta se inscribe. En verdad, el barrio se convierte en un universo de gran significado, donde cada uno se reconoce a sí mismo y también a los vecinos; de ese modo se pueden distinguir los referentes espaciales, relacionales e históricos, que se comparten con los otros habitantes del lugar. El barrio no solo es un "espacio físico" que alberga las prácticas de los habitantes de El Castillo; también es el espacio donde se desarrollan las relaciones sociales y los universos de significación.

El territorio próximo –barrio– se presenta para los habitantes de El Castillo como una fuente de recursos –económicos y sociales–, lo que se manifiesta en los anclajes y en las movilizaciones que los individuos efectúan en este territorio. El barrio es el espacio propio de las redes sociales, de la solidaridad, de la identificación o del estigma. Igualmente, es un universo significante. Espacio ocupado, apropiado y sentido por sus habitantes.

En efecto, uno de los elementos que juega en la relación tejida con la proximidad es el trabajo. Si bien los habitantes de El Castillo han logrado formalizar su vivienda, es claro que las barreras que se interponen para integrar el mercado laboral siguen vigentes. Los habitantes de El Castillo, no solo se emplean en las

comunas⁴ alejadas, que concentran el mercado laboral –zona centro y oriente de la ciudad–; una buena parte de la población se emplea en la misma comuna o en las comunas vecinas, realizando trabajos realmente precarios en lugares de proximidad. Esto se constituye no solo en obstáculo, sino que hace parte también de las estrategias que han tenido que emplear los habitantes en relación con su empleo y los costos de movilidad que implican el desplazarse más lejos a trabajar.

En el caso de las mujeres, el trabajo en la proximidad se constituye en una estrategia que les permite cumplir con sus deberes familiares, junto con la capacidad de aportar monetariamente a los ingresos al hogar. Muchas mujeres de El Castillo efectúan mayor número de desplazamientos que los hombres en el barrio; el hecho de ser muchas de ellas madres y jefas de hogar, les significa tener que desplazarse por varias razones, realizando numerosas paradas a lo largo de su trayecto. De ese modo el barrio se transforma en un recurso-soporte que les permite poder articular mejor su movilidad cotidiana en la proximidad.

En términos de movilidad residencial, se puede observar también cómo muchos jóvenes que se han independizado de sus padres, se han postulado para lograr los subsidios que da el municipio⁵ con el fin de obtener una casa dentro de la misma comuna. Si bien el entorno puede parecerles hostil, inseguro y con altos grados de delincuencia, los lazos y el arraigo al territorio son muy valorados.

En rigor, la familia, los vecinos y los amigos desempeñan un rol importante en las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes de El Castillo. Ellos consagran una parte importante de sus desplazamientos para visitarlos, y se llevan a cabo en un radio bastante próximo. En estos casos son frecuentes los desplazamientos que se realizan a pie o en bicicleta, con el fin de visitar a parientes o vecinos. Esto refuerza el arraigo con el lugar donde se habita.

Sin embargo, no se puede pensar que todos los habitantes participan del mismo anclaje y arraigo con el territorio. Si bien la proximidad, como soporte y recurso, permite cierto tipo de arraigo con el territorio, esto puede generar también una especie de "cautividad" y "rechazo" del lugar donde se habita.

Frente al uso del espacio de la proximidad como un recurso – sobre todo en lo que se refiere al trabajo –, se encontró el caso de un hombre que se rehúsa al desplazamiento y al trabajo más allá de la localidad de su residencia, pues ello representa altos costos que no está dispuesto a asumir. En este caso, este hombre evalúa cuidadosamente los costos (monetarios y físicos) que le significan el viaje a trabajar demasiado lejos de su hogar, arriesgándose con ello a quedar excluido del mercado de trabajo. La proximidad se transforma, entonces, en un confinamiento obligado en el territorio local.

"[...] ahora el dato que tengo aquí, no voy a ir tampoco porque queda mucho más lejos en Las Condes p'arriba, casi a llegar a la cordillera [...]" (hombre adulto, El Castillo).

4 Comunas son las divisiones políticas administrativas menores y básicas del país. Actualmente existen dentro del radio urbano de la ciudad de Santiago 26 comunas.

5 Municipio o municipalidad se refiere a la cabeza administrativa de las comunas.

Se encontró también el caso de una pareja de habitantes para quienes la movilidad se realiza no a partir de la proximidad, sino diferenciándose de ella. Ya no es la proximidad, sino la movilidad cotidiana la que se constituye en el elemento que permite superar la situación que les tocó vivir. Esta familia decidió hacer muy poco tiempo comprar un automóvil, para lo cual solicitaron un préstamo bancario. La decisión no fue fácil, ya que el padre es el único miembro de la familia que trabaja, y su salario es bastante precario. A pesar de esto, el deseo de mejorar su calidad de vida fue más fuerte y tomaron la decisión de endeudarse. La compra del auto les ha permitido sentirse más tranquilos, seguros, independientes y, sobre todo, gozar de mayor libertad.

A esta pareja y su familia no les gusta vivir aquí, a pesar de que tienen amigos y han crecido con ellos. Su barrio no les agrada porque han sido víctimas de asaltos y agresiones. Les gustaría mudarse cerca de algún centro comercial para poder salir a pasear con su familia y disfrutar de otros atractivos. Por eso mismo, la compra del auto ha sido una estrategia de protección frente a la inseguridad del barrio y, al mismo tiempo, se convirtió en una forma de escape, de libertad y de accesibilidad a otras áreas de la ciudad; mientras tanto, siguen esperando que se concrete el deseo de cambiarse a otro lugar. La residencia de esta familia en dicho barrio es como un “habitar atópico”; allí se valora la casa, pero se rechaza el entorno que la rodea. Por lo tanto, la movilidad en el automóvil se ha transformado en la manera adecuada de sobrellevar esta tensión (Lazo y Calderón, 2011).

Se puede plantear entonces el hecho de que, entre el anclaje y el encierro, entre la movilidad local y la movilidad urbana, la relación existente de los individuos pobres con su territorio revela una gran ambivalencia y exige saber articular y utilizar los recursos de la proximidad y la movilidad. Aún ante los aspectos difíciles que se dan en la proximidad, esta les permite a muchos individuos, al mismo tiempo, sobrellevar la precariedad, el aislamiento y la falta de oportunidades al verse insertos en un sistema de intercambios y solidaridades. Ello, sin embargo, puede constituirse en un arma de doble filo, porque encierra a los individuos y los obliga a replegarse en los lugares marginados de su barrio, además de que se puede constituir en un factor que juega en contra de la movilidad residencial.

3.2. La huida suburbana y el deseo de comunidad

Un segundo caso es la Comunidad Ecológica de Peñalolén, que se originó a partir de un grupo de individuos de clase media-alta que se “autosegregó” en los márgenes de la ciudad, en busca de los ideales de “comunidad” y de “apego a la naturaleza”.

Los habitantes de la Comunidad Ecológica de Peñalolén, llegaron buscando nuevas formas de habitar la ciudad, donde priman el contacto con la naturaleza, la calma y la vida comunitaria.

Asimismo, las casas fueron construidas con la mano de obra de sus propios habitantes, a partir de materiales acordes con el entorno natural. Esto hizo del espacio residencial y su paisaje un territorio cargado de significaciones, que poco a poco fue re-

forzando el anclaje particular en el territorio. Al respecto, comenta una habitante:

[...] la casa que hicimos son puros octógonos, todo es como la circularidad de los espacios, es como la placidez, no sé cómo decirlo pero es como algo plácido [...] (mujer adulta, Comunidad Ecológica).

En relación con el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana, se observó que esta articulación descansaba sobre el automóvil privado, pues permitía a los habitantes una mayor individualización en los desplazamientos, una mayor autonomía y el uso “a la carta” de los recursos del espacio metropolitano (Rougé, 2005). En este sentido, para la mayoría de los hogares de clase media que se alejan de la ciudad y deciden instalarse en la periferia, el automóvil particular juega un rol esencial en la movilidad cotidiana, haciendo posible “la distancia”.

Sin embargo, pese al papel de la movilidad en automóvil, se comprobó que había un gran grupo de familias para quienes las redes de vecindad y de apoyo de la proximidad eran un soporte importante para su movilidad cotidiana. Ya no se trata de organizarse para traer el agua, abrir los caminos o simplemente hacer una excursión al cerro, como ocurrió en los primeros años; ahora se trata de establecer redes entre vecinos que permiten mejorar los desplazamientos, coordinar las salidas y compartir tareas. Sobre todo, estas redes se ponen en marcha en relación con los hijos y la gestión de las movilidades cotidianas que atenderlos conlleva. Sobre esto una mujer dice:

[...] tengo amigas, por ejemplo el otro día tenía que ir al doctor y era lunes y tenía restricción y voy con una amiga [que] tenía una hora y me llevó, después yo la pasé a buscar, como que trato, tengo una buena red de apoyo aquí [...] (mujer joven, Comunidad Ecológica).

El asunto de la lejanía, la necesidad de un automóvil y una mayor disponibilidad de tiempo, hace que muchas de las familias que viven acá se organicen y busquen un soporte en la proximidad que les permita realizar sus actividades y, así, aliviar la tensión de la movilidad cotidiana.

Asimismo, el hecho de que dentro del componente socio-profesional de los habitantes de la Comunidad Ecológica de Peñalolén haya profesionales independientes, hace que muchos habitantes del sector no tengan necesidad de integrarse al mercado de trabajo más formal y por, lo tanto, no tengan necesidad de salir del barrio para trabajar.

En rigor, la proximidad se constituye para muchos individuos en una forma de habitar, tanto en las prácticas como en la sociabilidad, dando cuenta de una manera de ser y de pensar. De hecho, la proximidad se transforma en un soporte desde el cual los individuos experimentan de una forma particular y única la ciudad.

Para habitar en este territorio se requiere tener un control de las movilidades cotidianas y poner en práctica las capa-

ciudades individuales y familiares, como son la organización, el saber generar estrategias, la planificación, crear lazos de cooperación y aprender a convivir con los demás; estos mecanismos, a la larga, van creando un tipo de anclaje con el territorio que se habita.

Sin embargo, como ocurrió en El Castillo, no todos los habitantes tienen el mismo arraigo, pues se pudieron establecer diferencias entre los llamados colonos y aquellos residentes más recientes, así se puede concluir que la diversidad de relaciones tejidas con el territorio tendrá necesariamente una correlación con las prácticas de movilidad cotidiana puestas en marcha.

Se observó que la residencia y el entorno que rodean a la Comunidad Ecológica de Peñalolén, forman un soporte para las movi­lidades de sus habitantes, a partir de las cuales ellos cons­truyen su relación con la ciudad. La inmovilidad de algunos, los desplazamientos y las estrategias de otros, muestran una configuración espacial más deseada que rechazada, como podría ocurrirle a los otros periurbanos de la ciudad. En este sentido, existe una ruptura con el modo de vida de la ciudad; esa ruptura busca al privilegiar un modo de vida centrado en el espacio residencial-barrial y sus características; este modo de vida puede ser posible para algunos mediante el uso del automóvil privado y, para otros, a través de una concentración de las actividades en el espacio próximo.

3.3. Un lugar único en el centro de la ciudad

La Unidad Vecinal Portales, más conocida como Villa Portales, fue un proyecto emblemático de la construcción de la ciudad de Santiago de Chile, en la década los años cincuenta. Se trata de un conjunto habitacional ubicado en el pericentro de la ciudad, que contaba con grandes espacios verdes, plazuelas y árboles. Asimismo, las viviendas, casas y departamentos eran espacios muy amplios, luminosos y bien equipados que favorecían la vida en su interior y la interacción entre las diferentes escalas.

Quienes llegaron a habitar este lugar eran familias de clase trabajadora (profesores, empleados, oficinistas) afiliados a una caja de empleados particulares, a quienes se les dio la oportunidad de optar por una vivienda de calidad emplazada en el centro de la ciudad.

Los residentes de más edad establecieron su hogar y conformaron sus familias; se fueron estableciendo redes sociales y vecinales; los más jóvenes crearon lazos de amistad, se casaron con gente de la Villa y arrendaron o compraron una vivienda allí. Todo ello, poco a poco, fue haciendo las relaciones más estrechas y un arraigo más fuerte con el territorio.

Los grandes espacios verdes con los que contaba Villa Portales, sus jardines y árboles floridos, los grandes edificios y las amplias casas, fueron elementos que ayudaron a la conexión del adentro con el afuera, a la unión entre las diferentes escalas. La casa y el barrio eran uno solo.

En muchos de los relatos recogidos, la casa nunca apareció como un ente aislado o separado; esta no podía concebirse sin aquello que está más allá de ella. En este sentido, la casa no es un espacio que se cierra en su interior, sino que, más bien, funciona como aquella dialéctica entre el adentro y el afuera.

Una de las razones por las que se valora la casa allí, es por lo que sucede en sus alrededores. Este hecho se diferencia de lo que podría ocurrir en otros lugares más precarios, donde solo se habita la casa y no el barrio. Asimismo, la centralidad y la ubicación de la que goza la Villa, acentúan la importancia de vivir allí. Al respecto este comentario:

[...] este es como un lugar privilegiado, tiene locomoción para todos lados, tiene el metro, si tú quieres ir en bicicleta puedes ir hasta el centro [...] es súper central [...] (mujer adulta, Villa Portales).

Para muchos residentes, los espacios del barrio se constituyen en lugares importantes del imaginario; son espacios de circulación, de intercambio de servicios, de información y de conversación. La casa del vecino se convierte muchas veces en un lugar familiar, sitio al que se puede acudir en caso de necesidad, centro de discusión y de encuentro.

Al mismo tiempo, los comercios de proximidad son muy frecuentados para comprar pequeñas provisiones, como bebidas, dulces y pan, lo que da cuenta de las prácticas de movilidad a escala barrial. En estos comercios se conoce a su dueño, al tiempo que este conoce a los habitantes de la Villa; allí no solo se va a comprar, también se concurre con el fin de socializar. Incluso, se dan aquellas prácticas de barrios más populares, donde si el cliente no tiene dinero para pagar el artículo que compra, lo lleva "fiado"⁶. La socialización, la familiaridad y la confianza son modos de trato que aún se practican entre quienes habitan Villa Portales. Una vecina lo describe así:

[...] pero aquí me muevo con todas las cosas que me faltan, conozco a la señora del negocio de la esquina, conversamos; allá en el departamento tengo a la otra vecina que de repente me puede pasar plata y... "ah, me lo llevo igual" (mujer adulta, Villa Portales).

La tensión existente entre la movilidad cotidiana y el anclaje parece estar más equilibrada en Villa Portales, ya que, a pesar de que muchos habitantes privilegien la escala de la proximidad, son capaces de moverse y desplazarse hacia otras escalas, cuestiones que se resuelven por la centralidad, la accesibilidad y los equipamientos con las que cuenta la Villa. Asimismo, el uso de capacidades y competencias individuales y familiares permiten un mayor manejo de las diferentes escalas de la vida cotidiana.

⁶ Comprar "fiado" significa llevar el producto y pagarlo cuando se pueda. En este caso, el comprador queda anotado en una pequeña libreta. Este mecanismo es muy habitual en los barrios populares; se basa en la confianza mutua, existente entre el dueño del negocio y sus compradores.

Sin embargo, también existe otro perfil de habitantes que dista un poco de las características de los “anclados” y más comprometidos con este lugar. Se trata de un grupo de “descendientes” que manifiesta cierto rechazo hacia su barrio, sobre todo debido al proceso deterioro en que se encuentra actualmente. En este caso, el territorio de proximidad funciona como un soporte de tipo más práctico que afectivo.

Es el caso de un joven profesional de la Villa, que trabaja en el centro de la ciudad, a muy pocos minutos de su casa. A pesar de que este joven manifiesta un aprecio por su barrio, se involucra muy poco con el lugar, y realiza pocas actividades en la proximidad. Dice no frecuentar el centro comercial que está a pocos pasos de la Villa, ni realizar trámites, ni efectuar compras en la misma comuna y, mucho menos, salir a divertirse en su espacio próximo. A este joven le gustaría cambiar de barrio, pero no cuenta con los recursos suficientes para hacerlo; por este motivo prefiere desplazarse al barrio alto de la ciudad, hacer sus trámites en las comunas del centro de Santiago y Providencia y salir a divertirse a la Plaza Ñuñoa o a la Plaza Italia⁷.

Esta misma relación con la proximidad se pudo comprobar también con otros habitantes de Villa Portales, quienes realizaban gran parte de sus actividades en el “barrio alto de la ciudad”. Ello evidencia una proximidad que hace posible efectuar una movilidad cotidiana debido a la buena accesibilidad de este territorio, que permite la diferenciación social entre quienes hacen sus compras en la comuna y entre quienes “salen” y cuentan con más opciones de “elegir”.

Muchos de estos habitantes expresan su deseo de abandonar la Villa, pero esto nada tiene que ver con los factores geográficos y de localización, sino más bien es debido al deterioro social y económico que ha sufrido el barrio en los últimos años. Esto es un factor determinante en el tipo de soporte que son el territorio de proximidad y las prácticas de movilidad cotidiana que se pondrán en marcha.

Para terminar, se pueden plantear dos figuras del barrio, como soporte, y su relación con la movilidad en el barrio de Villa Portales. La primera es aquella que da un soporte más simbólico en la proximidad, que se manifiesta por medio de una movilidad a pequeña escala (anclada y sedentaria) o mediante la realización de movilidades más intensas dentro de la ciudad (anclados, pero móviles). La segunda, es la figura representada por los individuos que ven en el barrio un soporte más práctico (o instrumental), donde el espacio de la Villa le permite al individuo una movilidad alta en la ciudad. En este caso, se trata de personas que, frente a la imposibilidad de cambiar de lugar de residencia, echan mano a los recursos del espacio que habitan (localización, accesibilidad, centralidad, etc.), para que mediante sus desplazamientos cotidianos puedan escapar de una condición ambiental indeseada.

7 Las comunas de Providencia y Ñuñoa corresponden a la zona oriente, zona acomodada de la ciudad. Plaza Italia se encuentra en el límite entre Providencia y la comuna céntrica de Santiago.

4. Las evoluciones de las relaciones de proximidad y la movilidad en la ciudad contemporánea

En los casos de estudio que se han presentado en este artículo, el rol de la proximidad existe como una oscilación entre arraigo y movilidad, entre rechazo y confinamiento. Al mismo tiempo que el barrio se valora por sus aspectos simbólicos, como un espacio importante de vida, también se le aprecia por sus aspectos más instrumentales o prácticos, por sus usos y funciones, en la manera como se combinan las relaciones del barrio con la casa y con la ciudad.

Específicamente en el caso de los habitantes más pobres de la ciudad de Santiago de Chile, se puso en claro cómo el territorio de proximidad se constituía en una base de apoyo que les permitía a estos desarrollar estrategias de supervivencia e inscribirse dentro de un espacio social. La localización del trabajo en la proximidad y la importancia de las redes vecinales y sociales, convertían el territorio de proximidad en un escenario de “dependencia” que oscilaba para los más pobres entre el arraigo y el confinamiento.

Asimismo, en el caso de la Comunidad Ecológica de Peñalolén se constató que las clases medias y altas de la ciudad de Santiago de Chile construyen nuevas formas de relación con la proximidad, en las que el barrio no solo se constituye en un lugar de identificación y estratificación social, sino que también es para muchos individuos el lugar desde donde desarrollan prácticas y estrategias de movilidad cotidiana. La importancia que, por ejemplo tiene allí el trabajo “in situ” clasifica al barrio como un lugar de recursos igualmente importante para las clases medias-altas, siendo esto un amortiguador ante la urgencia de una movilidad más lejana y agotadora.

De este modo, los lazos creados, junto con las relaciones de vecindad, actúan como elementos complementarios de las movilidades que, debido a la localización periférica donde se encuentran, resultan ser más costosas y requieren mucha planificación. A partir del caso de la Comunidad Ecológica de Peñalolén, se observa cómo para algunos habitantes resultaba fundamental poder contar con redes para coordinar sus salidas y cuidar a los hijos, pues ello formaba parte de lo que permite una determinada movilidad.

Para las zonas más centrales y tradicionales de la ciudad, la realidad encontrada no fue muy distinta. En este sentido, y específicamente en el caso de Villa Portales, el fuerte arraigo al barrio, originado por la historia compartida y los vínculos construidos, no se contradice con la movilidad cotidiana; por el contrario, esta es posible gracias a las condiciones de accesibilidad y movilidad con las que cuenta el barrio. Son los recursos del barrio y los arraigos establecidos los que permiten al individuo explorar nuevos territorios y, al mismo, tiempo sentirse parte de una comunidad; es decir, poder construir lugares donde es posible permanecer e, igualmente, poder salir a experimentar la ciudad.

Finalmente, a partir de esta reflexión se avanza en la idea de que la adscripción al territorio de proximidad no es solo una

condición para los grupos cautivos, sino de todos los grupos sociales que habitan la ciudad. El individuo no se debe analizar como un "residente" siempre móvil, sin lazos ni adscripciones; sino, por el contrario, como un "habitante", alguien que practica y vive los lugares, que está sujeto a restricciones, tiene lógicas de acción, desarrolla estrategias y genera lazos con los espacios que habita.

Sin embargo, no se puede olvidar que ese "ideal de proximidad" tampoco excluye la creación de nuevas proximidades. Si

bien los habitantes pueden establecer sus relaciones de proximidad (prácticas y simbólicas) en los espacios cercanos a su residencia, hoy día también pueden hacerlo en lugares de referencia más alejados, teniendo en cuenta que la habitabilidad y los modos de vida no solo se reducen a la escala más próxima. En este sentido, y a modo más de apertura que de cierre de esta reflexión, se deja sobre la mesa un tema que debe ser profundizado en investigaciones posteriores, dando cuenta de la evolución de las relaciones de proximidad en la ciudad contemporánea. **IS**

Bibliografía

- AGIER, M. (1999). *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*. Paris: Éd. des Archives Contemporaines.
- AUTHIER, J.-Y. (2005). "Le quartier : un espace de proximité ?" En: BOURDIN, A., LEFEUVRE, M.-P.; GERMAIN, A. (ed.) *La proximité: construction politique et expérience sociale*. Paris: L'Harmattan, pp. 207-220.
- BAUDIN, G. (2007). "De la proximité comme analyste". En: *L'homme et la société*, Quêtes identitaires, ré-ancrage territorial, vol. 3, No. 165, pp. 117-132.
- BAUMAN, Z. (2003). *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.
- DUBOIS-TAINE, G.; CHALAS, Y. (1998). *La Ville émergente*. Paris la Défense: Ministère de L'équipement, du Logement et des Transports. Plan Construction. Secrétariat, permanent.
- DUCCI, M. E. (2000). "Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana". En: *Eure*, vol. 26, No. 79, pp. 5-24.
- FIGUEROA, O.; RODRÍGUEZ, C. (2013). "Urban transport, Urban Expansion and Institutions and Governance in Santiago, Chile". En: G. R. o. H. S. (ed.) *Sustainable Urban Mobility*. UN-Habitat.
- GRAFMEYER, Y. (2006). "Le quartier des sociologues". En: AUTHIER, J.-Y.; BACQUE, M.-H.; GUERIN-PACE, F. (ed.) *Le quartier: enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*. Paris: La Découverte.
- GREENE, M.; SOLER, F. (2004). "Santiago: de un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones". En: DE MATTOS, C., DUCCI, M., RODRÍGUEZ, A & YÁÑEZ, G. (ed.) *Santiago en la globalización: ¿Una nueva ciudad?* Santiago: Ediciones Sur. Libros Eure, pp. 47-87.
- JOUFFE, Y.; & CAMPOS, F. (2009). "Movilidad para la emancipación o el arraigo". En: *Ciudades*, No. 82. México.
- JOUFFE, Y.; LAZO, A. (2010). "Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile". En: *Eure*, No. 36, Santiago, pp. 29-47.
- KAUFMANN, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s'enraciner*. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- LAZO, A. (2012). *Entre le territoire de proximité et la mobilité quotidienne. Les ancrages et le territoire de proximité comme support et ressource pour les pratiques de mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili*. Doctorado en Geografía y Planificación Territorial, Universidad de Toulouse II Le Mirail, Toulouse.
- LAZO, A.; CALDERÓN, R. (2011). "La proximidad en las prácticas de movilidad cotidiana. El caso de un barrio de la periferia de Santiago de Chile". En: *Revista Geográfica del Sur*, No. 3. Chile.
- LEFEUVRE, M.-P. (2005). "Proximité spatiale et relations sociales. Introduction". En: BOURDIN, A., GERMAIN, A.; LEFEUVRE, M.-P. (ed.) *La proximité: construction politique et expérience sociale*. Paris: L'Harmattan.
- PIOLLE, J. (1990-1991). "Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialité?". En: *L'espace géographique*, No. 4).
- ROUGÉ, L. (2005). *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain les captifs du périurbain*. Tesis de doctorado en Geografía, Universidad de Toulouse II, Le Mirail, Toulouse.
- VIARD, J. (1994). *La société d'archipel; ou les territoires du village global*. La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.