



INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

Imaginarios en movimiento

Análisis de tramas de sentido en el transporte público de Santiago de Chile

Tesis presentada para obtener el grado académico de
Magíster en Desarrollo Urbano

Daniel Muñoz Zech

Profesor guía: Rodrigo Salcedo Hansen
Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales
Pontificia Universidad Católica de Chile

11 de noviembre de 2013
Santiago, Chile

Aunque sea mi nombre el que figure como autor de este trabajo, son en realidad muchas más las manos y mentes que colaboraron en darle forma. Resulta inevitable mencionar a las siguientes personas.

A María Jesús, por la paciencia, la confianza y estar siempre.

A mi familia, por perdonarme los fines de semana.

A mis compañeros de taller: María Angélica Illanes; Jean-Paul Kaiser; Alejandra Parragué; Valentina Pozo; Nicole Pumarino y Valentina Salgado, por los almuerzos y el optimismo.

A Sebastián Silva por el talento y la incondicionalidad.

A Elizabeth Lizama por su explícita y obstinada fe en mí y mi trabajo.

A Gonzalo Cáceres y Gonzalo Salazar por tratarme como un par académico.

A Rodrigo Salcedo por las horas extras, la crítica acuciosa y reírse de mi gravedad.

Por último, a todas las personas que de manera anónima figuran dentro de esta tesis, por permitirme acceder a una parte de sus vidas para conocer mejor el pulso de mi ciudad.

A todas ellas y ellos, mi más sincero agradecimiento.

Esta tesis contó con el apoyo de la Beca para Realización de Magíster en Chile del Programa de Capital Humano Avanzado de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica del Gobierno de Chile.

RESUMEN

La tesis desarrolla un análisis comprensivo, preguntándose por los modos en que las prácticas de movilidad cotidiana de los usuarios del transporte público de Santiago se vinculan con los imaginarios urbanos que éstos depositan sobre su ciudad. En el contexto particular del proyecto modernizador Transantiago, el estudio centra su trabajo sobre la exploración cualitativa de esta dinámica, enfocándose en las características de una relación hasta ahora poco explorada.

Buscando hacer eco de las preocupaciones levantadas por el “paradigma de la movilidad”, el estudio se dedica a la descripción acuciosa de experiencias de movilidad en transporte público, y profundiza en los enlaces posibles con un concepto de imaginarios urbanos revisado críticamente.

A través de viajes acompañados y entrevistas con apoyo fotográfico, la tesis recoge las experiencias, relatos y perspectivas de doce viajeros, usuarios del transporte público de Santiago, y ahonda en las formas en que éstos comprenden y valoran sus viajes y la ciudad que los alberga. A partir de este trabajo se propone una discusión sobre tres perfiles imaginarios prevalentes en los discursos de los informantes, haciendo especial hincapié en los desajustes simbólicos entre las pretensiones renovadoras del sistema Transantiago y las experiencias de frustración de sus usuarios.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	6
MARCO TEÓRICO	10
Movilidad: Valoraciones y tácticas en movimiento	10
I. Estudios estructurales de movilidad: cuando el mundo se acelera.....	10
II. Del transporte a la movilidad: virajes y paradigmas.....	11
III. Disputas y (des)encuentros: El transporte público como objeto de estudio	12
Imaginario urbano: Movilización de experiencias y relatos	13
I. Introducción al concepto de imaginarios urbanos: Desandando la genealogía de un concepto esquivo	13
II. Distinción del concepto de imaginarios urbanos: Definiendo fronteras teóricas.....	16
III. Elaboración del concepto de imaginarios urbanos: Ensayo de una definición operativa....	21
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	28
OBJETIVOS.....	28
ESTRUCTURA METODOLÓGICA.....	29
Sobre el enfoque.....	29
Sobre las técnicas.....	30
I. Imágenes e imaginarios.....	30
II. Etnografía móvil, viajes acompañados	32
Sobre la muestra	33
ANÁLISIS DEL TRABAJO DE CAMPO	39
La experiencia del viaje	39
I. Cuerpos exigidos, cuerpos restringidos	39
II. Metamorfosis del viajero.....	41
III. La expansión de una red de actores	42
Transantiago y los modos de viaje	45
I. “¡Transantiago es malo!”	45
II. ¿Vamos en micro o en metro?.....	47
El transporte público como punto de observación de la ciudad.....	52
I. Navegación.....	52
II. Topofilia	56

CONCLUSIONES – Tres imaginarios de ciudad.....	59
Ciudad hostil, metrópolis frenética.....	60
Ciudad desigual y fragmentada.....	62
Ciudad en conflicto con la modernidad.....	63
BIBLIOGRAFÍA.....	66
LISTADO DE IMÁGENES.....	5
ANEXOS.....	71

LISTADO DE IMÁGENES

Tabla 1. Concentración de viajes por trabajo. *Página 34.*

Tabla 2. Concentración de viajes en transporte público. *Página 34.*

Figura 1. Concentración de viajes en transporte público, según macrozonas. *Página 35.*

Tabla 3. Muestra del estudio. *Página 36.*

Figura 2. Representación aproximada de rutas en transporte público de los doce informantes de este estudio. *Página 36.*

Figura 3. Fotografía tomada por Paulina. *Página 40.*

Figura 4. Fotografía tomada por Cristián. *Página 42.*

Figura 5. Fotografía tomada por Guido. *Página 47.*

Figura 6. Fotografía tomada por Ángela. *Página 49.*

Figura 7. Fotografía tomada por Patricio. *Página 50.*

Figura 8. Rutas de Verónica y Francisca (del trabajo a la casa). *Página 55.*

Figura 9. Fotografía tomada por Patricio. *Página 56.*

Figura 10. Fotografía tomada por Ángela. *Página 57.*

Figura 11. Fotografía tomada por Cristián. *Página 58.*

Figura 12. Rutas de Cristián (del trabajo a la casa) y Ángela (de la casa al trabajo). *Página 59.*

INTRODUCCIÓN AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

*Hay tantas representaciones imaginarias de la ciudad como ciudades,
pero también como maneras de estar en la ciudad, de posibilitar la marcha y el movimiento*

Olivier Mongin

La preocupación central de esta tesis dice relación con la forma en que la movilidad cotidiana en el transporte público de Santiago se vincula con los imaginarios urbanos que se depositan sobre la ciudad. Con el supuesto a la base de que las experiencias cotidianas informan y formulan las matrices de sentido que llamamos imaginarios urbanos, vale la pena preguntarse de qué maneras nuestros imaginarios de ciudad se ven nutridos y afectados por lo que vivimos en nuestro viaje diario a través de ella.

Es en el viaje diario que podemos recorrer la ciudad, mirándola. Accedemos al panorama que entregan los edificios y los parques, las transformaciones de la vía pública y de las fachadas de las casas patrimoniales. Vemos las diferencias de infraestructura que anuncian el paso de una comuna a otra, y atestiguamos la desaparición de antiguos inmuebles para ser reemplazados por el ubicuo “edificio de inmobiliaria”. También podemos ver los atochamientos y las protestas, los movimientos peatonales y las personas en situación de calle que se arremolinan en algunas esquinas.

En el caso privilegiado del transporte público, además, el viajero urbano presencia en primera fila a los otros pasajeros. Practicar e imaginar la ciudad no pasa sólo por la observación de un “panorama urbano”, sino que también por la interacción directa con los otros sujetos que pululan por la urbe. Es en estas instancias que el santiaguino puede tomarle el pulso a su ciudad; formular un relato respecto de la cultura de sus habitantes y encontrarse cara a cara con la consabida “diversidad urbana” que puebla los textos especializados. Es al esperar juntos largo rato en el paradero, al aceptar que nos cedan el asiento o al dar un codazo al que no nos deja salir del vagón que el imaginario urbano de Santiago se completa. Son estos roces y encuentros entre desconocidos, que comparten la necesidad de utilizar el transporte público, los que configuran el caldo de cultivo simbólico que da nombre y carácter a la ciudad que llamamos nuestra.

Es en el transporte público donde percibimos el caleidoscopio que compone la vida urbana, a través de las diferentes características de las personas que allí nos encontramos. Asimismo, el percibir la ciudad como un tramado espacial, por sesgada que sea la ruta para recorrerla, nos permite entenderla como una totalidad cambiante, que tiene un cierto orden que nos desafía a ser comprendido.

Es desde este punto de partida que preguntas interesantes pueden formularse. ¿Son diferentes los imaginarios de los usuarios de metro que del de los usuarios de bus? ¿Qué tan propia sentimos la ciudad al recorrerla todos los días en transporte público? ¿Qué tácticas despliegan los viajeros para responder a las exigencias y tribulaciones del trayecto compartido?

El contexto del estudio también resulta particular. Iniciado a fines del año 2005 en su primera etapa, y completada su segunda etapa en 2007, el sistema Transantiago constituyó una apuesta ambiciosa y compleja para la modernización del transporte público de la capital.

Sebastián Ureta (2012) describe a Transantiago como un “experimento monumental”, y el apelativo parece adecuado. Al ser una reforma sin precedentes a nivel de escala, y con una planificación previa que se remonta al año 2000, el plan tras Transantiago consistía en la reformulación de la manera de viajar en transporte público a todo nivel. Todo cambió: los buses y sus rutas, la infraestructura de los paraderos, el sistema de pago, la relación con los proveedores del servicio, el sistema de información, etc. “La promesa era producir un sistema de transporte público de «clase mundial», que mostrara los éxitos del desarrollo chileno de las últimas dos décadas” (Ureta, 2012, p. 5).

El relato de progreso que sustenta el proyecto, así, se visibiliza no sólo en la actualización tecnológica y en sus referentes de diseño, sino que también en la pretensión modernizadora de reformar un sistema de esta escala de complejidad “desde cero”. La refundación de Santiago se realizaría, desde esta perspectiva, a bordo de un bus de Transantiago.

Pero la reestructuración del funcionamiento de la red de superficie no podía ocurrir sin establecer vínculos estratégicos y funcionales con el servicio de transporte bajo tierra. El trabajo conjunto con Metro de Santiago no sólo posibilitaría la reformulación total del sistema, sino que permitiría también el uso más eficiente de una infraestructura de primera calidad, disponible y subutilizada (Correa et al, 2000).

De esta forma, el sistema Transantiago no se beneficiaría sólo de la eficiencia de una red de metro en expansión, sino que también podría capitalizar la legitimidad de la que el tren subterráneo gozaba entre la población. En cierta medida, Metro de Santiago albergaba elementos referenciales (de higiene, eficiencia, profesionalismo, seguridad, etc.) esenciales para las pretensiones modernas del sistema a estrenar.

La articulación entre bus y metro sería la piedra angular de la nueva propuesta. Transantiago, como sistema de transporte público, enfatizaría ante todo la intermodalidad como la clave de su funcionamiento. En su planteamiento original los buses se dividirían entre “micros alimentadoras” y “troncales”, incentivando un viaje urbano en varias etapas interconectadas por la figura del trasbordo. Esta estructura de operación sería, quizás, la que cambios más potentes acarrea a la vida cotidiana de los usuarios de transporte público de la ciudad. Como se verá más adelante, la desaparición de las “micros amarillas”, con sus largos recorridos que enlazaban varias comunas en un solo trayecto, no acontecería sin dejar un vacío.

También a nivel experiencial la implementación del Transantiago goza de un alto protagonismo. Los potentes cambios socio-técnicos y logísticos que significó el nuevo sistema provocaron, y de esto no hay duda, fuertes impactos en la cotidianidad de los viajeros. Como se verá, es del interés de esta tesis desarrollar la idea de que en las prácticas cotidianas (como las de movilidad) se juegan, consolidan y reformulan las matrices simbólicas que pueden llamarse imaginarios urbanos.

Con este objetivo a la vista, se intentará profundizar en la presentación de oportunidades de enriquecimiento conceptual si los estudios de experiencia de movilidad e imaginarios urbanos trabajan en conjunto. Las conclusiones de esta tesis recalcan la fertilidad del ejercicio, y configuran una invitación a replicarlo bajo distintos contextos y ópticas.

Uno de los propósitos fundamentales del presente trabajo es recalcar que los estudios que se enfocan en la experiencia de movilidad pueden enriquecerse de la incorporación de un enfoque que considera el concepto de imaginarios urbanos. Del mismo modo, la perspectiva de los imaginarios urbanos como preocupación académica se beneficiaría de centrar sus estudios en torno a las prácticas cotidianas que vinculan a los sujetos con sus ciudades, otorgando sustento concreto y registrable al análisis de la formación de estas matrices de sentido.

Así, esta tesis pretende demostrar cómo en las prácticas de la movilidad en transporte público se traslucen, formulan y consolidan los discursos y nociones simbólicas que permiten a los sujetos hablar de un cierto “carácter” de Santiago y sus habitantes. De manera igualmente relevante, se ambiciona destacar la importancia y oportunidades asociadas al análisis urbano desde un punto de vista profundamente cualitativo. Metodológicamente el trabajo pretende ser un aporte en la aplicación de técnicas de investigación no convencionales pero sumamente útiles para la descripción densa de la vida cotidiana y para acceder a los discursos y perspectivas que organizan los imaginarios urbanos.

Relacionar las esferas de la movilidad y de los imaginarios se ha hecho pocas veces antes. Con una clara influencia estructuralista, los estudios centrados en transporte concuerdan en entender que la movilidad constituye un espejo de la condición social. ¿Es posible pensar que las prácticas de movilidad sean no un espejo, sino que un *productor* de condición cultural?

Richard Morse (2005), al plantear el concepto de “arenas culturales” nos regala una puerta para aproximarnos a la pregunta. Particularmente pensando en el sistema Transantiago, resulta interesante plantearse el desafío de explorar hasta qué punto este complejo funcional, como soporte de tácticas cotidianas de desplazamiento, puede albergar las contradicciones y tensiones propias de un proyecto modernizador que es percibido como lleno de falencias. ¿Qué rol juegan el sistema y los imaginarios presentes en las formas que toman los viajes cotidianos de transporte público de Santiago? ¿Puede decirse que las disposiciones de ambos elementos se influyen mutuamente? ¿De qué maneras ocurre?

La preocupación de Morse por explorar los alcances e influencia de la cultura en el ámbito urbano ha sido abordada, por Adrián Gorelik (2002), como un factor fundamental en la elaboración de una crítica anti-estructuralista específicamente situada sobre el escenario latinoamericano, y que interpela tanto a investigadores como a planificadores urbanos. El ámbito de la movilidad cotidiana en transporte público, donde confluyen tanto los objetos planificados como las subjetividades vivenciadas, nos permitirá concluir que el sistema Transantiago leído en clave de arena cultural ha tenido y sigue teniendo fuertes incidencias en la esfera de las significaciones.

La movilidad cotidiana es un proceso continuo, en diálogo con espacios pero no confinada a ellos. El viaje por la ciudad nos vincula no con uno, sino que con un continuo de lugares que se acaban por configurar en un paisaje urbano que valorizamos de manera compleja. Esta valorización puede ser fuente de las ideas desde las cuales comprendemos nuestra ciudad, y la hacemos acreedora de una cierta narrativa. Tanto al desplazarnos por las líneas de un escrito como por las calles de la ciudad, no es sino a través del movimiento que nuestras impresiones respecto de algo se generan. De la misma forma en que no abrimos un libro para quedarnos mirando una sola palabra, tampoco salimos a la calle para

quedarnos parados en la acera. Caminamos, nos desplazamos por sus surcos y vamos descifrando el misterio en movimiento.

Si entendemos el viaje urbano como algo que la ciudad nos entrega (a través de sus sistemas, paisajes y habitantes), la relación entre imaginarios urbanos y experiencias de movilidad se torna bidireccional. En este proceso, las personas se forman ideas de la ciudad, pero también las manifiestan. Los imaginarios se dibujan a partir de la experiencia de viaje, tanto como la experiencia de viaje es guiada e interpretada por los imaginarios. Desplazarse por la ciudad es dejar que la ciudad también se desplace por nosotros. Y todo desplazamiento deja marcas. Leer esas marcas es el objetivo de esta investigación.

MARCO TEÓRICO

*No hay coincidencia alguna entre el mapa de una ciudad que desplegamos y consultamos
y la imagen mental que surge en nosotros con sólo nombrarla y por el sedimento depositado en la memoria por
nuestros vagabundeos cotidianos*

Julien Gracq

Movilidad: Valoraciones y tácticas en movimiento

I. Estudios estructurales de movilidad: cuando el mundo se acelera

El punto de partida fundamental que autores como Bourdin (2002) utilizan para justificar el desarrollo de los estudios de movilidad, es entender al mundo urbano contemporáneo como crecientemente acelerado, de desplazamientos generalizados y muchas veces “prescritos” (Le Breton 2004a citado en Lazo, 2012, p. 20). Paola Jirón describe a la movilidad como “un emblema del tiempo actual, y aunque históricamente nuestras sociedades han sido caracterizadas por un aumento de la movilidad de cada esfera, sus múltiples formas, velocidad y variedad no tienen precedente” (Jirón, 2008, p. 18).

Considerado como un desafío para los estudios urbanos, el problema de la movilidad fue pronto entendido por los científicos sociales como una óptica específica de comprensión de la desigualdad y segregación expresadas en la ciudad. Así, el pensamiento estructuralista guiaría el análisis de los estudios más destacados, revisando cómo las posibilidades que los individuos y grupos tienen para viajar se ven segmentadas y diferenciadas de acuerdo a las desigualdades expresadas en el territorio. Jean-Pierre Orfeuill (1999) observa cómo el acceso a la movilidad puede plantear, para grupos de bajos ingresos, un obstáculo más difícil de superar que el de acceder a vivienda o a servicios. Muchas veces la elección del lugar donde se vive queda supeditada a la posibilidad de mantenerse vinculados a una red de movilidad que conecte con oportunidades de trabajo.

Tomando las preocupaciones por el acceso a las redes, Kaufmann y Flamm (2006) desarrollan el concepto de *motility*¹, buscando referirse no a qué cantidad y calidad de viajes realizan los sujetos, sino al potencial que poseen para desplegarlos: “[*motility*] puede definirse por cómo un individuo o grupo toma posesión del reino de posibilidades de movilidad y lo desarrolla para proyectos personales” (Flamm y Kaufmann, 2006, p. 168). El aporte central de esta forma de enfocar la problemática es haber introducido la movilidad al ámbito conceptual de los capitales, retomando el pensamiento estructuralista de Bourdieu.

También influidos por un enfoque de inclinación estructuralista, Jouffé y Lazo (2010) se concentran sobre las tácticas cotidianas de respuesta a sistemas tecnológicos que imponen una forma de viajar. Amparados por las ideas de Foucault, los autores plantean que la movilidad cotidiana constituye una arena donde se despliegan relaciones de poder, y que, en definitiva, la movilidad es un acto de poder en sí mismo.

¹ Derivado de la palabra en inglés para movilidad, *mobility*.

Pero la movilidad como fenómeno no expresa solamente diferenciales de poder y segregación socioeconómica. Lazo (2012) hace un llamado a no centrarse solamente en variables estructurales, como clase social o localización en la ciudad, sino que también a valorizar el ámbito de la experiencia y las tácticas de desplazamiento. “La movilidad es diferente desde un punto de vista cualitativo” dirá la autora (Lazo, 2012, p. 24), enfatizando en la necesidad de explorar en detalle la experiencia de los sujetos que viajan, describiendo sus tácticas móviles y buscando en ellas nuevas formas de comprender la necesidad de desplazarse por el entorno urbano.

II. Del transporte a la movilidad: virajes y paradigmas

John Urry, y otros autores influenciados por los estudios de la ciencia, han postulado que los últimos años han visto surgir un cambio en la forma de problematizar la movilidad como fenómeno. Este “giro hacia la movilidad” (*mobility turn*) es recogido por varios científicos sociales y establece que “antes del movimiento no hay nada; el movimiento expresa cómo son las cosas” (Urry, 2011, p. 33).

El cambio de dirección es más radical que sólo un énfasis en una temática poco estudiada. La movilidad como concepto genérico, que refiere no sólo a los viajes de los seres humanos (en todas sus formas; migracionales, cotidianas, comunicacionales), sino que también al de los objetos, plantea principios epistemológicos desde los que las ciencias sociales deben levantarse para volver a mirar el mundo. La realidad es aprehendida desde una mirada fijada en las controversias; en los fugaces momentos e instancias que se articulan en forma de red, involucrando tanto humanos como no humanos (Latour, 2008).

En este contexto, la movilidad se refiere a todas las formas en que la gente se relaciona socialmente para cambiar de lugar, lo cual considera la suma de viajes realizados y las distancias atravesadas, pero también las expectativas, experiencias, consecuencias e impacto que estos viajes tienen sobre la vida de la gente y cómo afectan las prácticas de movilidad y el diario vivir (Jirón, 2008, p. 18)

Desde este giro hacia la movilidad se consolida finalmente lo que Sheller y Urry (2006) llaman “el nuevo paradigma de la movilidad”. Este enfoque, según los autores, trasciende la dicotomía entre estudios de transporte y estudios sociales, que ellos identifican como estática y poco fértil.

La crítica levantada por este paradigma es triple. En primer lugar, se cuestionan los estudios de movilidad como atrapados en “fortalezas disciplinares”, con débiles puentes de comunicación con otras áreas del conocimiento. El nuevo paradigma de la movilidad, aseguran los autores, es radicalmente post-disciplinario.

La segunda crítica se levanta contra los estudios de transporte, que “principalmente se concentran sobre la naturaleza cambiante de los sistemas de transporte y ha desarrollado un cierto determinismo tecnológico. Examina escasamente los complejos procesos sociales que subyacen y orquestan los usos de ese transporte” (Urry, 2011, p. 20). La experiencia y cultura de los usuarios del sistema han gozado de poca atención desde esta mirada, con un sesgo más bien tecnológico.

La tercera crítica apunta en dirección de las ciencias sociales. Se cuestiona un “sedentarismo” en el pensamiento de la sociología, antropología y estudios culturales: “El viaje ha sido visto por las ciencias sociales como una caja negra, una colección neutral de tecnologías y procesos” (Sheller y Urry, 2006, p. 208). Se identifica con claridad una tendencia a entender los fenómenos de interés para las ciencias sociales como eventos que “ocurren en un lugar”, pero no se considera que el desplazamiento mismo pueda ser el foco de interés, o la fuente de variables explicativas. En palabras de Jirón (2007, p. 195): “La vida no para mientras las personas se mueven”.

En tanto el viaje no debe ya ser comprendido como una caja negra o un espacio cotidiano desprovisto de experiencias significativas, es necesario plantearse la posibilidad de que estos dispositivos de viaje (el auto, el bus, el metro, la bicicleta) puedan convertirse en sí mismos en espacios simbólicamente relevantes. Pero “son todavía muy pocos los estudios en Latinoamérica que observan la movilidad urbana diaria desde una perspectiva experiencial” (Jirón, 2008, p. 23-24), y mucho menos aquellos que se centran sobre la relación bidireccional entre vida cotidiana y movilidad.

Urry plantea que las distintas formas de movimiento, entrelazadas con prácticas sociales que dependen de elementos temporales y espaciales, “son importantes modos en los que el mundo más allá de uno mismo es percibido y experimentado (...), cómo el mundo llega a ser visto, sentido, experimentado y conocido, cómo es convertido en un objeto de afecto” (Urry, 2011, p. 59-60). Es desde este punto de vista que los imaginarios urbanos, concepto desarrollado más adelante, pueden convertirse en un parámetro interesante y útil para describir y explorar los alcances valorativos del viaje en la ciudad.

III. Disputas y (des)encuentros: El transporte público como objeto de estudio

Lo que vuelve único al transporte público como espacio experiencial y escenario de investigación se manifiesta en base a dos ejes. El primero es comprenderlo como un mecanismo de viaje que nos garantiza compañía no seleccionada. El ciudadano se integra a una experiencia que muy probablemente será compartida con personas cuya presencia, en principio, no puede ser vetada. Esta situación es, de entre todas las opciones que existen para la movilidad urbana, la que más fielmente refleja el principio de la vida en la ciudad, que se asocia con la vivencia de la fugacidad y la diversidad social:

Las prácticas de movilidad cotidiana urbana desarrolladas por los habitantes de las grandes ciudades también generan relaciones sociales significativas entre éstos y el espacio urbano, y si bien no cuentan con el nivel de consenso y estabilidad tradicionalmente requeridas por las ciencias sociales en la medida que promueven formas de identidad, relaciones sociales e integración social más individualizadas y coyunturales, son fundamentales para promover la visibilidad y el reconocimiento de “otros”. De esta manera, en ciudades tan segregadas como las chilenas, los espacios de transporte público, lugares de tránsito o estancia corta también pueden constituirse en instancias de sociabilidad, encuentro e interacción social (Jirón, Lange y Bertrand, 2010, p. 38).

El segundo eje de especificidad radica en el hecho de que, al pagar para subir a un bus o descender al tren subterráneo, estamos incorporándonos al funcionamiento de un sistema particular y hasta cierto punto planificado. El adjetivo “público” no expresa solamente la compañía de desconocidos, sino que

también la presencia de un aparato central que, en mayor o menor medida, interviene. El caso particular de Transantiago ha sido abordado por Ureta (2012), que lo entiende como un proyecto con pretensiones modernizadoras que acarrea exigencias y expectativas que se depositan sobre el usuario. Metro de Santiago, según plantea el autor, desplegó a partir del 2005 una serie de estrategias y dispositivos normalizadores, buscando la “educación” de sus nuevos usuarios y la optimización de su funcionamiento a través de la designación de tipologías de comportamiento y el disciplinamiento de los cuerpos de los viajeros.

Así, no es sólo la relación de los sujetos con los otros pasajeros, sino que también con el propio sistema, lo que debe ocuparnos a la hora de centrar nuestra atención sobre experiencias de movilidad en el transporte público. Bruno Latour (2008) entiende a un “actor” como a cualquier cosa reconocible como entidad que haga a otros actores “hacer algo”. Desde un punto de vista pragmático, el filósofo francés propone una perspectiva simétrica que no se preocupe de distinguir entre humanos y no humanos, pues de ambos mundos pueden provenir fuerzas que generen cambios relevantes. El sistema Transantiago será entendido entonces también como un actor, con el que los informantes pueden mantener una relación. En la misma línea, este sistema se entiende como inserto en un mecanismo todavía más grande y complejo; articulando dispositivos tecnológicos y actores humanos coordinados (Latour, 2001; Buscher, 2006). Finalmente, la ciudad también es observada desde la plataforma móvil del transporte público, comprendida y valorizada de maneras específicas que vale la pena conocer.

Imaginario urbano: Movilización de experiencias y relatos

I. Introducción al concepto de imaginarios urbanos: Desandando la genealogía de un concepto esquivo

El concepto de *imaginario urbano* sigue siendo relativamente nuevo, incluso contando con una tradición teórica y bibliográfica creciente y reconocible. En muchos contextos académicos se le identifica como una voz que no resulta ya desconocida, aunque su nivel de legitimidad epistemológica levanta todavía ciertas dudas.

Pese a todas las diferencias que puedan encontrarse entre las tradiciones de los estudios urbanos y de las ciencias sociales, hasta la primera mitad del siglo XX éstas coinciden en una tendencia en particular: una acentuada desestimación de los aspectos culturales que comparecen en sus objetos de estudio². Mientras que el estudio de la ciudad “tradicionalmente ha estado orientado por enfoques diversos pero casi siempre de tipo objetivista y/o materialista” (Lindón, 2007b, p. 32), las ciencias sociales han descansado

² Una excepción digna de destacar reside en el trabajo pionero de algunos notables investigadores de la Escuela de Chicago. Los trabajos de Thomas y Znaniecki (1918), Wirth (1928) y Whyte (1943) requieren ser subrayados. La trayectoria de Erving Goffman también debe considerarse, aunque sus esfuerzos se centraron más en microsociología que en estudios urbanos. Los inestimables aportes de Max Weber y Georg Simmel, sin lugar a dudas, deben también mencionarse.

también en matrices conceptuales de origen marxista o sistémico³. Si bien es cierto que la noción de “lo imaginado” ha estado siempre presente, no es menos verdadero que ha arrastrado históricamente una condición de actor secundario.

Posterior a la Segunda Guerra Mundial, la atención sobre el poder que las imágenes y discursos ejercen en la esfera de la vida social se fortalece (Greene, 2006). Resulta lógico descubrir que en la década de los '70 se inaugura la voz “imaginario social” (Castoriadis, 1999 [1975]), logrando una cierta solidez conceptual que le granjea algo más de visibilidad.

Es recién en las décadas de los '80 y '90 que se perfila más nítidamente un robustecimiento de los estudios que se enfocan en la cultura, cristalizando en lo que algunos autores llaman “giro subjetivista” (Lindón, 2007a). Este giro, sin embargo, arrastra consigo dos condiciones potencialmente problemáticas. La primera radica en haber constituido una “moda”, condición que sería de un carácter ambivalente: “Por un lado, la moda –por su mismo carácter expansivo- contribuye al avance del tema, en sus desafíos y horizontes. Pero, al mismo tiempo, también coadyuva a la considerable profusión de trabajos muy diversos que reclaman ser parte del tema, aunque muestren un vínculo muy débil...” (Lindón, 2007a, p. 8).

La segunda condición problemática es la potente asociación que se da entre estudios de imaginarios urbanos y las corrientes posmodernas. Greene (2006, p. 56) destaca la importancia de “abandonar la creencia extendida de que existen «tantas ciudades como personas», como se suele escuchar en la palabrería fácil de la discusión posmoderna”. Considerando la crítica levantada por Gorelik (2002), podemos pensar que una perspectiva radical posmoderna puede inclusive inmovilizar los intentos de planificación que con seriedad buscan atender al plano de las significaciones culturales dentro de sus propuestas. En palabras del autor, la crítica posmoderna conlleva un riesgo cuando “el caos vital de la sociedad urbana legitima el caos vital del mercado como único mecanismo de transformación de la ciudad, y el motivo cultural de la diferencia y la fragmentación legitima el motivo político de la desigualdad y la fractura” (Gorelik, 2002, p. 8)

La popularización del término, en definitiva, no necesariamente lo ha beneficiado, y exige en realidad redoblar esfuerzos sobre su teorización y aplicación. Incluso décadas después de su aparición, es necesario retornar hoy sobre la noción de *imaginarios urbanos*, realizar una revisión crítica de sus propiedades y dotarla de utilidad para efectos de esta investigación.

Crítica a la condición difusa de los imaginarios urbanos. Preguntas sin respuesta

Pero *¿qué son los imaginarios urbanos?* La retórica que envuelve la discusión al respecto, poética y sugestiva, parece querer alejar nuestra atención del hecho de que no hay claridad al respecto. El pensamiento teórico posmoderno en sus versiones más radicales invita al solipsismo; la creencia de que habría “tantas ciudades como personas” (Greene, 2006) convierte a lo imaginario en una forma de comodín metodológico cuya fórmula ya se agota. En palabras de Daniel Hiernaux: “No faltan los trabajos donde la palabra imaginario es la llave mágica de una escritura que versa sobre todo y cualquier cosa” (2007, p. 23).

³ Particularmente a partir del giro parsoniano fundado en su obra fundamental de 1937, *La estructura de la acción social*.

La conceptualización del término no ha sido lo bastante sistemática como para disipar las dudas que impiden perfilarlo. La discusión parece haberse alentado, resguardada por el confortante lenguaje posmoderno, o reducida a soluciones que no son siempre suficientes.

Así, de un lado, están todas las lecturas hermenéutico-culturalistas que han hecho del imaginario uno de los ingredientes con que nutrir una especie de jerga oscurantista que remite a no se sabe bien qué tipo de entidad abstracta, imposible de contornear teóricamente e ilocalizable en el mundo empírico; del otro, simplificaciones que se limitan a identificar mecánicamente la noción de imaginario con la noción marxista de “ideología” o la durkheimniana de “representación colectiva”, de por sí también objeto recurrente de simplificación (Delgado, 2007, p. 179).

La ausencia de un abordaje metodológico sistemático de los imaginarios urbanos se achaca a que “es difícil adscribirlos a un proyecto disciplinario particular” (Aguilar, 2006, p. 138). La falta de rigurosidad en su uso, sin embargo, parece explicarse mejor por la cómoda condición de “paraguas” que el concepto ha adquirido, pudiendo guarecer investigaciones poco sistemáticas que no colaboran en una mejor comprensión del término. La retórica de la subjetividad pareciera haberse tornado en un arma de doble filo que atenaza ahora la capacidad analítica de los investigadores. Gorelik, además, indica duramente cómo la tradición de los estudios culturales asentada en imaginarios urbanos suele confundir recursos formales y estilísticos con conceptos operativos y empíricamente útiles (acaso por escasez de estos últimos). Refiriéndose al trabajo de Michel de Certeau, pregunta: “¿Qué puede significar «retóricas del andar» como categoría de análisis por fuera de la capacidad evocativa que tiene en los propios textos del autor?” (2002, p. 7).

La gran mayoría de los trabajos serios (entendiendo por esto aquellos que presentan una metodología transparente y ordenada) desarrollados desde la mirada del imaginario urbano se han enfocado sobre las preguntas que el mismo concepto plantea, como todavía dudando acerca de qué es, cómo se usa, y qué posibilidades ofrece.

¿Cómo deben investigarse los imaginarios urbanos? La pregunta sigue configurando una nebulosa, y en general los estudios más reconocidos en la materia no han presentado un único uso para el concepto. Mientras que para algunos (Ossa y Richard, 2004; Greene, 2006) el imaginario es el objeto de la investigación, el misterio a descifrar; para otros (Guerrero, 2006; Martel y Baires, 2006) constituye más bien una herramienta que ayuda a explicar otras preguntas. ¿Qué rol debe jugar el concepto? Si bien los inicios del uso del término exigían el preguntarse por su naturaleza y propiedades, es necesario admitir que hoy estamos preparados para explorar las posibilidades del imaginario urbano como instrumento comprensivo.

Metodológicamente, los imaginarios urbanos no han hallado todavía una matriz sólida. Si bien autores como Alicia Lindón (2007a) o Francisca Márquez (2007) abogan por un trabajo eminentemente cualitativo, otros autores han escogido derroteros diferentes. El trabajo de Armando Silva (2006) se ha apoyado sobre el análisis estadístico de información obtenida a través de encuestas aplicadas en varias ciudades latinoamericanas. Si bien esta dudosa aproximación metodológica ya ha sido cuestionada (Hiernaux, 2007), un debate reconocible y nutrido con investigación empírica no ha tenido lugar todavía.

Por lo tanto, ésta es quizás la pregunta sin respuesta más desafiante y necesaria de afrontar hoy: *¿Cómo se miden los imaginarios urbanos?* El trabajo desarrollado en esta tesis pretende también generar un aporte en esa dirección, desarrollando herramientas de trabajo ad hoc, generadas en consonancia con la discusión teórica que a continuación se presenta. Es de esta forma que los imaginarios urbanos pueden convertirse en una herramienta valiosa para las ciencias sociales, y no solamente para las humanidades o estudios culturales.

El elemento más esencial a tener presente es el de asumir que la pregunta por los imaginarios urbanos es eminentemente empírica. Éstos constituyen, según la conceptualización que se presentará, un objeto de la reflexión teórica que no se separa ni de la “realidad” ni de la “materia”. No estamos aquí hablando de un concepto que se aborda desde la comodidad del sillón filosófico o literario, sino que de un objeto que se encuentra fuera, en la calle, o a bordo de una micro llena de gente.

II. Distinción del concepto de imaginarios urbanos: Definiendo fronteras teóricas

La reflexión, en torno a la naturaleza y características de los imaginarios urbanos como concepto, es enrevesada. Como toda noción teórica, no está exenta de una carga histórica que va modificando en el tiempo la forma en que se la entiende. Tampoco faltan los distintos aportes disciplinarios que complejizan el lenguaje que comparece en la discusión. La tarea de la definición se torna todavía más desafiante en el campo del estudio de las subjetividades, donde todavía existen muchos puntos difusos, poblados de conceptos que se traslapan entre sí.

Dadas las circunstancias, una buena forma de perfilar una definición operativa del término radica en retornar sobre algunos debates (explícitos e implícitos) esenciales. A partir de este desentrañamiento, podrán destilarse ciertas propiedades clave para la definición que aquí se postulará. En lo que sigue, se abordarán tres dicotomías que ilustran ejes fundamentales del modo en que esta tesis comprenderá los imaginarios urbanos.

¿Imaginarios urbanos o prejuicios?

Una de las aproximaciones más intuitivas al concepto de “imaginario” tiene que ver con interpretarlo como aquello que define lo que no es “real”. El uso cotidiano de la palabra se asocia con la ilusión, lo falso o lo inexacto. Lo imaginario pertenecería al reino de lo inventado, alejándonos de las formas “objetivas” de conocer el mundo y comprenderlo.

Aplicar esta noción a la investigación académica suele derivar en entender el “imaginario” como el equivalente a un prejuicio. En tanto lo imaginario corresponde a lo irreal, el estudio de los imaginarios se enfocaría en encontrar, en el discurso de los sujetos, elementos que pueden ser contrastados con lo real; desmentidos y corregidos.

Más que una alternativa metodológica, la aplicación recién descrita se comporta más bien como un “tic”. No es necesariamente una opción tomada de manera consciente, sino que un movimiento involuntario del investigador, al separar el mundo, de manera arbitraria, entre las esferas de lo real y lo irreal. Arbitraria, en tanto lo real puede ser descrito también como aquello que no es imaginario, y

viceversa. La tautología se torna evidente y problemática para la configuración de un concepto con pretensiones de resultar operativo para la investigación.

Sin embargo, como será desarrollado, la matriz teórica que alimenta el trabajo con imaginarios urbanos puede y debe ser enmarcada desde una concepción constructivista (Lindón, 2007b). Esta línea de pensamiento permite comprender el desafío epistemológico de conocer el mundo sin necesidad de separar al sujeto de él. En otras palabras, lo que el sujeto “cree” no se diferencia o asemeja, sino que *constituye* la realidad. En palabras de Francisco Varela (citado en Lindón, 2007a, p. 32): “...cada época de la historia humana produce, a través de sus prácticas sociales cotidianas y su lenguaje, una estructura imaginaria”.

La práctica en el mundo, el acto de habitar, no sólo produce esta estructura imaginaria, sino que se alimenta de ella. La circularidad del fenómeno es lo que impide una separación entre lo real y lo irreal desde el pensamiento constructivista. Lo que socialmente suele entenderse como “real” no puede ser *realmente* separado de lo “imaginario”, en tanto sólo podemos denotar la realidad a través de la imaginación:

Es preciso reconocer que lo imaginario está implicado en aquello que aceptamos como real, estructura y constituye la realidad socialmente instituida. Una comprensión profunda de la lógica social pasa por la afirmación de una novedosa ontología social en la que se revalorice el componente imaginario que impregna nuestra asunción de lo real. Así, imaginario y realidad se entremezclan en una indisociable simbiosis que conforma aquello admitido habitualmente como realidad (Carretero, 2004).

La realidad se construye socialmente (Berger y Luckmann, 1979) a través de la comunicación y las prácticas. “Todo lo dicho es dicho por alguien” insiste Humberto Maturana, y en esa afirmación de carácter absoluto reside la certeza de que no existe un referente hacia el cual mirar y a partir del cual descubrir la falsedad del “prejuicio imaginario”. En otras palabras, “...el orden de lo imaginario no debiera ser identificable al de un rango de *doxa* que exigiría su superación por una episteme representada por una recta razón” (Carretero, 2004).

La mirada positivista, que supone este objeto fijo y accesible llamado “realidad” sí consideraría pertinente identificar, por ejemplo, el imaginario santiaguino de La Legua, para proceder a “disiparlo” o “corregirlo” con datos levantados objetivamente, relegando al sujeto a la condición de alguien a quien simplemente le falta información. “Desprejuiciar lo subjetivo” parece la tarea del investigador. El pensamiento constructivista, al cual nos acogeremos, notará por el contrario que los imaginarios presentes en el discurso y acción de las personas tienen incidencia sobre el mundo. En tanto se manifiestan también sobre la cotidianeidad, y tienen potencialmente la capacidad de explicarla, diremos que poseen agencia y por lo tanto deben ser estudiados como algo “real”. El desafío del investigador se convierte, así, en algo mucho más complejo y abrumador: acceder a aquellos componentes simbólicos invisibles que, contra todo pronóstico, se manifiestan de manera reiterada en la dinámica de habitar la ciudad. Amparándonos en la nomenclatura de Henri Lefebvre, podemos decir que si bien el imaginario puede situarse conceptualmente en el “espacio concebido”, es realmente en el “espacio vivido” donde se manifiesta y conforma.

¿Imaginarios urbanos o representaciones sociales?

Puede argüirse que los imaginarios funcionan como representaciones. Es posible decir, sin desafiarse del pensamiento constructivista, que ambas son una forma de vincularse con la realidad desde la experiencia subjetiva. Desde la psicología social, las representaciones sociales se entienden como:

...una modalidad particular de conocimiento cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos. Es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios, liberan los poderes de su imaginación (Moscovici, 1979, pp. 17-18).

Esta “modalidad de conocimiento” que describe el autor corresponde al movimiento de realizar una sustitución simbólica; indicar un concepto u objeto a través de otro. Hablando desde la psicología social, Jodelet plantea que el acto de representar corresponde a realizar una equivalencia, la presentación de un elemento ausente “a través de una figura” (1984, p. 476). Desde este punto de vista, es factible plantear la relación de los imaginarios urbanos con el estudio de las representaciones sociales. Si bien no se discutirá el evidente y fértil vínculo que existe entre ambos conceptos, es necesario recalcar que no son lo mismo ni poseen los mismos alcances. Pese a estar incluida en el nombre del concepto, la dimensión “social” de las representaciones desde el punto de vista de Jodelet son consideradas como una categoría “interviniente” (Jodelet, 1984, p. 480) en lo que por lo demás se entendería como un proceso psicológico.

Desde una perspectiva culturalista y no ya psicológica, Stuart Hall (1997) se refiere a las representaciones como enlaces propios del campo lingüístico que se establecen entre objetos que existen en el mundo y la forma que tenemos de referirnos a ellos. Son estas operaciones del lenguaje las que nos permiten generar vínculos metafóricos y de asociación lógica entre elementos que por sí solos no se relacionan. De esta manera, desde el punto de vista del autor, es que puede sustentarse la idea discursiva de que las representaciones son aquellas que nos permiten entender el mundo. Sin embargo, Hall no establece vínculos explícitos entre representaciones y acción, siendo su preocupación central la pregunta por nuestras formas de conocer y describir.

Teniendo esto en consideración, la distinción entre imaginarios y representaciones se destaca a partir de su orientación activa o pasiva. Si bien las representaciones establecen la configuración de imágenes que refieren a aspectos de nuestra experiencia (en este caso, la de habitar una ciudad), éstas no se encuentran necesariamente articuladas ni revelan un orden; una “matriz de sentido” según las palabras de Márquez (2007). Las representaciones, en tanto imágenes asociadas a objetos (Araya, 2002), pueden constituir átomos independientes entre sí. El imaginario es, por su parte, un esquema que describe una cierta organización o lógica de significados: “Esos imaginarios no son representaciones, sino en cierta forma esquemas de representación. Estructuran en cada instante la experiencia social y engendran tanto comportamientos como imágenes «reales»” (Ledrut, citado en Pintos, 1995, p. 117).

Desde la perspectiva de Lindón (2007a), la naturaleza de las representaciones como referencias específicas a fenómenos las limita a una condición pasiva, de descripción de experiencias, en contraposición a la capacidad articuladora, activa, de los imaginarios. También Legros (citado en

Hiernaux, 2007, p. 20) enfatiza que los imaginarios constituyen “...una superación de la simple reproducción generada por la representación, hacia la imagen creadora”. El énfasis, desde el punto de vista del autor, está puesto sobre la diferencia entre la capacidad pasiva de reproducir, esgrimida por las representaciones, y la operación activa y creativa de los imaginarios, como esquemas que dan orden y discurso global a las imágenes, y permiten comprender y valorizar la acción de los sujetos. “El imaginario es una fuerza actuante, no una simple representación, sino una manera de asimilar la realidad vivida y actuar en ella” (Lindón y Hiernaux, 2007, p. 158).

Este vínculo entre *imaginarios* y *acción* empalma con la descripción que de ellos realiza Manuel Delgado (2007), categorizándolos como parte del concepto de *infraestructura* en la teoría marxista:

La infraestructura es, en Marx –recordémoslo-, una combinatoria de diversas condiciones materiales y sociales que permite a los miembros de una sociedad producir y reproducir los medios materiales de sus existencia social. Tales condiciones son las ecológicas y geográficas concretas, las relaciones de producción, pero también las fuerzas productivas, que son los medios materiales e intelectuales que utilizan los miembros de dicha sociedad después de haberlos inventado, copiado o heredado (p. 182)

En otras palabras, el autor enfatiza la naturaleza *activa* de los imaginarios desde el punto de vista productivo. Son estos esquemas de representación, estas matrices de sentido, las que articulan las fuerzas creadoras de la ciudad, las formas de habitarla en la cotidianeidad que le dan forma a través de la acción de los sujetos que por ella se desplazan.

No se argumenta aquí que los imaginarios son superiores conceptualmente a las representaciones, o capaces de sustituirlas. Se trata de dos elementos que trabajan juntos, pero en distintos niveles de análisis. Mientras que la representación social permite describir la percepción que los sujetos tienen de ciertas ideas u objetos, los imaginarios permiten comprender los modos en que las representaciones se articulan entre sí, configurando relatos consistentes respecto de la experiencia y manifestados en la acción.

¿Imaginarios urbanos o imaginarios sociales?

¿Por qué es necesario hablar de imaginarios *urbanos*? Su condición múltiple, que trasciende la experiencia individual en tanto se trata de un acervo de códigos compartidos entre muchos sujetos, puede indicar que basta con referirse a imaginarios *sociales*. Este concepto parece suficiente para abordar el estudio de matrices de sentido que poseen eficacia en la vida social. ¿Qué nivel de especificidad aporta el adjetivo “urbano”, en lugar de “social”?

Acuñado en 1975 por Cornelius Castoriadis, la idea de imaginario social es algo más vieja que la de imaginario urbano, que hace su aparición una década después. Ambos conceptos han seguido caminos diferentes, pese a poseer una genética conceptual en común.

Bronislaw Baczko, en su libro *Los imaginarios sociales*, asegura que “...las ciencias humanas, contrariamente a los slogans [de mayo del ‘68] que pedían la *imaginación al poder*, atestiguaban, por así decirlo, que la *imaginación está en el poder desde siempre*” (1999, p. 12). Esta vinculación entre imaginarios y poder es de radical importancia y se dirige al centro de la construcción conceptual de los

imaginarios sociales. Según Baczko, éstos corresponden a esquemas de representación colectivos de los que se rodea el poder, particularmente el político, para consolidar su posición hegemónica.

Los imaginarios sociales operan, desde este punto de vista, como dispositivos de consolidación de poder político. La configuración de una batería simbólica potente alimenta los discursos ideológicos de comunidad y pertenencia a un cierto orden. “Los *imaginarios sociales* serían precisamente aquellas representaciones colectivas que rigen los sistemas de identificación y de integración social”, aclara Pintos (1995, p. 108). En tanto operan como mecanismos de aceptación de lo que es real, los imaginarios sociales constituyen herramientas poderosas de legitimación política, y pueden entenderse como elementos “solidificantes” de un cierto orden social.

Benedict Anderson (2007) se refirió a la “construcción de la conciencia nacional” a partir del despliegue de ciertos imaginarios eficaces en la presentación de una unidad moral y estética. Los medios de comunicación, para Anderson, ocupan en este proceso un lugar fundamental, particularmente en lo que refiere a difusión y legitimación de ciertos fundamentos y criterios que deben ser compartidos por la mayor cantidad de gente posible.

Nos encontramos con que la función de “construcción de la plausibilidad” se realiza por medio de unas estrategias generalizadas por los canales masivos de mediatización social, entre las que destacan la “naturalización”, el “desplazamiento” (o agenda setting) y la “narrativización”. Se van construyendo diferentes estrategias de valorización simbólica que proporcionan una “construcción de sentido diferenciada” según las posiciones sociales (dominante, mediadora, subordinada) (Pintos, 2001, p. 76).

Los imaginarios sociales corresponden así a “una pieza efectiva y eficaz del dispositivo de control de la vida colectiva, y en especial del ejercicio del poder” (Baczko, 1999, p. 28). Son diseñados e instrumentalizados por el poder político hegemónico, particularmente buscando configurar relatos de unidad y pertenencia a ciertas colectividades. Sobre la ciudad, los imaginarios sociales se manifiestan en torno al diseño de espacios, la monumentalización de la identidad y configuración de relatos ideológicos a través de la estética arquitectónica. Los teóricos mencionados coinciden en cómo los imaginarios sociales “conspiran” con el poder político para reforzarlo y darle forma en la vida cotidiana urbana.

Delgado (2007) retoma esta idea y la critica fuertemente, apuntando sobre todo a la característica de los imaginarios sociales de ser planificados o diseñados por un poder en ejercicio. Desde su punto de vista, esto es lo que los diferencia de manera más potente de los imaginarios urbanos, que se distinguen por su carácter plural y en constante conflicto interno y externo. Este énfasis en lo múltiple y caótico se vincula con su visión particular de lo urbano, fundada en la idea de las experiencias múltiples y no dirigidas. Así, para el autor, la perspectiva controladora y con pretensiones hegemónicas de los imaginarios sociales se separa radicalmente de la experiencia menos organizada y planificada del ciudadano.

No menos importante es el sentido que ese énfasis en lo plural y heterogéneo tiene de oposición y hasta de impugnación de lo que han sido teorías de un conductismo vulgar que han trabajado sobre presupuestos fuertemente psicobiológicos, que entenderían la imagen de la ciudad como formando parte de mecanismos de adaptación a entornos urbanos para los que la cuestión de la legibilidad resultaría fundamental. Desde tal perspectiva –de la que sin duda Kevin Lynch sería el principal exponente– determinados contextos demasiado

embarullados o confusos tendrían efectos negativos en la medida en que implicarían disonancias perceptuales que dificultarían la adaptación territorial, primero sensitiva y luego vital (Delgado, 2007, p. 185)

Lo “embarullado y confuso”, que para Delgado define la experiencia urbana moderna, se contrapone con el afán de diseño y control de la vida a través de los imaginarios sociales. La mención de Kevin Lynch es elocuente, si prestamos atención a su propuesta “top-down” y singular en la configuración de *LA imagen de la ciudad*. La aproximación conductista y unívoca de Lynch supone una concepción que entiende a los imaginarios como limitados, predecibles y controlables.

Los imaginarios sociales desplegarían su poder desde la oficina del planificador político o del escritorio del urbanista para ejercer eficacia sobre la vida cotidiana. Muy por el contrario, y atendiendo esta vez al pensamiento de Michel de Certeau (2000), la propuesta de los imaginarios urbanos ofrece la oportunidad de entenderlos como aquello que no es diseñado por nadie, sino que emerge en el ejercicio del habitar la ciudad: “Los imaginarios urbanos no representan a la ciudad –en el sentido de que están en su lugar y hablan o muestran en su nombre-, sino que *son* la ciudad (...) de igual manera que los seres urbanos –habitantes o usuarios- no interpretan la ciudad, ni siquiera la leen, sino que simplemente la viven” (Delgado, 2007, p. 182).

Desde de Certeau, el imaginario urbano constituiría la matriz de significaciones que se construye de manera inadvertida, como una respuesta inconsciente pero consistente a los intentos del poder por dirigir nuestra forma de habitar y construir lo urbano. Imaginar la ciudad es el campo en que vivirla se vuelve equivalente a producirla; donde el poder orbita en torno al ciudadano y no al planificador. Los imaginarios urbanos no pueden ser diseñados a priori aunque sí se vean constantemente influenciados por agencias externas (las políticas públicas, los medios de comunicación, la memoria histórica, etc.). Son incontrolables ni pueden ser instrumentalizados, pero se manifiestan en todo aspecto de la vida urbana desde el plano de lo experiencial. Su influencia es tan potente, que no resultaría absurdo decir que la ciudad es constituida por ellos. En palabras de Delgado, “una ciudad es sobre todo un campo de significaciones” (2007, p. 181).

III. Elaboración del concepto de imaginarios urbanos: Ensayo de una definición operativa

La propuesta conceptual de imaginarios urbanos que esta investigación manejará responde, como ya se ha dejado entrever, a dos nociones teóricas generales. Éstas permiten alinear el trabajo a desarrollar con el pensamiento de ciertos autores particulares, y constituyen un marco epistemológico claro desde el que se levantará la propuesta que más adelante se describe. La primera noción proviene de la sociología, pero también ha sido fuertemente desarrollada por la geografía en las últimas décadas. La segunda noción se origina al interior de la teoría urbana, influenciada particularmente por la antropología.

La realidad espacial se construye

En su obra más famosa, Peter Berger y Thomas Luckmann (1979) se refieren a la realidad como un constructo conformado por conocimientos. Los autores aclaran expresamente que no se refieren al conocimiento científico ni filosófico, sino que al que maneja “el hombre de la calle”. Es esta figura la que está libre del deber comprobar lo que sabe, es la figura última de la subjetividad, legitimada como

una constructora de realidad: “El hombre de la calle no suele preocuparse de lo que para él es «real» y de lo que «conoce» a no ser que algún problema le salga al paso. Su «realidad» y su «conocimiento» los da por establecidos” (Berger y Luckmann, 1979, p. 14).

La subjetividad, desde el punto de vista constructivista, se convierte en la materia prima a partir de la cual se configura la realidad. Así lo expresa Lindón (2007b, p. 33), llevando esta perspectiva al ámbito específico de la experiencia espacial: “...los lugares son construidos socialmente por la convergencia de la subjetividad y la intersubjetividad con la materialidad de los lugares”. Considerando este punto, puede llevarse adelante la idea de que los lugares no pueden ser considerados como tales si no son “habitados” por la experiencia subjetiva del hombre de la calle. Yi-Fu Tuan enfatiza que el “lugar” como fenómeno va más allá de consideraciones “meramente espaciales”, en tanto se configura en base a experiencias humanas subjetivas: “El lugar no es sólo un hecho que se explica desde el amplio marco de lo espacial, sino que es también una realidad que se clarifica y comprende desde la perspectiva de las personas que le dan significado” (1979, p. 387). En otra de sus obras, Tuan (2007), se refiere a cómo en el marco del habitar se desarrollan también relaciones afectivas entre sujeto y espacio. Para el autor, la topofilia se entiende como el rasgo emocional que vincula a un sujeto con su hábitat.

La subjetividad del planificador (que posee pretensiones objetivas) no es suficiente para la conformación de un lugar, sino hasta que se encuentra en diálogo con la subjetividad del “hombre de la calle” (que no tiene pretensiones de nada pues no es consciente de sí misma). De ahí las palabras de Márquez (2007, p. 81): “El imaginario se presenta, no como una gramática ordenada de inteligibilidad del universo, sino como una composición relativamente libre e irrefutable, en la medida que no ha de rendir cuentas a ningún tipo de racionalidad”. La construcción del lugar se desplegaría, así, en el encuentro entre las subjetividades del planificador y del ciudadano, incluso entendiendo que sobre el accionar del primero se depositan exigencias de replicabilidad y estrategia.

La experiencia de construcción de la realidad se manifiesta, según Berger y Luckmann, en la experiencia colectiva de la vida en sociedad. La relación intersubjetiva no se desarrolla sólo entre sujetos, sino que también entre éstos y el lugar. Las condiciones materiales que éste provee conforman una experiencia para el sujeto, que incide sobre la forma en que éste significa, a su vez, el lugar. La circularidad de la relación expresada es una de las claves del constructivismo geográfico expresado por Lindón, y que permitiría también que varios sujetos compartan nociones imaginarias similares:

Hay una relación muy fuerte entre la vida personal de cada habitante y la topología imaginaria que desarrolla para comprender el sitio en el que vive. Los hechos de la existencia individual se entrecruzan complejamente con visiones culturales compartidas. Esta idea nos ha llevado a imaginar que la geografía imaginaria está poblada por símbolos que son comunes a los miembros de una cultura, y por extensión a los que constituyen el cuerpo reconocible de sus artefactos, sus moradas y la ciudad (Narváez, 2000, p. 158).

Pero ¿qué formas toma esta comunicación circular? ¿De qué manera este vínculo entre subjetividad y espacialidad origina lugares significativos?

Lo urbano es performático

Queda fuera de toda duda la importancia de la dimensión material en lo que refiere al estudio de la condición urbana. Sin embargo, es de fundamental importancia en el estudio de los imaginarios

urbanos adoptar como punto de partida la noción de que lo específicamente urbano se completa y condensa en el ámbito simbólico: “La ciudad, en efecto, no es sólo una agrupación de volúmenes contruidos, ni una trama de canales y conexiones, ni una sociedad de individuos, segmentos e instituciones. No es sólo suma de cantidades contables o estadísticas, sino organización o estructura de calidades socialmente establecidas. Una ciudad es sobre todo un campo de significaciones” (Delgado, 2007, p. 181).

La forma en que se conforman y despliegan estas significaciones, como ya se ha dicho, es fundamentalmente a través de la acción. Delgado (1999) especifica que lo urbano es un acontecer, marcado por las prácticas de los habitantes de la ciudad. Esta matriz performática de entendimiento se asienta sin duda en las bases marxistas del pensamiento del antropólogo español, enfatizando la comprensión de la ciudad como una *producción*. Nuevamente, no se trata solamente de una producción material, pues el foco centrado sobre lo simbólico explicita que existe también una dimensión urbana intangible que se construye por los urbanitas (Mongin, 2006).

Tim Ingold (2000), aunque crítico de la distinción entre lo material y lo simbólico, enfatiza también la importancia del accionar en el espacio, a través del acto fundamental de habitar (*dwel*). Es en la relación con el entorno, habitándolo, que podemos de manera más directa decir que existe.

Llevando esta idea al ámbito de la ciudad, habitarla implica elaborar las significaciones que configuran su geografía “blanda”. En este nivel, la producción de la ciudad imaginada se despliega en la acción cotidiana, en la vida que transcurre de modo inadvertido y constante. Habiendo explicitado las dos nociones teóricas que sustentan la mirada de esta tesis, a continuación se elabora una propuesta operativa que describe el modo en que esta investigación comprende y aborda los imaginarios urbanos.

Tres afirmaciones sobre los imaginarios urbanos

La elaboración teórica de un concepto que es abiertamente aceptado como difuso en sus bordes implica, sin duda alguna, un difícil ejercicio de críticas y negociaciones. No es posible aceptar la totalidad de las definiciones que rondan la bibliografía, pero desmarcarse de todas correspondería a un ejercicio de automarginación infértil.

Además de compartir nociones fundamentales en las que la literatura especializada suele concordar, y que serán listadas al finalizar este capítulo, discutiremos en lo que sigue ciertos conceptos clave que revisten especial importancia en el desarrollo de este trabajo, y que creemos necesario recalcar. Desde el marco provisto por los dos fundamentos recién expuestos, describiremos los imaginarios urbanos desde tres afirmaciones.

- i. Los imaginarios urbanos son herramientas cognitivas

La capacidad de valoración y jerarquización de lo vivido y percibido permite realizar una útil invocación a los estudios de percepción ambiental para comprender mejor los alcances cognitivos de los imaginarios urbanos.

Hablando desde la amplia especialidad de la psicología ambiental, Aragonés (2000) hace referencia al concepto de “cognición ambiental”, y releva su importancia entendiéndolo como la capacidad psíquica

de incorporar estímulos del entorno, procesarlos y traducirlos en acción o conducta. Desde la perspectiva del autor, el proceso cognitivo antecedería al de la representación, pues esta última es comprendida como un producto de la primera. Realizando un empalme con estas nociones, propondremos que los imaginarios urbanos constituyen estructuras eficaces de selección y organización de lo percibido, desplegadas, como se verá más adelante, a través de prácticas cotidianas. Esto, sin perjuicio de que los ejercicios cognitivos que puedan establecerse con respecto al ambiente pueden tomar muchas otras formas, intencionales o inconscientes, estratégicas o reflejas.

Entendidos como unidades culturales con orientación productiva, los imaginarios urbanos suponen además una operación cognitiva, que nos obliga a preguntarnos por el rol que desempeña el ambiente en esta relación. ¿Se trata de una mera fuente de estímulos que provocan respuestas subjetivas? ¿Existen formas en que los imaginarios responden al entorno e interactúan con éste?

ii. Los imaginarios urbanos mantienen una relación bidireccional con la ciudad material

Los imaginarios urbanos, como se ha dicho, no corresponden a comprensiones (falseables) de una realidad independiente, pues interactúan y dialogan con ella de manera estrecha. La “ciudad material”, definida en la tradición teórica de los imaginarios urbanos en oposición a la “ciudad imaginada”, es entendida aquí como el cúmulo de vivencias físicas y sociales de los ciudadanos. Ésta alimenta impresiones y significaciones que los individuos hacen suyas, y comparten con otros.

La experiencia subjetiva se desenvuelve en el mundo urbano material, tomando forma en base a los estímulos y vivencias que éste entrega. Los imaginarios urbanos no se configuran pues espontáneamente, sino que en conversación con disposiciones materiales (diseño de espacios, infraestructuras y sensorialidades); contenidos programáticos (planes urbanos, políticas públicas); socialización de ideas (medios de comunicación, conversaciones con otros sujetos); y otras posibles fuentes de contenido, que no pueden sino ir siendo exploradas e identificadas a través de investigación académica sistemática.

Para caracterizar de mejor manera esta relación “conversacional”, y acudiendo nuevamente a los aportes provenientes de los estudios de percepción ambiental, podemos intentar tomar partido en el debate sobre la relación entre persona y entorno que esta disciplina plantea.

Desde el punto de vista de la psicología ambiental, y atendiendo a lo expresado por Valera (1996), esta línea de estudios se ha enmarcado históricamente desde alguno de cuatro paradigmas fundamentales descritos por el autor. Dos de ellos, la perspectiva “del rasgo” y la interaccionista, se caracterizan por concebir al ambiente y al sujeto como entidades separadas, independientes, pero que pueden entrar en contacto bajo diversas modalidades.

En un nivel que entenderemos como más complejo y de pensamiento holista, el autor sitúa las perspectivas organísmica y transaccional. Si bien ambas se posicionan desde un fundamento que concibe al sujeto y al ambiente como elementos indisolubles entre sí y constituidos a través de su comunicación, Aragonés y Amérigo (2000, p. 35) destacan al segundo como “el más adecuado para estudiar la relación conducta-ambiente desde una perspectiva holística”.

La aproximación orgánica admite la existencia de componentes persona y ambiente involucrados en relaciones recíprocas constantes y complejas, pero siempre desde una óptica que considera estas relaciones como establecidas entre elementos específicos. El paradigma transaccionalista, por contrapartida, sostiene una postura de comprensión integral de ambos actores. En estos términos, “el todo transaccional no está compuesto de elementos separados, sino que es una confluencia de factores inseparables que dependen unos de otros para su misma definición y significado” (Altman y Rogoff, citados en Aragonés y Américo, 2000, p. 35). De esta forma, las nociones de sujeto y ambiente se construyen mutuamente, y se definen a través de su relación recíproca.

Tomando como modelo la perspectiva transaccionalista recién expuesta, se propone aquí que la relación entre imaginarios urbanos y ciudad material es circular. Los imaginarios no sólo reciben estímulos para tomar forma, sino que también se expresan en la manera en que los sujetos se desenvuelven en la ciudad. Guiados por el imaginario urbano a sus espaldas, los habitantes de la urbe la valoran, segmentan, territorializan, navegan y describen de tal o cual manera. Si entendemos esto desde el supuesto de que lo urbano es performático, podemos decir que la ciudad se construye a través de la acción de los sujetos y grupos sociales que operan desde sus propios imaginarios: “...los imaginarios se relacionan con imágenes mentales pero lejos de constituir ello un problema de la interioridad del individuo, son sociales y se interponen en nuestra vida práctica, en nuestras prácticas espacializadas, en nuestra relación con la ciudad y sus fragmentos” (Lindón, 2007a, p. 10). Ni la “ciudad imaginada” ni la “ciudad material” pueden comprenderse como esferas independientes entre sí. Muy por el contrario, y hablando desde los aportes de la perspectiva transaccionalista, ambos se definen mutuamente en una relación codependiente de mutua influencia.

La dimensión de los imaginarios que se “orienta hacia fuera” acarrea la fundamental implicancia de que estas matrices de sentido deben ser entendidas como agentes con eficacia en la realidad, que poseen capacidad creadora en la ciudad (Iglesia, 2001; Lindón y Hiernaux, 2007). Son, tanto como el mercado del suelo, el diseño de los espacios y los planificadores; actores urbanos.

Cuando decimos que la realidad espacial se construye nos referimos precisamente a cómo, en el juego circular de lo imaginario y lo material, la experiencia de los urbanitas configura el espacio a través del acto de habitar. El rol fundamental que juegan las *prácticas* de habitar es lo que nos lleva a nuestra tercera afirmación.

iii. Los imaginarios urbanos se configuran a través de las prácticas

Con la idea a la base de que la relación entre imaginarios y materialidad es circular, es importante comprender que es a través de las prácticas que los sujetos pueden transitar entre un mundo y el otro. El diálogo que existe entre ambas esferas se consolida mediante la actividad humana que se desenvuelve en el espacio. El sujeto se guía por sus imaginarios para actuar en la ciudad, y la ciudad responde con experiencias que retroalimentan la matriz imaginaria.

La forma más fértil en que esta relación se produce es en base a la actividad cotidiana. Asociada a la vida del sujeto que se preocupa más del hacer que del teorizar (Maffesoli, 1993), lo cotidiano se despliega en las rutinas, de carácter incuestionado y cíclico. Es en torno a lo cotidiano que puede uno referirse al espacio vivido (más que pensado, ideologizado, estrategizado, planificado), donde más que nunca el

diálogo entre la ciudad material y la ciudad de significados fluye: “...el problema de los sentidos también es un problema de prácticas, del hacer cotidiano, de prácticas socio-discursivas. Por eso en esta concepción es necesario estudiar el espacio de la vida cotidiana, en tanto espacio de vida y espacio vivido” (Aguilar et al, 2006, p. 12).

En la medida en que lo cotidiano es un hacer, una práctica en constante ejecución -Humberto Giannini (2004) invita a referirse a lo cotidiano como un “movimiento”-, los imaginarios urbanos también deben ser comprendidos como elementos en permanente construcción, negociación y reconfiguración. Aunque tiendan a la consolidación, ya que si fueran excesivamente problemáticos y cambiantes dejarían de formar parte del “sentido común” de los sujetos, bajo ningún punto de vista puede decirse que son estáticos. Por el contrario, en el continuo devenir de lo cotidiano el imaginario se perfila, reafirma o reformula dependiendo de las vivencias urbanas.

Pintos (2001) vincula los imaginarios con la figura de los anteojos. Éstos participan del acto de ver, bajo la condición de no ser vistos. Los imaginarios operan como elementos “a la espalda” de los sujetos, configurando nociones que no se problematizan: “El elemento crucial y más sutil del mundo cotidiano dado por descontado, es el hecho de que ése se dé por descontado” (Natanson, citado en Giannini, 2004, p. 27).

Si los imaginarios urbanos se anidan en el sentido común, resulta entonces especialmente útil para el planteamiento de investigaciones en el tema focalizarse sobre las prácticas de los sujetos, buscando entrever de qué manera la vida cotidiana, en su cíclico despliegue, cincela en las personas estas eficaces matrices simbólicas. Como capas sedimentarias de sentido, los imaginarios pueden entenderse bajo la forma de una acumulación de saberes inadvertidos, construidos en el día a día: “Los imaginarios expresan –para contextos sociales particulares- supuestos que no se cuestionan, lo que se supone que existe, aquellos aspectos, fenómenos y características que se asumen por parte de los sujetos como naturales, porque han sido integrados, entrelazados, en el sentido común” (Lindón, 2007a, p. 9).

Habiendo repasado entonces los ejes de distinción de los imaginarios urbanos respecto de otras conceptualizaciones (prejuicios, representaciones, imaginarios sociales), y revisado algunas de sus características fundamentales que son propias del concepto, nos atrevemos a postular una definición operativa que será la que guíe el trabajo de esta tesis:

Los imaginarios urbanos son matrices de sentido con eficacia sobre la vida en las ciudades, referidas a espacios, actores y/o experiencias urbanas, de los cuales extraen su contenido. Constituyen nociones compartidas, que influyen sobre las acciones de los habitantes de la ciudad, ordenando y valorizando sus percepciones y estímulos de manera narrativa, aunque no necesariamente libre de contradicciones. Su contenido es incuestionado por los sujetos, en la medida en que se les entiende como parte del “sentido común”, y se reproducen y reconfiguran de manera constante en la vida cotidiana.

Movilidad cotidiana e imaginarios urbanos

Habiendo recalcado el potente vínculo que existe entre los imaginarios urbanos y la vida cotidiana, resulta ahora más evidente la lógica que reviste esta tesis y el foco de su interés. Porque si bien los

imaginarios dialogan estrechamente con las prácticas del día a día, es con aquellas que se desenvuelven más allá de la esfera doméstica que la relación gana interés para los estudios urbanos.

No es azaroso que Giannini describa lo cotidiano como un “movimiento” que es reflexivo. Lo cotidiano se expresa en buena medida en desplazamientos cíclicos, que retornan constantemente al punto de partida: “...la palabra «rutina», que expresa una idea cercana pero no coincidente con la de «cotidianidad», proviene de «ruta». De la ruta que vuelve a hacerse día a día; de un movimiento rotatorio que regresa siempre a su punto de origen” (Giannini, 2004, p. 30).

Lo cotidiano, en definitiva, sucede todos los días, pero no sin dejar marcas. Al final de la vuelta de la rueda (solar), los acontecimientos retornan a un punto cero, casi idéntico a aquel del que partieron, pero no exactamente el mismo, porque acoge cambios leves e imperceptibles, sedimentarios, que permiten la formación sutil y secreta de los imaginarios urbanos.

La conceptualización de Giannini encaja notoriamente con la figura del viaje urbano diario, que nos saca de nuestras casas y nos dirige a otro lugar. Sea público o privado, motorizado o no, el vehículo nos incorpora al devenir cíclico de lo cotidiano, a la vez que nos pone en contacto con el acontecer de la ciudad y sus habitantes. El trayecto urbano es el hilo que conecta la *casa* con la *calle*, los espacios que Giannini identifica con las dimensiones humanas de lo *subjetivo* y lo *social* respectivamente. El imaginario urbano es el producto peculiar que aúna ambas características, pues es al mismo tiempo una matriz de carácter subjetivo, y un parámetro simbólico que se comparte socialmente.

Lo estático y lo que está en movimiento se conectan a través del imaginario construido en las prácticas. De Castro (1997, p. 11) plantea que “estos dos aspectos [lo fijo y lo móvil] llenan de contenido geográfico nuestra vida cotidiana, definiendo lo que bien pudiéramos denominar el hábitat espacial configurativo de la misma. Es decir, la vida que hacemos a diario se desenvuelve en unos escenarios y gran parte de la misma se desarrolla a través de desplazamientos”.

Uno de los autores más reconocidos y recordados en esta línea de pensamiento es Michel de Certeau (2007). Desde su perspectiva, que pone atención a todas las formas de la vida cotidiana, la forma más esencial y versátil en que la cotidianidad se relaciona con el espacio es a través de los desplazamientos: “Las variedades de pasos son hechuras de espacios. Tejen los lugares. A este respecto, las motricidades peatonales forman uno de estos «sistemas reales cuya existencia hace efectivamente la ciudad»...” (de Certeau, 2007, p. 109).

Néstor García Canclini, Alejandro Castellanos y Ana Rosa Mantecón (1996) abordaron el punto hace casi dos décadas, desarrollando uno de los primeros y más importantes estudios que vincularon explícitamente imaginarios urbanos y movilidad en una metrópolis latinoamericana. A la base de su propuesta se encontraba la suposición de que los viajes urbanos cotidianos son el punto de entrada con que contamos, diariamente, para observar, valorar y diagnosticar nuestro hábitat:

Los embotellamientos, incidentes y fatigas que experimentamos al viajar llevan a cuestionarnos sobre el crecimiento de la ciudad, sobre el sentido y las incoherencias de la vida urbana. Más que al trabajar o al enfrentar actividades propias de un residente, es viajando cuando brotan las preguntas acerca de por qué la ciudad es así o cambia, cómo podría mejorar, de qué manera coexistimos con los otros. (...) Se accede a través

de los viajes a un imaginario sobre la ciudad posible, se construyen hipótesis – o se selecciona entre las disponibles- para explicar el sentido de los dramas urbanos (García et al, 1996, p. 24).

Esta colosal investigación es uno de los referentes más importantes para esta tesis, pues conduce un estudio de alta calidad que entiende los imaginarios urbanos como elementos especialmente relevantes cuando entran en contacto con la vida cotidiana. Ahondar en esta relación, buscando enriquecer la comprensión tanto de la experiencia de movilidad como del funcionamiento de los enigmáticos imaginarios urbanos, es el foco central del presente estudio.

Se ha buscado aquí establecer un vínculo lógico que justifica y otorga valor a esta propuesta de investigación. Es fundamental comprender que la relación entre ambos objetos de estudio no es antojadiza. En palabras de Lindón (2007a, p. 10), “...sería posible plantear que la navegación urbana (los desplazamientos de los habitantes dentro de la ciudad), se orientan con cartas de navegación llamadas imaginarios urbanos”.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo se relacionan los imaginarios urbanos y las experiencias cotidianas de movilidad de los usuarios del transporte público de Santiago?

OBJETIVOS

General

Conocer las formas y matices en que la **movilidad cotidiana** de los usuarios de transporte público de Santiago se **relaciona** con las **tramas de sentido** que éstos asignan sobre su propia experiencia de viaje por la ciudad.

Específicos

Conocer las prácticas cotidianas de viaje de los usuarios del transporte público de Santiago.

Conocer los discursos que los usuarios de transporte público de Santiago depositan sobre su experiencia de viaje por la ciudad.

ESTRUCTURA METODOLÓGICA

Sí, yo lo pienso cuando lo veo. Y ahora tú lo ves en la fotografía
Cristián, informante de este estudio

Sobre el enfoque

El problema de estudio de esta investigación, como ha sido descrito, refiere a la relación entre movilidad cotidiana en transporte público e imaginarios urbanos. Se trata de variables que han sido estudiadas por separado, pero muy rara vez puestas en diálogo. Este punto de partida de escasos precedentes plantea, contrariamente a lo que se podría esperar, más exigencias que libertades.

Fundamentalmente, y siendo fieles al abordaje teórico que ya ha sido presentado, los elementos a estudiar deben ser comprendidos de manera compleja. No se trata de variables que se midan en base a ejes predeterminados y claramente delimitados (más/menos, presencia/ausencia), ni que respondan a tipologías finitas y conocidas a priori (tipo 1, tipo 2, ..., tipo n). En tanto remiten a la experiencia y a valoraciones subjetivas, ninguno de los elementos a estudiar se comporta así por sí solo. Mucho menos podemos aspirar a un enfoque de este tipo si ponemos ambas variables en relación, pues se trata de un ejercicio que ha sido muy pocas veces abordado de manera sistemática.

Considerado esto, se justifica la adopción de un enfoque de investigación exploratorio, que se ampara en el pensamiento inductivo. Desde los fundamentos de la *grounded theory* (teoría emergente o teoría fundamentada) (Denzin y Lincoln, 2011), se abandona toda pretensión de anticipar qué elementos serán relevantes para el estudio. Abriendo la mirada lo más posible a diversas fuentes de información, se evita levantar una hipótesis de trabajo que restrinja la observación a ciertos indicadores definidos con anterioridad.

La figura de un investigador libre de prejuicios ha sido una quimera perseguida tanto por los estudios inductivos como deductivos. El declinar la presentación de hipótesis en el marco de la *grounded theory* acarrea el riesgo de suponer que un investigador puede llevar adelante el trabajo de campo desprovisto de manera absoluta de suposiciones o expectativas. Es importante señalar que ello constituye una malinterpretación ingenua. Más bien la ausencia de hipótesis declara la intención epistemológica de favorecer un escenario de investigación en que los hallazgos adquieran su propia forma, nombres y ángulos.

El investigador, por tanto, no niega poseer impresiones previas al trabajo. Muy por el contrario, las identifica y vigila sistemáticamente, buscando diferenciar entre las experiencias de las subjetividades intervinientes en el estudio. Negar poseer suposiciones equivale a negar la condición de sujeto del mismo investigador, que humildemente se hace parte de un fenómeno para comprenderlo desde una clave experiencial.

Lo que se busca minimizar es que estas impresiones apriorísticas tomen el control del trabajo. Cuando éstas coinciden con los hallazgos empíricos, se consignan como tales, permitiendo ampliar y fortalecer la matriz interpretativa. El hecho de que algún hallazgo haya podido ser pronosticado por el investigador carece de relevancia desde el paradigma inductivo.

El estudio opta por técnicas cualitativas de investigación, capaces de captar elementos emergentes y no anticipados. La resistencia a establecer *a priori* los parámetros de trabajo responde al carácter específico de los elementos a estudiar, así como a lo desconocido del campo que los vincula entre sí.

Esta decisión conlleva, por contrapartida, asumir ciertos costes que sería irresponsable omitir. Sin duda alguna, un estudio inductivo que se apoya en técnicas cualitativas posee escasa capacidad de generar información estadísticamente significativa. En tanto el énfasis está puesto sobre la profundidad comprensiva, la posibilidad de establecer relaciones de causalidad se debilita. En este mismo sentido, no se considera factible que el objetivo de un estudio de estas características corresponda a establecer ponderaciones de incidencia entre variables. Estas importantes limitaciones no impiden a esta tesis considerar, pese a todo, que la aproximación inductiva de la *grounded theory* sea la alternativa metodológica más adecuada para abordar un objeto de estudio como el que ha sido descrito en apartados anteriores.

En el caso particular de los imaginarios urbanos, Lindón declara su sospecha frente a los estudios que abordan el problema de manera deductiva, y específicamente desde lo cuantitativo. Según la autora, estas técnicas “transfieren –de manera implícita- al campo de los imaginarios ideas que pueden entrar en contradicción con el sentido profundo del pensamiento constructivista y con los imaginarios urbanos” (Lindón, 2007b, p. 38). En última instancia, todo estudio de imaginarios exige innovaciones y enriquecimientos metodológicos, sobre todo atendiendo a su naturaleza atada a las prácticas cotidianas y a las subjetividades que éstas conllevan.

Desde el campo de los estudios de experiencia de movilidad, Jirón invita a operar desde un fundamento fenomenológico, que abandona las pretensiones del conocimiento total y reducido a variables fijadas anticipadamente: “Esta aproximación acepta que la totalidad de la experiencia nunca puede ser completamente aprehendida por el investigador, quien no puede comprender del todo cómo la experiencia de estar en movimiento acontece, por cuanto ésta siempre será parcial, incompleta, en curso, en transformación” (Jirón, 2012, s/p).

Sobre las técnicas

El enfoque inductivo de la teoría emergente exige la implementación de técnicas cualitativas de investigación, que sean capaces de captar de manera amplia y comprensiva posibles elementos significativos. Más que eliminar todo sesgo y prejuicio, la teoría emergente busca que el investigador se haga consciente de sus propios puntos de vista, intentando calibrarlos como un elemento inevitable en el trabajo de campo, pero claramente identificado. En lo que sigue, se describen las dos técnicas principales que alimentarán el desarrollo del trabajo de campo.

I. Imágenes e imaginarios

El imaginario urbano relaciona imágenes; articula representaciones y en el orden que asigna a éstas se torna manifiesto. Hiernaux (2007) enfatiza cómo el análisis de imágenes, a través de la observación de

fotografías, puede constituir una forma útil de rastrear el proceso imaginario de valoración del mundo en que nos desenvolvemos cotidianamente.

Las técnicas cualitativas de investigación que se basan en la producción y análisis de material fotográfico son conocidas desde hace tiempo, y han sido desarrolladas principalmente por la antropología. Dentro de esta área, las técnicas fotográficas elicitivas destacan, y resultan especialmente útiles para el presente estudio. Se trata de utilizar la imagen fotografiada como un catalizador de la entrevista, otorgándole un rol protagónico y no sólo complementario. Como destaca Harper (2002, p. 13), “la entrevista elicitiva fotográfica no sería sólo un proceso de entrevista que recoge más información, sino que más bien evoca un tipo de información diferente”.

Esta diferencia cualitativa se asienta, quisiéramos destacar, desde dos ejes clave de la entrevista elicitiva fotográfica.

a. La relación entre sujetos y mundo

La fotografía es un objeto polisémico, que permite simultáneamente registrar y expresar. En ella pueden leerse, al mismo tiempo, lo observado y el punto de vista del observador. Tan útil como observar la fotografía sacada por un sujeto, es observar al sujeto sacando la fotografía. En los elementos que prioriza, los actores que busca involucrar en la imagen, se perfila su visión del mundo en que se desplaza.

Es por ello de fundamental relevancia confrontar al entrevistado con su propia fotografía. Volver a encontrarse con ella, hablar desde su plataforma, permite a la persona al mismo tiempo volver al sitio fotografiado y observarlo desde la distancia. Esta capacidad reflexiva es destacada por Rose (2007, p. 238): “Tanto como proveer datos y evidencia, ellas [las fotografías] entregan también a los participantes de la investigación un medio para reflexionar sobre aspectos de sus vidas a los que pueden usualmente prestarle poca atención”.

Desde la fotografía el entrevistado puede referirse tanto a lo conocido como lo desconocido, pues la cámara registra ambos elementos por igual. Adicionalmente, la foto entrega en ocasiones información inesperada, que puede ser radicalmente útil desde su casualidad: “Hay fotos maravillosas en donde precisamente no importó lo que el tipo quiso fotografiar, sino lo que pasó detrás o al lado, que es lo maravilloso de esa captura del momento” (Mege, 2010, s/p). Estos elementos útiles no intencionados tienen una segunda oportunidad de salir a la luz, en el momento de la entrevista.

b. La relación entre investigador y entrevistado

El momento de la entrevista puede verse beneficiado por la fotografía también en la forma en que ésta oficia como puente entre los mundos del investigador y del entrevistado. John y Malcolm Collier, describiendo su experiencia al respecto, comentaban que “las fotografías sobre la mesa operaban como un tercer actor en la sesión de entrevista. Nosotros hacíamos preguntas sobre las fotografías y los informantes se convirtieron en nuestros asistentes para descubrir las respuestas a esas preguntas en la realidad de las fotografías. Estábamos explorando las fotografías *juntos*” (Collier y Collier, 1986, p. 105).

La fotografía tendría la capacidad potencial de horizontalizar la relación entre el entrevistador y el informante, permitiendo hacer más fluida la conversación y generando un ambiente de mayor confianza. Esto es especialmente relevante porque el investigador debe mostrar una posición crítica frente a las fotos, preguntando sobre los criterios tras de su producción, si es que éstas fueron tomadas por los entrevistados (García et al, 1996).

En definitiva, la fotografía como objeto concentra la atención, tomando el rol de una escotilla hacia la realidad que enfatiza la situación de las personas involucradas en la entrevista en su condición de aliados. “Como las fotografías son examinadas por el antropólogo e informantes juntos, los informantes se ven aliviados del estrés de ser el *sujeto* de la interrogación” (Collier y Collier, 1986, 106)

II. Etnografía móvil, viajes acompañados

Los investigadores que han desarrollado experiencias contemporáneas en la aplicación de etnografía móvil asocian sus prácticas con los fundamentos teóricos provistos por el “giro hacia la movilidad” (Sheller y Urry, 2006). Monika Buscher y John Urry (2009) destacan cómo este enfoque plantea un escenario nuevo y desafiante a nivel metodológico. En tanto la preocupación central está puesta sobre la condición móvil de los actores y el modo en que éstos se relacionan entre sí, consideran relevante rastrear el proceso en todas sus etapas.

Esto no está exento de dificultades, pues implica una gran cantidad de elementos de alta complejidad: “La etnografía móvil lleva a los investigadores a una multitud de prácticas móviles, materiales y corpóreas que construyen distinciones, relaciones y lugares” (Buscher y Urry, 2009, p. 105).

La etnografía móvil, en una de sus formas más eficaces para el estudio de experiencias, ha sido desarrollada por Paola Jirón (2008), a través de la técnica que ella denomina *shadowing* o “hacer de sombra” del sujeto. La autora explica que “el seguimiento implica acompañar a los participantes individualmente en sus rutinas diarias, observando la forma en que los participantes organizan y experimentan sus viajes, compartiendo y reflexionando colaborativamente sobre su experiencia en movimiento. Esto se logra discutiendo tópicos durante el periodo de seguimiento, o después de éste” (Jirón, 2012, s/p).

Así, el viaje acompañado puede estar atravesado por otras actividades, de registro, de observación o de apreciación, que anticipan elementos importantes para el caso de estudio y refuerzan el vínculo de confianza (*rapport*) entre investigador y participante. Se trata de una técnica de trabajo de campo que no está exenta de dificultades e imprevistos, y que requiere para su desarrollo óptimo realizarla más de una vez. Sus aportes, sin embargo, resultan invaluable, porque permiten de la manera más literal incorporarse a la cotidianidad de los sujetos y conocer de primera mano su experiencia; la fuente de todos sus puntos de vista.

Sobre la muestra

El desarrollo de una investigación de carácter exploratorio, por lo tanto cualitativa y sin pretensiones de generalización estadística, plantea un desafío particular a la hora de seleccionar a los sujetos que colaborarán con el estudio.

El enfoque inductivo de esta tesis apuesta por una focalización comprensiva y densa de la experiencia de los usuarios del transporte público de Santiago. Configurar una muestra representativa estadísticamente corresponde más bien a pretensiones diferentes, emparentadas con la búsqueda de la generalización de los hallazgos y el planteamiento robusto de relaciones causales. El criterio a seguir, por el contrario, debe concentrarse en un principio de *diversidad*, que permita dar cuenta de la cotidianeidad móvil de viajeros lo más distintos posibles entre sí. Esto no significa que los sujetos puedan ser seleccionados azarosamente, sino que por el contrario fijando un marco desde el cual plantear ciertos parámetros de diversidad.

Nuestro punto de partida es la comprensión de que la experiencia de movilidad de los santiaguinos puede ser diversa en una cantidad prácticamente infinita de direcciones, incluso limitándonos al ámbito de los usuarios de transporte público. Intentando acotar el marco, y respondiendo de manera consistente al interés de esta tesis por la vida cotidiana, se incorpora un segundo criterio de *tipicidad*. Este fundamento guía busca incorporar a la investigación personas que se enmarcan dentro del parámetro de “lo que más ocurre” en materia de viajes urbanos en transporte público. En este caso particular, el foco estaría puesto sobre los orígenes y destinos más comunes en la ciudad de Santiago, particularmente de trabajadores de más de 18 años. Individuos que cumplen con estas características responderían a la necesidad de movilizarse en transporte público de manera periódica, a diario, para llegar cada vez al mismo lugar de trabajo y luego retornar a su hogar.

Todos los casos del estudio responderían a la misma estructura de viaje (desplazamientos pendulares todos los días hábiles, de la casa al lugar de trabajo, y luego regreso), por lo que se tornarían comparables entre sí en rasgos generales. Responderían a una condición de *tipicidad*, sin perder su *diversidad* en todos los otros aspectos (género, nivel socioeconómico, comuna de origen, modalidad de viaje, etc.).

Mediante la consulta de la Encuesta Origen Destino de Santiago (2006) se identificaron seis macrozonas en las que es posible dividir la ciudad de Santiago. Tomando cada una de estas macrozonas como un origen amplio de viajes, es posible conocer cuál es la macrozona que concentra la mayor cantidad de estos desplazamientos como destino, por motivos de trabajo (ver tabla 1). Esto nos permite perfilar seis rutas generales que concentran la mayor cantidad de viajes diarios que se realizan en transporte público (ver tabla 2 y figura 1). Para cada uno de estas rutas, se seleccionaron dos viajeros; un hombre y una mujer, configurando una muestra de 12 personas (ver tabla 3), y accediendo así a 12 trayectos cotidianos en transporte público (ver figura 2).

Macrozona Origen	Número más alto de viajes trabajo (sin contar la misma comuna)	Macrozona Destino
Norte	60.130	Occidente
Occidente	109.085	Oriente
Oriente	145.390	Sur oriente
Centro	112.841	Occidente
Sur	92.985	Oriente
Sur oriente	145.889	Oriente

Tabla 1 - Concentración de viajes por trabajo. Fuente: Encuesta Origen Destino de Viajes Santiago 2006

Macrozona Origen	Número más alto de viajes (sin contar la misma comuna)	Macrozona Destino
Norte	102.505	Centro
Occidente	244.704	Centro
Oriente	205.310	Sur oriente
Centro	249.682	Occidente
Sur	160.649	Centro
Sur oriente	197.297	Oriente

Tabla 2 - Concentración de viajes en transporte público. Fuente: Encuesta Origen Destino de Viajes Santiago 2006

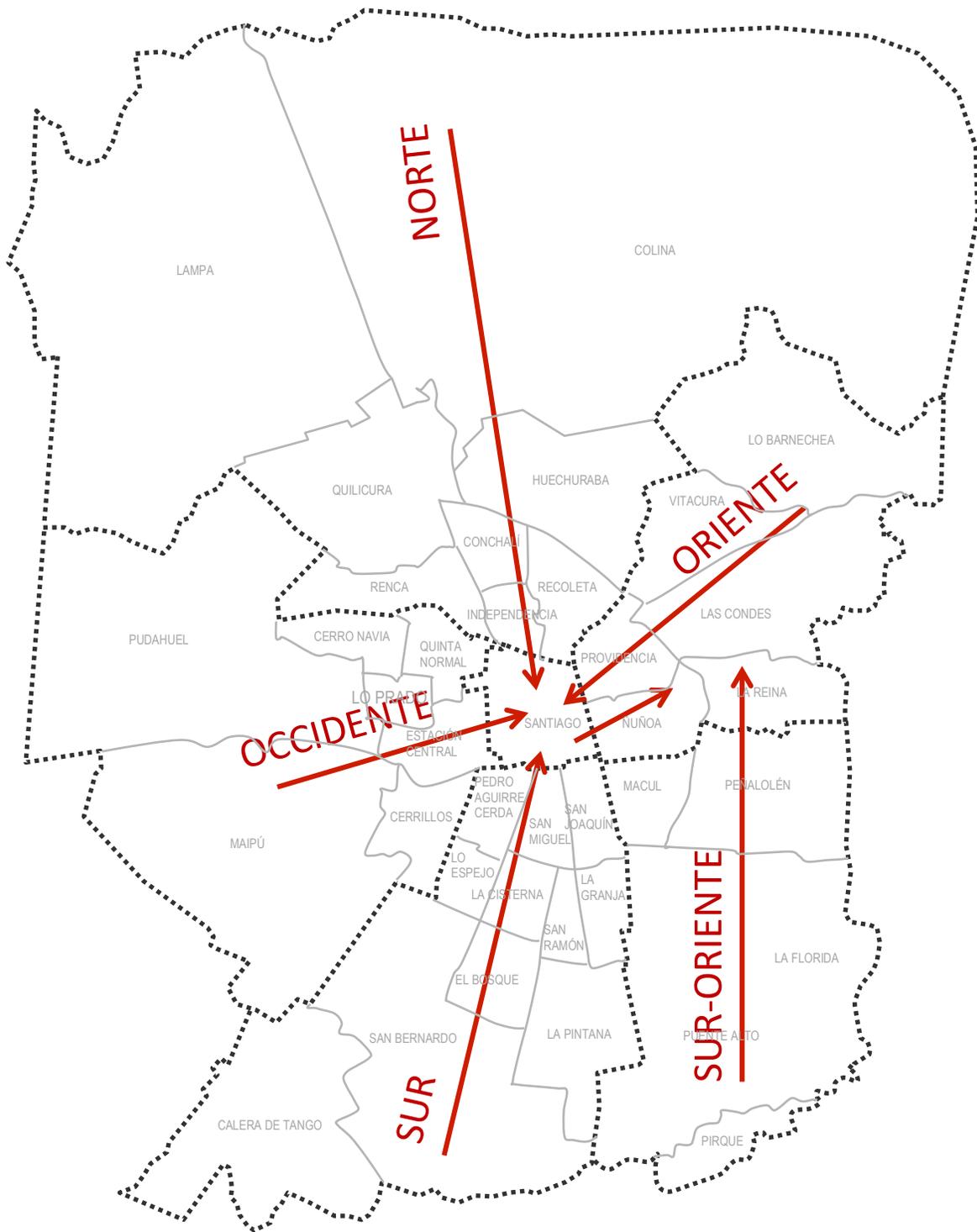


Figura 1 – Concentración de viajes en transporte público, según macrozonas. Elaboración propia a partir de la Encuesta Origen Destino Santiago 2006.

Origen	Hombre	Mujer	
Norte	Guido (29 años)	Verónica (34 años)	
Occidente	Cristián (30 años)	Paulina (45 años)	
Oriente	Roberto (31 años)	Francisca (25 años)	
Centro	Armando (26 años)	Edulia (55 años)	
Sur	Patricio (38 años)	María José (23 años)	
Sur oriente	Benjamín (44 años)	Ángela (47 años)	
Total	6	6	N= 12

Tabla 3 - Muestra del estudio. Notar que los nombres provistos no corresponden a los reales. En la sección anexos se entrega una descripción detallada de los informantes y sus rutas.

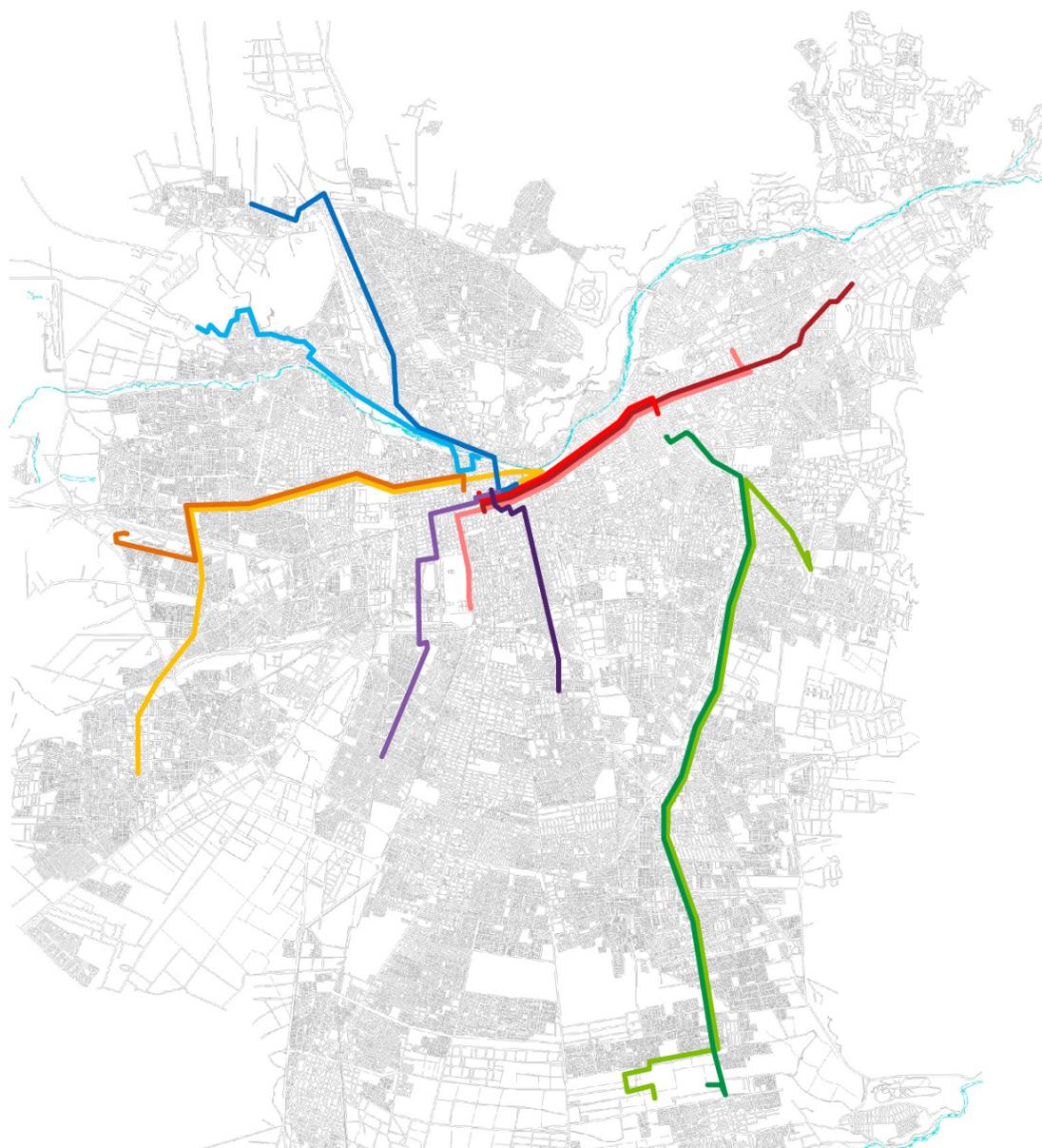


Figura 2 – Representación aproximada de rutas en transporte público de los doce informantes de este estudio. Los viajes se realizan entre el lugar de domicilio y el lugar de trabajo. Elaboración propia en base a Plano OCUC, 2006.

El contacto con los informantes se llevó a cabo en base a la estructura *bola de nieve*, que supone la selección de personas mediante el contacto inicial a través de un conocido en común, para luego ir ampliando la red utilizando los contactos del mismo informante. Los sesgos de esta técnica de muestreo corresponden principalmente al riesgo de que las preferencias y redes personales del investigador (que para efectos de esta tesis, trabajó en solitario) generen en la muestra un patrón que afecte negativamente al criterio de diversidad. Para el presente estudio se procuró privilegiar la colaboración con sujetos lo más lejanos posible al propio investigador, para evitar sesgos de confianza en el transcurso del trabajo de campo.

Mediante el recurso de diversificar al máximo la muestra de entrevistados, el estudio exploratorio se abre a la posibilidad de encontrar relaciones de sentido allí donde no se esperaba encontrarlas. Mientras que las investigaciones explicativas buscan comprobar una relación entre variables, la investigación exploratoria se centra en encontrar puntos relevantes que vinculan conceptos, aunque sin constatar su peso estadístico. Se trata de conocer la mayor cantidad posible de formas en que la movilidad urbana cotidiana y los imaginarios urbanos se afectan entre sí, más que de corroborar causalidades o jerarquizar variables.

Habiendo descrito las principales técnicas de investigación cualitativa que interesan a este estudio y el mecanismo de muestreo, se resuelve configurar el trabajo de campo en base a las siguientes etapas:

1. Viaje acompañado I: Tiene una finalidad introductoria; permite que el investigador y el informante se conozcan y sienten bases de confianza. El informante presenta al investigador su ruta cotidiana, y la describe. El viaje se realiza en ambas direcciones (de la casa al trabajo y de regreso al finalizar la jornada)
2. Viaje acompañado II: Tiene el objetivo de profundizar tanto en la relación de confianza entre los involucrados en el estudio como en el conocimiento del viaje y en sus actores principales. Centrándose ahora sólo sobre uno de los viajes diarios (hacia el trabajo o hacia la casa), el investigador provee al informante con una cámara fotográfica y lo acompaña en la producción de material visual que lo describa de mejor manera.
3. Entrevista elicítiva fotográfica: Situada en un escenario estático (café, casa, restaurante), el investigador y el informante dialogan sobre lo experimentado, articulando la conversación en torno a las fotografías tomadas en el viaje. Adicionalmente, la entrevista se enfoca sobre la ruta fotografiada por otro de los entrevistados, anónimo, con el fin de explorar también las interpretaciones de lo ajeno por parte del informante.

Considerando todas las etapas de investigación aplicadas sobre una muestra de 12 personas, se realizaron 36 viajes acompañados, un dossier de 186 fotografías, y 11 entrevistas. El trabajo de campo fue desarrollado entre noviembre de 2012 y marzo de 2013.

Como nota metodológica, es importante destacar que este esquema de trabajo de campo contempla múltiples encuentros y una colaboración entre investigador y viajero que demanda altas cantidades de energía y tiempo. Desde este punto de vista, y considerando que no existe ningún compromiso de por medio, resulta comprensible el posible desistimiento de alguno de los informantes, que puede verse abrumado por los encuentros sucesivos o por contingencias apremiantes de su vida personal. Esta situación se dio en uno de los doce casos⁴⁴, que no pudo seguir colaborando con la investigación en su tercera etapa. Esto no obsta, por supuesto, que el investigador se sienta profundamente agradecido por su colaboración, ya que ésta, aunque parcial, significó de todas formas un inestimable aporte a los hallazgos de esta tesis. Así, aunque no hubo oportunidad de entrevistar a esta persona, sí se hace referencia a algunas de sus declaraciones, ocurridas durante los dos primeros viajes acompañados.

⁴⁴ Guido, comuna de Quilicura, con trayecto diario desde la macrozona norte a la macrozona centro.

ANÁLISIS DEL TRABAJO DE CAMPO

La experiencia del viaje

*The most fundamental thing about life
is that it does not begin here or end there,
but is always going on*
Tim Ingold

Esta primera sección aborda elementos generales, pero poco profundizados por la literatura especializada, en lo que refiere a la experiencia de la movilidad urbana. Se trata de aspectos específicos del transporte público que plantean exigencias o perfilan competencias por parte del usuario, así como advierten las relevantes transformaciones simbólicas que conlleva la instalación de un sistema de transporte como Transantiago. Los tres puntos que se describen a continuación no sólo expresan componentes relevantes para el análisis general de esta tesis, sino que constituyen invitaciones a continuar profundizando sobre la enorme cantidad de aristas que conforman la experiencia urbana de movilidad.

I. Cuerpos exigidos, cuerpos restringidos

Emprender un recorrido por la ciudad en transporte público implica hacerse consciente de una gran cantidad de elementos que inciden sobre la experiencia de viaje. Una de las dimensiones más importantes, que se manifiesta bajo múltiples formas, es el cuerpo.

Aunque poco estudiado como variable relevante en las investigaciones sobre movilidad, el cuerpo es un elemento que se ve exigido como pocos a la hora de viajar. Acceder al transporte público equivale a acoplarse a él, muchas veces con costos corporales que nos obligan a enfrentarnos a nuestros propios límites. Los entrevistados destacaron la experiencia sensorial de la multitud, que abrumba con olores, sonidos y tactos ajenos e indeseados.

Lo “público” del transporte pasa en primer lugar por el encuentro con el cuerpo de los otros (Innocenti y Muñoz, 2013), pero la experiencia no acaba ahí. En el cuerpo se da también la manifestación del género, que leído en esta clave plantea el ser mujer como la condición de enfrentarse a la fragilidad del propio cuerpo. No sólo a través de la vulnerabilidad a la trasgresión, que se ampara en el anonimato de la multitud apretujada, sino que también al volverse inevitable el enfrentamiento de las corporalidades.

El hombre no, llega y te atropella, te pasa a llevar...hay un tema de machismo más que todo. El hombre como que «aquí vengo yo, tengo que bajar primero». El machismo no corre conmigo (Verónica, 34).

Ser mujer puede significar saberse un cuerpo frágil, que se ve limitado en situaciones físicamente demandantes, riesgosas o invasivas. La mantención de la femineidad en un contexto de contacto inevitable con extraños plantea desafíos proxémicos que despojan a las mujeres de ciertas posibilidades,

y las obliga a responder con tácticas específicas. Así, Ángela (47), que viaja desde Puente Alto hasta La Reina para trabajar como nana, evita algunas micros que le sirven porque viajarían obreros en grupos numerosos, lo que le resulta intimidante.

Otro de los atributos del cuerpo que se constituye en un límite es la edad. El cuerpo se encuentra con sus fronteras por ejemplo en el metro, al enfrentarse a largas caminatas, escaleras interminables o velocidades que superan las propias capacidades. Ureta (2012), hablando en clave foucaultiana, ha destacado cómo las transformaciones del sistema subterráneo luego del Transantiago han conllevado la enfatización de mecanismos de control y disciplinamiento de los cuerpos, generando además instancias de exclusión que podrían tildarse casi de darwinianas.

Me canso, la verdad. Bueno, con la edad uno tiene que cansarse. Es muy agotadora esa caminata. Sobre todo en el invierno, más encima oscuro (Ángela, 47).

Como se ve, no es necesario ser un anciano para constatar el agotamiento. Más bien la conciencia de la propia edad parece irse perfilando sobre estos pequeños indicios cotidianos. El viaje es físicamente demandante, y es un lujo muy costoso agotar todas las energías en realizarlo. Siempre hay algo que hacer al finalizar el trayecto.

La escalera va así, y todos... todos llegan a hacer cola por subir en las escaleras mecánicas. Yo también subo por las escaleras mecánicas, aunque soy un deportista y todo el tema. Pero si subo las escaleras, voy a llegar no cansado, pero sí voy a agotar parte de mis energías en subir todas esas escaleras con un bolso que pesa como cinco kilos. Entonces sí hago la fila para subir la escalera mecánica (Cristián, 30).



“ Y esta foto me encanta, porque es ir llegando la casa, a remojar las patitas. Es que todo el día...al final llego con las puras ganas de sacarme los zapatos” (Paulina, 45).

Figura 3. Fuente: Paulina

El trayecto deja huellas más sobre nuestros cuerpos que sobre el pavimento. El transporte público en particular se entiende como una experiencia incómoda, agobiante e inclusive indigna, a través muchas veces de transgresiones corporales.

II. Metamorfosis del viajero

Como práctica cotidiana, el viaje por la ciudad conlleva la necesidad de que el urbanita se transforme; que se convierta temporalmente en un viajero en acción. La movilidad plantea al individuo frente a un escenario desafiante, que requiere de adaptaciones constantes apropiadas a cada situación. Así, y especialmente en el contexto de un sistema de transporte fundado sobre la intermodalidad, el usuario pasa también por diversos “modos” de moverse, aprovisionarse y comportarse.

Porque en la micro en general voy leyendo, o escuchando música... No pesco tanto lo que pasa afuera. Es un viaje más introspectivo. Pero cuando uno se baja, se pone más alerta. Apago la música, me concentro (Armando, 26).

No sólo al pasar de la micro al metro o a la calle, sino que también dependiendo de en qué barrio se esté, a qué hora y con quién; las combinaciones contextuales parecen infinitas, pero el conocimiento del viajero para adaptarse demuestra una experticia compleja, que despliega una gran cantidad de recursos y tácticas. En esta línea destaca el relevante rol de los objetos, que pueden constituir un “equipo de viaje” que lo facilita (como audífonos, libros, celulares). Este equipo ayuda a conformar una esfera de intimidad que protege al sujeto, por ejemplo a través de un reproductor de música que aísla de los estímulos externos. Otras veces, puede ayudarnos a llevar algo de nuestra propia esfera privada a un espacio de pasividad aprovechable:

En la mañana generalmente me vengo maquillando en el camino, porque no me alcanzo a maquillar en la casa. En la micro me maquillo. Cuando vengo en el metro, me vengo mirando las ventanas, a ver si ando como leona, a ver si me arreglo la blusa (Paulina, 45).

En ocasiones los objetos no colaboran en la construcción de un viaje cómodo, sino que exigen de parte nuestra una adaptación; una transformación eficiente. Mientras algunos intentan minimizar la carga en su viaje, para otros llevar bultos resulta ineludible. Cristián, atleta, debe ir todos los días después de su trabajo en Plaza Italia al estadio donde entrena en Maipú. Su bolso se convierte en un compañero de viaje indispensable, y requiere de cierta experticia manejarlo en el transporte público:

Este bolso yo lo ordeno en la mañana temprano. Le echo ropa de recambio, zapatillas con clavos, comida para el desayuno al llegar acá [al trabajo], comida a media mañana, la comida del almuerzo, a media tarde, y después a entrenar. Entonces el bolso va lleno. A lo que voy es que si el bolso está lleno, ocupa mucho más espacio en un metro lleno. Y es incómodo. Para mí es incómodo. En este tiempo [verano] no es tan incómodo porque no tengo que andar luchando con el bolso, que le puedo pegar a alguien, que hay que tratar de meterlo entremedio de toda la gente... (Cristián, 30)



El gesto adaptativo es universal. Benjamín, al observar las fotografías tomadas por Cristián, entiende perfectamente la situación y la describe empáticamente: *Aquí, el típico poner el bolso entre los pies, sobre todo si uno va dormitando. Es una forma de sentirlo, y saber que no se te va a perder. Además, no molesta [a los demás] porque está en un espacio tuyo* (Benjamín, 44).

Figura 4. Fuente: Cristián

Los objetos pueden ser tanto útiles como resultar blancos vulnerables. Lo mismo un libro nos ayuda a amenizar un viaje monótono que una cartera nos exige a mantenernos alertas. Todas estas situaciones posibilitan o demandan transformaciones de parte del viajero metamórfico.

También los ritmos de viaje generan cambios potentes en el apresto de los sujetos. Los trayectos suelen describir etapas que proponen diferentes ritmos, cuyas transformaciones son a veces inadvertidas, y en otras ocasiones son aprovechadas. Francisca, ingeniera comercial, viaja todos los días desde El Golf a La Moneda, en metro. Las caminatas desde su casa a la estación de origen, y luego desde la estación de destino hasta su oficina, le sirven como espacio de transición; desde un ritmo doméstico pausado, al acelerado discurrir del trabajo en el centro de la ciudad.

El trayecto de esa caminata al metro me encanta. Me gusta ir con la música, o leyendo... me gusta ese espacio del día; vai pensando... hay como pocos espacios de hacer nada. Y ese es un espacio de hacer nada. A mí eso me gusta, me gusta de mi trayecto al trabajo. No sé si me gustaría vivir arriba del metro; llegar y tirarme (...) Claro, como que para mí la oficina parte cuando yo salgo del metro. Como que ya estoy ahí, como en el centro, gente, corriendo, y tengo que caminar más rápido, voy atrasada (Francisca, 25).

III. La expansión de una red de actores

“Me enojo con el sistema” me comenta Paulina (45), mientras tratamos de bajarnos del apretado vagón de metro a las 9 de la mañana en Plaza de Armas. No es que no se enoje con los otros pasajeros que no la dejan pasar, o con los conductores de micro que no paran o frenan bruscamente. Todos esos, como siempre, son para ella actores que generan frustración y rabia. Pero el sistema, como entidad compleja, aparece también en su discurso, tan real y concreto como el hombre que no la deja bajar antes de subir al tren.

El viaje en transporte público está tan cargado de actores como cualquier otro, aunque esté atravesado por lo imprevisto y muchas veces lo indeseado. No siempre podemos elegir a nuestros compañeros de viaje, pero cuando podemos los valoramos. Ángela (47) aprecia a su amiga Ceci, con la que comparte la micro cada mañana en un viaje desde Puente Alto hasta La Reina. Son vecinas, y ambas trabajan como

nanas en hogares de altos ingresos. María José (23) trabajó un tiempo en Ñuñoa (ahora lo hace en Santiago Centro), y asegura que siempre eran las mismas personas que esperaban en el paradero cerca de su casa. La repetición se hizo hábito, y las caras conocidas acabaron por generar en su viaje un ambiente de serena familiaridad, aunque nunca cruzaron palabra entre sí.

Los actores relevantes para la movilidad no se agotan en el momento mismo del trayecto. La familia juega un rol fundamental en el capital de movilidad y en las decisiones que estrategizan los viajes. Guido (29) escoge sus rutas de regreso a casa, aunque le resulten incómodas, para maximizar las horas que podrá compartir con su hijo antes de dormir. Paulina muchas veces modifica su caminata luego de salir del trabajo para poder pasar a comprar materiales escolares para sus hijas.

La familia, los otros pasajeros, los conductores, los vecinos; todos pueden configurar una red de actores que inciden sobre la experiencia de movilidad. Como se ha visto, también los bolsos, los semáforos, los andenes y los paraderos deben ser reconocidos como actores no humanos igualmente válidos para el análisis de experiencias móviles. Pero poder referirse al “sistema” como si de un actor unitario se tratase plantea un escenario sin precedentes en la experiencia urbana santiaguina.

El *sistema Transantiago* se presenta también como un actor, con el que los urbanitas dialogan y desarrollan una relación tanto emocional como práctica. Esta conversación entre humano y sistema plantea a veces exigencias que se consideran denigrantes, o para otros abre posibilidades que frustran por su lejanía.

Subiendo a la micro, le pregunto a Guido cómo encuentra que es la gente que viaja con él. “Nooo...ahora la gente ya tiene cuero de chanco, se adaptó. Y es el sistema el que debería haberse adaptado a la gente”. Guido me explica que los usuarios partieron haciendo resistencia, pero ya buscaron otras estrategias (como levantarse más temprano) o se han resignado a las nuevas condiciones de funcionamiento. La gente, a sus ojos, ha tenido que afilar sus habilidades de desplazamiento por la ciudad porque el sistema no es bueno. “Y la gente se pelea con el chofer, si él no tiene la culpa de esto. Es el sistema el que no funciona”, me dice. (Notas de campo, 12 de diciembre 2012).

La animosidad de la gente puede focalizarse ahora sobre el sistema, aunque éste no tenga manifestación corpórea. Si bien el conductor del bus puede ser su representante vicario, la molestia se entiende como dirigida contra Transantiago.

El usuario no responde solamente adaptando su comportamiento o resignándose. Insertándose también en la retórica de la modernización, los habitantes de la ciudad asumen ellos mismos el rol de un fiscalizador del sistema, que se vuelve crecientemente ubicuo y validado. Todos los informantes de esta investigación declararon conocer el sistema de reclamos de Transantiago, y varios de ellos lo han utilizado en al menos una ocasión. Sacar fotografías a la patente de los buses, discutir con los administradores de las estaciones de metro y llamar al centro de atención del sistema puede constituir sólo una válvula de escape de la ira del momento, o llegar tan lejos como ampliar un recorrido local, como en el caso de Verónica (34).

Pese a constituir en sí mismo un actor tecnológico y político, Transantiago es también una red de actores ensamblados que permiten su funcionamiento. Así, hoy más claramente que nunca, el entablar

diálogo con el sistema de transporte es hacerlo también con nuevas tecnologías (tarjetas, validadores, vías segregadas, etc.) y con antiguos personajes que comparecen de manera involuntaria en la escena. Los planificadores, políticos y tomadores de decisión en general son visibilizados en la cotidianeidad del usuario del transporte público. Incómodamente invocados por el sistema modernizador instalado, las quejas y las expectativas apelan a ellos. Al no haber respuesta aparente, para los viajeros de la ciudad se reafirma el imaginario de una clase política lejana, inexperta y egoísta.

Son decisiones de ciudad que se toman todas a puertas cerradas, sin consultarle a nadie, y después sin darle explicaciones a nadie (Roberto, 31).

Sí, falta experiencia. Lo que siempre se dice; que las autoridades conocen poco del problema en sí porque están lejos de eso. Entonces la política pública siempre es diseñada lejos, por allá en una oficina, qué se yo (Patricio, 38).

¡A dónde usan ellos el transporte público! ¡No lo usan, si todos tienen auto! Ellos no pagan peaje, no pagan bencina, no pagan estacionamiento... (Verónica, 34)

Transantiago y los modos de viaje

Los dos principales soportes tecnológicos del viaje en transporte público de la capital (bus y metro) son las plataformas experienciales desde los cuales se dibuja la movilidad cotidiana. El fundamento de Transantiago es vincularlos intermodalmente, pero ambos son entendidos como mundos separados por parte de los pasajeros.

La llegada de Transantiago a la vida de los viajeros capitalinos no sólo conllevó grandes transformaciones, sino que éstas fallaron en lograr el objetivo de configurar un sistema de transporte público moderno y eficiente. La imagen de Transantiago como un fracaso y la complejidad de sus consecuencias a nivel subjetivo serán temas abordados en la primera sección de este apartado.

En un ámbito más específico y concreto, los modos de viaje son el dispositivo en el que día a día se cincela la experiencia cotidiana de la movilidad. Cada uno se construye simbólicamente en comparación con el otro, y desde ellos es que se comprende la ciudad y su forma. Sus posibilidades y clausuras son el punto de partida desde el que nuestras ideas morfológicas de Santiago se generan. En la segunda sección veremos de qué formas puede ser comprendido el espacio urbano, dependiendo de las modalidades de viaje predominantes en la cotidianeidad de los sujetos.

I. “¡Transantiago es malo!”

Yo creo que lo que pasó con el Transantiago dejó como una imagen en la gente de que “Transantiago es malo”, ¿cachai? Y eso perjudica mucho a la calidad de vida de la gente. (Francisca, 25).

De manera transversal, el sistema Transantiago es entendido como un fracaso. Las razones que se arguyen varían enormemente, pero todos los entrevistados levantan una crítica elaborada, aludiendo a malas implementaciones, déficit financieros, baja cobertura, o evasión indiscriminada del pago del pasaje. Más importante todavía, todos los entrevistados son conscientes de que existe un cierto consenso global en cuanto al descontento que genera el sistema de transporte público.

Sí. Porque todo el mundo odia el Transantiago. Es el común. Que no lo odies es raro (...) El santiaguino versus Transantiago... hay una pelea que yo creo que no va a terminar nunca (María José, 23).

Luego de su implementación a fines del año 2005, el sistema provocó potentes transformaciones en la cotidianeidad de los ciudadanos. Las aglomeraciones de personas en el metro habrían de transformar su imagen para siempre, y la incierta frecuencia de los buses provocaría desesperación y protestas espontáneas frente a los paraderos.

Los medios de comunicación se hicieron cargo de socializar las potentes imágenes, y la animosidad contra las deficiencias del sistema fue en aumento. Verónica (34) debe viajar todos los días desde Renca hasta Santiago Centro, y la frecuencia de las micros que le sirven es muy baja. Cuando se le preguntó si creía que en otras partes de Santiago la situación ha ido mejorando, respondió: “No creo, porque por lo

que veo en las noticias, la gente se ha parado hasta en medio de la calle porque la micro no pasa”. La imagen de la frustración predomina y se socializa de manera potente.

Frente a las deficiencias de Transantiago, la mirada se torna hacia el pasado, nostálgica. Se extrañan los antiguos recorridos que atravesaban toda la ciudad, uniendo en un solo viaje en bus puntos tan insospechados como Lo Ovalle con Cantagallo. María José, de 23 años, recuerda que su padre realizaba ese trayecto todos los días para ir a trabajar. Hoy, semejante recorrido le parece exagerado y divertido por su extensión. Ella recuerda también la estética particular de las “micros amarillas”; las evoca con sus ornamentos personalizados y una cierta atmósfera festiva e informal.

La contracara de este nostálgico recuerdo también se hace manifiesta, cuando los informantes profundizan su comparación. El Transantiago, incluso comprendido como un proyecto trunco de modernización, denuncia comparativamente una época anterior más caótica y denigrante.

Pero encuentro que es mejor...es más digno también. El tener las paradas establecidas. Antes el chofer si quería te paraba, no te paraba...para los escolares era una humillación terrible. El maltrato. Ahora el chofer está mucho más metido en su rol de chofer. No tiene que interactuar tanto (Patricio, 38).

Los mismos elementos que se echan en falta desde una óptica nostálgica son los que garantizan el funcionamiento de un sistema de transporte con pretensiones modernizadoras. El conductor del bus ya no hablaría con los pasajeros, garantizando un desempeño más profesional de su rol. Al entregar al operario una remuneración fija, se le desvincula de incentivos perversos que ponen en riesgo la vida de los pasajeros:

Igual prefiero el sistema de ahora. Como te había comentado, se percibe más seguro, más limpio, más regular...no hay esa competencia que había antes en que los choferes tenían que estar peleando por tomar la gente...Entonces en ese sentido es más saludable, digamos. Los escolares no quedan botados, como antes, que es un punto grave, encuentro yo. Nadie tiene la culpa de estar estudiando (Benjamín, 44).

Lo “limpio y seguro” del sistema Transantiago pasan de ser virtudes a constituir exigencias por parte de los informantes. De la misma forma que la mirada al pasado puede ser nostálgica, también puede tomar la forma de una crítica profunda a lo que había antes. La competencia desregulada entre buses, los riesgos de la alta velocidad, la violencia tras la informalidad de los pagos y los enfrentamientos entre conductores describen una visión del pasado que habla de una urbe selvática y agresiva con los viajeros del transporte público.

Para Ángela (47), que vive cerca de la estación Hospital Sótero del Río, la llegada del metro a Puente Alto coincidió con el inicio del sistema Transantiago. La micro amarilla se convirtió para ella en el símbolo de lo desagradable e indigno: “Es que siempre ibas apretada, repleta. Te carteraban. Tenías ene problemas, tenías que subirte por atrás, venías colgando. Muchas veces arriesgarte a que te caigai de la micro, o que te cartereen y te saquen la porquería que trabajaste en el mes”.



Lo bueno es el tema de que hayan paraderos definidos. Porque eso comparado con el sistema que había antes, porque en un solo paradero paraban para todas las comunas, y se achoclonaban todas las micros ahí...Eso en realidad era malo (Paulina, 45)

Figura 5. Fuente: Guido

En una lectura más profunda, se evidencia también la estrecha relación entre el sistema y el usuario, en tanto la época del “salvajismo pre-Transantiago” habla simultáneamente de un contexto donde habría primado la falta de civilidad también entre los urbanitas.

Me acuerdo que antes, con las micros amarillas, la gente obligaba al micrero que parara casi en la esquina donde tú ibai... como que la gente no cachara que hay un bien común que puede ser más importante que el bien personal (...) ¿Te acordai? Corrían carreras, estaban los sapos, era como toda una mafia... (Armando, 26).

Es importante destacar que la imagen negativa de este pasado informal y desordenado se posiciona sólo sobre el transporte de superficie. El metro antes del Transantiago se recuerda como un espacio ejemplar, eficiente y acogedor. Por contrapartida, después del 2005 el metro sería objeto de severas críticas y el ícono de una desilusión profunda. Las aglomeraciones sofocantes y los fallos técnicos son ahora lo que lo caracteriza estigmáticamente, como se verá en la sección siguiente.

II. ¿Vamos en micro o en metro?

Las modalidades de viaje que ofrece el sistema de transporte público de Santiago (micro y metro fundamentalmente) son plataformas simbólicamente complejas. Su vinculación intermodal, incentivada por Transantiago, ha logrado que sus características se construyan de manera comparativa. Los informantes se refirieron a “lo bueno del metro” en comparación a “lo malo de la micro” y viceversa. Aunque en ocasiones se entiendan como alternativas rivales, ninguno se concibe sin la referencia del otro.

La construcción comparativa de las modalidades

Inclinarse por la micro o el metro implica manifestar una predilección experiencial. Para aquellos que tienen la oportunidad de elegir entre una u otra modalidad, la disyuntiva se resuelve realizando una declaración implícita de sus prioridades.

El viaje en metro, desde el punto de vista de los que más lo utilizan, es rápido y eficiente. Constituye una opción que suele tomarse por aquellos que valoran llegar velozmente al lugar de destino. Su estética higiénica refuerza la idea de lo expedito. La micro, por contrapartida, se presenta como una alternativa lenta, menos directa, más accidentada.

Francisca (25) realiza su viaje cotidiano a bordo de la Línea 1 del metro. En una ocasión, por un aviso de bomba, su alternativa de siempre estuvo cerrada buena parte de la mañana. Se vio en la necesidad de ir en bus desde Las Condes hasta el centro de Santiago:

Fue...para mí fue incómodo. Aparte de largo. No íbamos tan apretados, pero la micro se movía caleta...tiene esa cuestión que como que es más invasivo, yo siento, que el metro. Porque al final, entre que vai parado, y que frenai, y la bocina, y la huevá, y te vai moviendo todo el rato...teni que estar mucho más pendiente que el metro, que es como que te parai ahí, y en quince minutos te teletransportaste a otro lugar, ¿cachai? En cambio esta cuestión es más invasiva, hay ruido, están los autos, el taco, bocinas...

Para sus usuarios habituales, el viaje en bus se asocia con el agrado de poder mirar hacia fuera. Los informantes que usan más la micro valoran el poder visualizar lejanías, ver pasar personas, poder presenciar al acontecer más allá del vehículo. La cordillera y los árboles suelen ser también objetos atractivos para el viajero que puede mirar por la ventana. El metro, en comparación, es descrito como una experiencia claustrofóbica y monótona:

¡Uy, deprimido! Encuentro que es súper depre. Viajar en metro sobre todo es una cuestión bien depresiva. Con la cantidad de gente, con la monotonía brutal de una estación a otra, con la monotonía, con el ruido...la verdad no me gusta nada (Patricio, 38).

Las emociones, así, conforman un factor importante a la hora de tomar decisiones. La comodidad en el viaje es un bien preciado, que se busca cuando se puede acceder a él. A nivel estratégico, la comparación entre micro y metro puede plantearse como *trade-off*. La oposición entre velocidad (metro) y comodidad (micro) se resuelve dependiendo de las circunstancias. Si se tiene un poco más de tiempo, puede escogerse el viaje en superficie, resguardando la comodidad en un espacio menos atestado o, al menos, conectado con un paisaje. Cuando el tiempo apremia, esta comodidad rápidamente es sacrificada en virtud de un viaje veloz.

El metro ofrece, además, una frecuencia garantizada. El viajero tiene aquí una certeza de la que no gozará en un paradero de micro. La incertidumbre de la micro es compensada, sin embargo, con una cierta flexibilidad. Armando (26) destaca poder enfrentar la crisis de quedarse “en pana” simplemente bajándose y tomando otro bus. Quedarse parado en un túnel subterráneo, por el contrario, no ofrece alternativas inmediatas y de hecho aumenta la sensación claustrofóbica.



No, de todas maneras la micro. Porque siento que es un poco más cómoda que en el metro, en cuanto a espacio. No a rapidez. Si tú vas en una hora peak en el metro, vai pegado con la gente. Y los olores... (Verónica, 34)

Figura 6. Fuente: Ángela

Sea cual sea el modo de viaje escogido, la decisión se toma en consideración de la alternativa. Las características tan disímiles entre bus y metro acaban por convertirlos en modos rivales, y estas diferencias tienden a ser estrategizadas. Sin embargo, en el ámbito de la cotidianidad los hábitos se asientan rápidamente y dejan huellas. Como se verá a continuación, las modalidades predilectas de cada viajero van formulando, en mayor o menor medida, una forma de concebir el espacio urbano.

Concepciones espaciales según modalidad de viaje

Como dispositivo tecnológico subterráneo, el metro tiene la capacidad de enlazar de manera automática el punto de inicio del viaje con el de destino. La estética semejante entre todas las estaciones lo convierte en un espacio neutro, que al estar bajo tierra minimiza la sensación de desplazamiento. No se trataría de un no-lugar como lo describió Augé en su momento (1994), pues es una plataforma perfectamente capaz de alojar experiencias significativas a nivel antropológico. Sin embargo, su carencia de rasgos distintivos y su aislamiento encapsulado del entorno urbano convierte el espacio entre origen y destino en una especie de vacío incógnito.

Francisca (25) usa el metro todos los días y lo describe como un “teletransportador”. La experiencia, según cuenta, es la de sumergirse bajo tierra y emerger en un lugar completamente diferente. El espacio intermedio, para ella, desaparece.

Patricio (38), por el contrario, se desplaza exclusivamente en bus para ir a su trabajo. El paisaje no sólo no desaparece, sino que se convierte en un elemento activo y relevante. Su trayecto se absorbe en la observación de las fachadas patrimoniales de la calle Lira, y en los callejones que guarecen vagabundos (Patricio trabaja en el Ministerio de Desarrollo Social, particularmente con personas que viven en situación de calle).



Este edificio también lo miro siempre, que es patrimonio. Lo miro porque me gustan los edificios que estéticamente son bonitos, pero que también tienen historia y aportan a la ciudad desde esa perspectiva. También me da un poco de pena, porque encuentro que está mal mantenido. Quisiera que el municipio, o no sé quién lo tiene a cargo, le saque más partido. Es como que estoy esperando el día en que lo boten y levanten un edificio de veinte pisos, habitacional, como está lleno este sector. Y eso me da pena, me da lata. Quisiera que no lo botaran (Patricio, 38)

Figura 7. Fuente: Patricio

Al igual que Patricio, Armando (26) tiene también una visión continua de la ciudad. Es consciente de cómo ésta va cambiando, a medida de que pasa de un barrio a otro: “La ciudad, en este recorrido, va cambiando. Es una especie de panorámica rápida que te muestra un corte por Santiago que va desde un lugar diría ABC1, bastante elegante, hasta un lugar que era bastante más popular; Estación Mapocho, Mercado Central, y la Chimba también”.

Patricio es crítico de la experiencia espacial que ofrece el metro. No le agrada la idea de desconectarse visualmente de la ciudad. Al observar las fotografías del viaje de Roberto (31), que viaja solamente por la Línea 1, comentó:

O sea, si yo tuviera la oportunidad de hacerlo en micro, yo lo haría en micro. No me metería al metro. Es agradable ir mirando la ciudad y viviendo esta transformación de los espacios, de un barrio a otro... ir como siendo testigo de los cambios de la ciudad. El metro no te permite eso; te mete en un túnel y no sabes nada de lo que ocurre fuera del túnel hasta que te bajas en otra estación.

Es posible que la desconexión cotidiana entre sujeto y espacio urbano que provoca el metro provoque eventualmente un cierto desconocimiento de los espacios intermedios, y desarrolle una noción fragmentada, parcelada de la ciudad. Resulta difícil de medir y asegurar, pero sí cabe destacar la experiencia de Paulina, que viaja sólo en metro desde su casa, en Pudahuel, al trabajo, en Plaza de Armas:

Y de vuelta...una vez intenté en Santo Domingo llegar hasta Matucana y tomar la J01. Y la J01 da unas vueltas por no sé... Quinta Normal, Lo Prado, pero esas comunas así como bien...Pudahuel Norte...pero yo me sentía perdida. Inclusive me bajé de esa J01, “me tengo que devolver a Matucana”. Estaba oscuro, y pasaba mucho rato arriba de la micro y sentía que no avanzaba.

El desplazarse por espacios que ella había atravesado, pero en los que no había estado (pues el viaje siempre había sido bajo tierra) provocó desorientación y ansiedad a Paulina. La experiencia reiterada del viaje en metro le permite conocer muy bien sus puntos de interés (ella se mueve con experticia entre las calles que rodean la Plaza de Armas, varias cuadras a la redonda), pero clausura su experiencia con lo

que yace a medio camino entre su casa y el trabajo. Al no sentir familiaridad con el trayecto, Paulina intentó inclusive revertirlo.

La desconexión con el entorno urbano que significa el metro deja de aplicarse, claro está, en aquellos tramos en que el tren se eleva a nivel de superficie, e inclusive más alto (Línea 2, 4, 4A y 5). Son trechos altamente valorados por los usuarios, pues ofrecen a veces una panorámica todavía mejor que la que entrega ir a bordo de un bus. Es desde estas instancias privilegiadas que el transporte público puede convertirse en una plataforma para observar y comprender la ciudad. Un abordaje más profundo de esta idea se desarrolla en el siguiente apartado.

El transporte público como punto de observación de la ciudad

La experiencia cotidiana de movilidad en el transporte público, como se ha anticipado, constituye una compleja ventana a la ciudad y a la vida que contiene. A través de la experimentación urbana que acontece en el viaje compartido con otros, los viajeros desarrollan una impresión de la ciudad, y despliegan formas de apropiación de ésta.

Las diversas formas en que la ciudad es percibida por los sujetos en movimiento provocan una respuesta mediante prácticas cotidianas, y es en esa dinámica de significaciones y acciones que puede vislumbrarse el imaginario urbano subyacente.

Este diálogo entre percepción y acción puede ser presentado en dos niveles fundamentales. En primer lugar, en las formas de proyectar trayectos posibles y apropiarse de ellos, que aquí llamaremos *navegación*. En segundo lugar, en las observaciones del territorio propio y la vinculación que se hace con el resto de la urbe, que aquí llamaremos *topofilia*. Para una comprensión más detallada de algunas de las formas que ambos ámbitos pueden tomar, se recurrirá al análisis comparativo de las rutas fotografiadas de algunos de los informantes de este estudio.

I. Navegación

La navegación de la ciudad depende, indudablemente, de un gran número de factores. El capital de movimiento de una persona –*motility*, en palabras de Kaufmann y Flamm (2006)-, se expresa en términos de acceso (financiero, de infraestructura, etc.); habilidades (contar con información y un cierto “saber hacer”); y apropiación cognitiva. Estas habilidades y apropiación resultan centrales para el enfoque que aquí desarrollaremos. Como se verá, la navegación en transporte público por la ciudad tiene que ver en primer lugar con *comprender* un trayecto, y luego con sentirse *dueño* o al menos *parte* de él.

La navegación, así, debe primero estar informada por ciertas expectativas del comportamiento de los demás. En el viaje cotidiano en transporte público, los informantes coinciden en la descripción de ciudadanos hostiles, desconsiderados o egoístas.

Sí, po. Yo primero, yo segundo, yo tercero. En estas cosas se ve siempre. Te hablaba en la primera entrevista de los empujones, que me molestan de sobremanera. Es como “aquí voy yo, déjame pasar”. Esa es la actitud, y a mí me molesta eso. Teni que colaborar con el resto (María José, 23).

Para evitar el naufragio del viaje, es necesario incorporar el conocimiento de este egoísmo cotidiano. El ritmo frenético propio de la hora punta muestra una imagen poco amable de los conciudadanos, y de ellos mucho no debe esperarse. Esta experiencia reiterada perfila para el viajero urbano un imaginario selvático, incivilizado.

Hay mucha gente que compite, que anda atrasada y estresada mejor dicho. Es lo que se ve mayormente. Es como eso para mí, es como la selva de cemento, la ley del más fuerte (Cristián, 30).

Las formas de navegación por la ciudad pueden leerse también en términos de bordes y fronteras. Todos los viajeros poseen un territorio conocido, que consideran transitable, propio. Más allá de ciertos límites, las aguas se vuelven demasiado turbulentas, o las tierras a encontrar son incógnitas. Es aquí donde aflora uno de los sentimientos más potentes y estudiados en la tradición de los imaginarios urbanos: el miedo.

En mi viaje, ya no me produce miedo. Creo que te comenté que si yo viajara a otra parte, a una parte desconocida, que no habituara, sería diferente. Si por ejemplo se me ocurre ir a La Pintana a las ocho de la noche, no sé si andaría tan tranquila como ando en mi casa. Porque no conozco el lugar; no sé quiénes viven ahí, no sé cómo comportarme con la gente de ahí. En cambio en mi barrio yo sé cómo comportarme con los tipos de la esquina, yo sé que ellos me conocen, y así. Y eso igual pasa en todos lados (María José, 23).

El miedo al sitio peligroso está estrechamente vinculado al miedo a lo desconocido. María José habla de La Pintana como un lugar donde ella ha oído que existen altos índices de delincuencia, y donde nunca ha estado. Pero María José vive muy cerca de la Población Cardenal José María Caro, y varios de sus amigos viven allí. Para ella, la diferencia está en que “la Caro” es un lugar conocido, mapeado dentro de sus recorridos, territorializado en su cotidianidad.

Para Guido (29), el miedo a lo desconocido, a lo que está más allá de su territorio, se expresa de forma muy literal. “Es que [Santiago] es una ciudad que uno no conoce entera, aunque uno quiera. Y recorrerla es muy enredado, es fácil perderse. Y si te descuidas y te pierdes, ahí cagaste”. Guido teme perderse, entrar de manera inadvertida a un territorio que no es el suyo, y posiblemente no saber cómo salir. “La zona sur, no conozco nada”, cuenta. Es más allá de Parque O’Higgins que la carta de navegación de Guido se acaba. Él es de Quilicura.

Los límites del propio territorio no se expresan sólo geográficamente. Edulia (55) tuvo una mala experiencia visitando a su hermano en Maipú; la micro en que viajaba fue apedreada violentamente. Desde entonces, ella decidió nunca ir después de las ocho de la noche. A nivel temporal también se dibujan claros límites a los trayectos posibles.

En la exploración de los límites del viajero, el uso de la fotografía fue especialmente relevante, y de una manera inesperada. No fueron las fotos que se sacaron, sino que las que se *decidió no sacar*, las que más información arrojaron en este respecto.

En la figura 8, pueden observarse las rutas y fotografías de Francisca (25) y Verónica (34). Ambas rutas representan el viaje de regreso a casa, desde el trabajo de cada una. Francisca trabaja en el Ministerio de Hacienda, y viaja en metro todos los días (entre las estaciones El Golf y La Moneda). Verónica trabaja en La Selecta, como repostera, y realiza su trayecto diario en tres micros, viajando entre Renca y Cal y Canto.

Las fotografías que Francisca tomó en su viaje son nítidas y se centran principalmente sobre los otros pasajeros de su vagón. Fueron tomadas en varios momentos del viaje, a intervalos regulares. Incluye también elementos de su cotidianidad que ella considera “propios”, como el Castaño donde pasa a comprar pan, o el signo del metro El Golf, que ella llama “mi metro”.

Las fotografías de Verónica parecen más erráticas temáticamente, y sólo toma una de sus compañeros de bus. Casi todas se concentran al inicio del viaje, y otras pocas al llegar a la Plaza de Renca. Resultó especialmente útil, como investigador, haber estado presente en el momento de tomar las fotos. Sólo de esa forma fue posible notar la omisión de Verónica. Cuando se le preguntó por qué había tomado sólo una foto del interior del bus, ella explicó que tiene miedo de la reacción de algunos de sus compañeros de viaje: “Hay mucha gente que es chora, que no respeta nada, que si los mirai feo...”.

Para Verónica, a diferencia de Francisca, la micro de su cotidianeidad no constituye un espacio territorializado, “apropiado cognitivamente”. Francisca se mueve en un espacio que se concibe como más controlado (el metro), en una zona céntrica de la ciudad. Su alto capital cultural le dio las herramientas para usar la cámara sin miedo en un contexto que ella considera suyo.

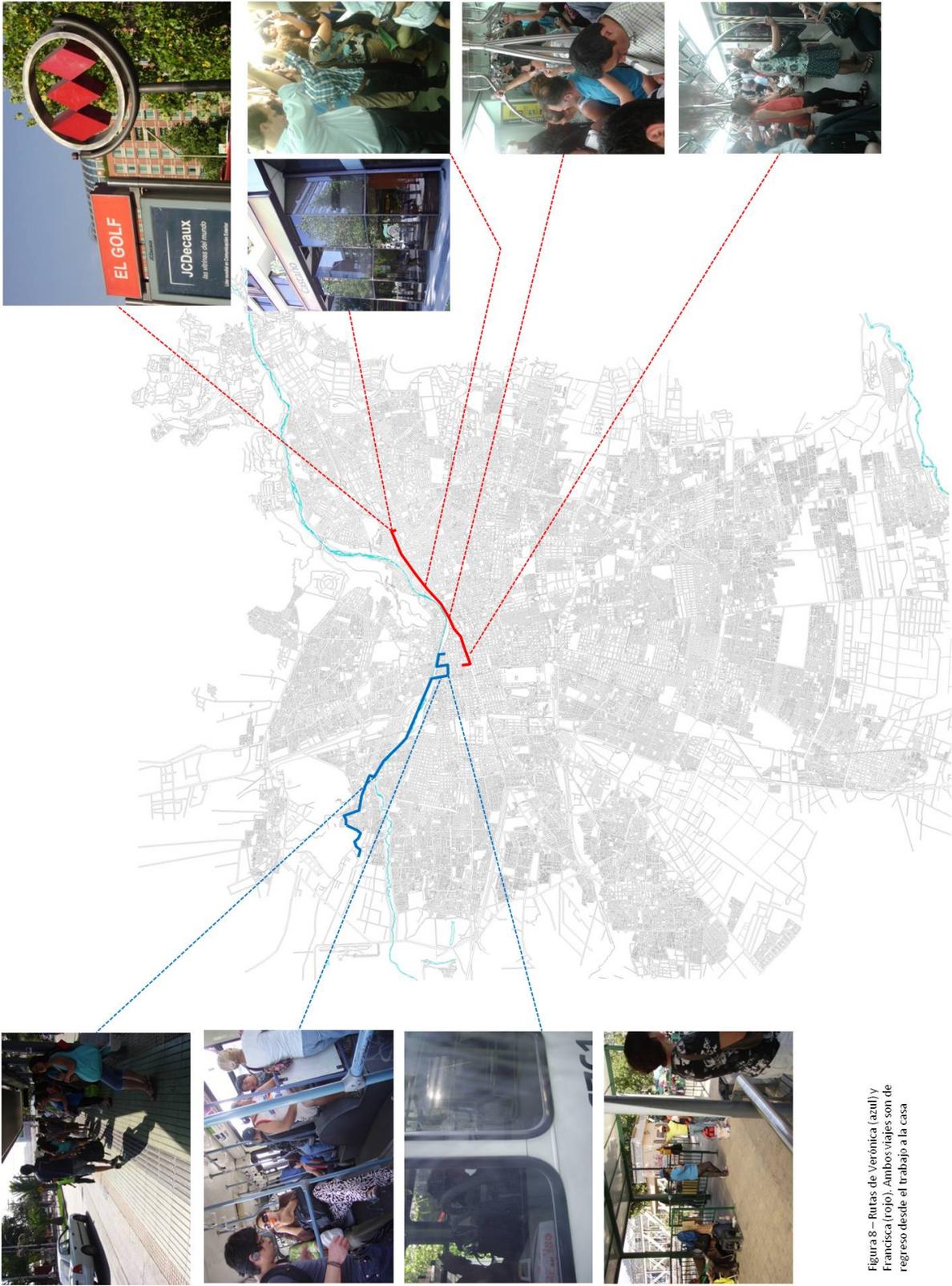
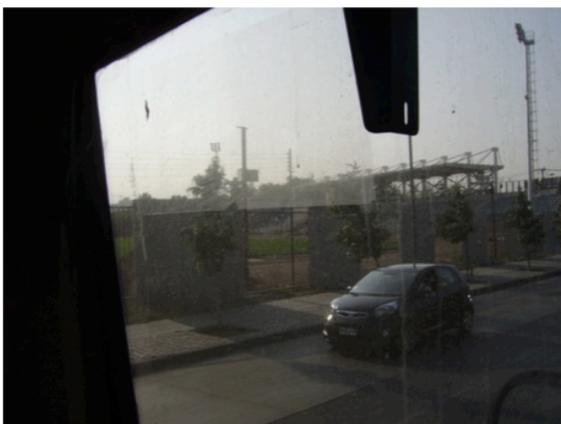


Figura 8 – Rutas de Verónica (azul) y Francisca (rojo). Ambos viajes son de regreso desde el trabajo a la Casa

Topofilia

Recorrer el propio entorno de manera cotidiana consolida una relación potente, atravesada por lo afectivo. Si bien se trata de un rasgo más propio de la movilidad en tanto no es exclusivo del transporte público, el soporte móvil de la micro o el metro en superficie constituye una plataforma perfecta para la contemplación. Así, el usuario de transporte público que recorre su barrio al inicio de su viaje diario se encuentra desprovisto de la presión de conducir un vehículo. Entregado por completo al panorama, es capaz de captar de manera profunda los cambios y transformaciones de su entorno. “Siempre miro hacia ese lado para ver cuánto han avanzado los trabajos del estadio municipal. Este lugar antes era un terreno eriazos, entonces era un lugar bien feo. Ahora se ha transformado en un punto deportivo, en un lugar bonito” (Patricio, 38).



Representa un cambio importante en la comuna, tener un estadio de buena calidad. Con graderías, verde, iluminación (Patricio, 38)

Figura 9. Fuente: Patricio

El trayecto no permite sólo ver cosas buenas. Cambios negativos o amenazantes también son advertidos desde el balcón que provee el transporte público. Edulia (55), en un primer trecho de su viaje, toma la Línea 2 del metro en la estación Rondizzoni, en dirección Vespucio Norte. En este trecho, el tren se mantiene sobre el suelo, y entrega un panorama que a ella no le parece alentador:

Y esta [foto] de los edificios, que el trayecto que hicimos de Rondizzoni pa' Los Héroes, es la parte de los edificios, que muchos edificios altos. Y ya no deja ver casi nada pa' la cordillera. Antes se veía el cerro, siete años atrás, cuando yo llegué, se veía el Cerro San Cristóbal donde está la Virgen. Ahora ya no se ve. Yo la otra vez te decía que deberían de hacerlos más bajitos. Hay lugares que hacen de cuatro pisos nomás.

En base a lo que puede ver desde la privilegiada plataforma que provee el metro elevado, Edulia realiza no sólo apreciaciones estéticas (“ya no puedo ver la cordillera”), sino que también de planificación urbana. Su experiencia cotidiana de movilidad la invita a reflexionar sobre las diferencias entre comunas cuando se trata de regular la actividad inmobiliaria.

En la figura 12 se presenta el mapeo de los viajes de Ángela (47) y Cristián (30). Puede apreciarse el registro del viaje desde la residencia de Ángela (Puente Alto) hasta su lugar de trabajo (La Reina). La ruta de Cristián representada en la figura corresponde al regreso desde su trabajo (Baquedano) a su casa (Plaza de Maipú).

De la gran cantidad de fotos que Ángela sacó, la mayoría corresponden al trayecto que inicia su viaje. Se trata del bus de acercamiento que ella toma fuera de su casa, para llegar a la estación Hospital Sótero del Río. Son imágenes muy centradas sobre las personas que pueblan su cotidianeidad. Fotografía a su amiga Ceci y a su hija, al conductor que le cae bien, a las caras conocidas de todos los días en la micro. Varias fotografías muestran su barrio, sus esquinas y edificios. También dedica una foto a una plaza; sitio anteriormente ocupado por un complejo habitacional que fue demolido. Ella y Ceci explican que las personas de ese sitio eran muy descuidadas con el entorno. Ángela lo describe como “sucio, feo y mal tenido”. La retirada de esas personas, para ella, fue algo positivo. “Mejóro el ambiente”, acota.



Cuando nosotros tomábamos la micro, veíamos los departamentos, “oye que lata, cacha ese tiene la ropa colgando”...tenían roperos que a veces no les caben en el departamento, los tienen afuera en las pasarelas. Se veía feo, se veía feo (Ángela).

Figura 10. Fuente: Ángela

Para Ángela, el trayecto en bus que recorre su barrio es una forma de evaluarlo y enterarse de los cambios que ocurren. A través de este sencillo ejercicio ella desarrolla un vínculo con el entorno, observando y calificando sus transformaciones.

De la misma forma, pero a otra escala, Cristián aprovecha el metro para mirar Maipú. Entre las estaciones Laguna Sur y Monte Tabor el metro se eleva varios metros sobre el suelo, poniendo toda la comuna a los pies de Cristián. Él cuenta que le gusta mirar el paisaje natural, pero rápidamente se fija en los edificios nuevos que hay en la comuna, algunos en construcción. Valora los proyectos inmobiliarios que dan plusvalía a la zona, pero sabe que conllevan la paulatina desaparición de una fuerte tradición rural en Maipú. “Antes Maipú era más rural, ahora se ve desde aquí una de las últimas viejas chacras que van quedando”. Desde el vagón, podemos ver tanto la cara del progreso y del crecimiento urbanizador, como el de la tradición periférica y agricultora.

Para Cristián, la ambivalencia de la urbanización en la periferia es algo que puede presenciar todos los días. Considera además que se trata de una transformación que puede ser evaluada de manera ambigua. En cierto modo, la “altura de miras” que le confiere el metro le permite ver tanto los cambios positivos como las pérdidas ocasionadas en su comuna:

Sí, sin lugar a dudas. Como te decía, es el coste y beneficio de la urbanización. Yo vivo de años en Maipú, y obviamente metro no había, y muchas otras cosas más. Hoy en día Maipú tiene universidad, está construyendo hospitales...es como un centro de Santiago propio, por decirlo así.



Porque si hay algo que me gusta de Maipú, es que antes era muy rural. A medida que fue pasando el tiempo, se fue urbanizando un poco. Algo que trae obviamente costes y beneficios a la comuna. Pero ésta es una de las pocas zonas de Maipú que queda con campos, con arados, con gente que trabaja la tierra. Si te dai cuenta hay un tractor ahí (Cristián, 30).

Figura 11. Fuente: Cristián

Para Cristián, el momento en que el tren se eleva es el más preciado de su viaje. Desde ahí puede observar el entorno con el que se identifica, e incluso declara enorgullecerse de presenciar cambios que para él significan progreso. Pero el sistema de transporte puede significar una forma de notar lo relegadas que se encuentran algunas zonas.

Para María José (23), las escasas alternativas de movilidad con que cuenta desde su casa en Pedro Aguirre Cerda son un recordatorio cotidiano de que el sistema no sirve a todos por igual. A diferencia de Ángela (Puente Alto) o Cristián (Maipú), para quienes el metro fue el vehículo en que llegaron nuevos servicios y una dignificante sensación de “estar conectado”, para ella la micro es el recordatorio de que eso es todo lo que tiene: “Es lo que te imponen, finalmente. Porque pucha, si no tengo la opción de andar en auto, me tengo que saber subir al Transantiago. Porque de mi casa no puedo caminar al metro. Es mucho pique de mi casa a la pega en bicicleta...”

Para ella, el viaje cotidiano en su territorio de proximidad es un recordatorio de su propio aislamiento. La misma red de transporte público define un “adentro” y un “afuera” que demarca niveles de inclusión a la vida urbana. A nivel de topofilia, la respuesta de María José es: “Me dan ganas de irme. Pretendo hacerlo luego”.

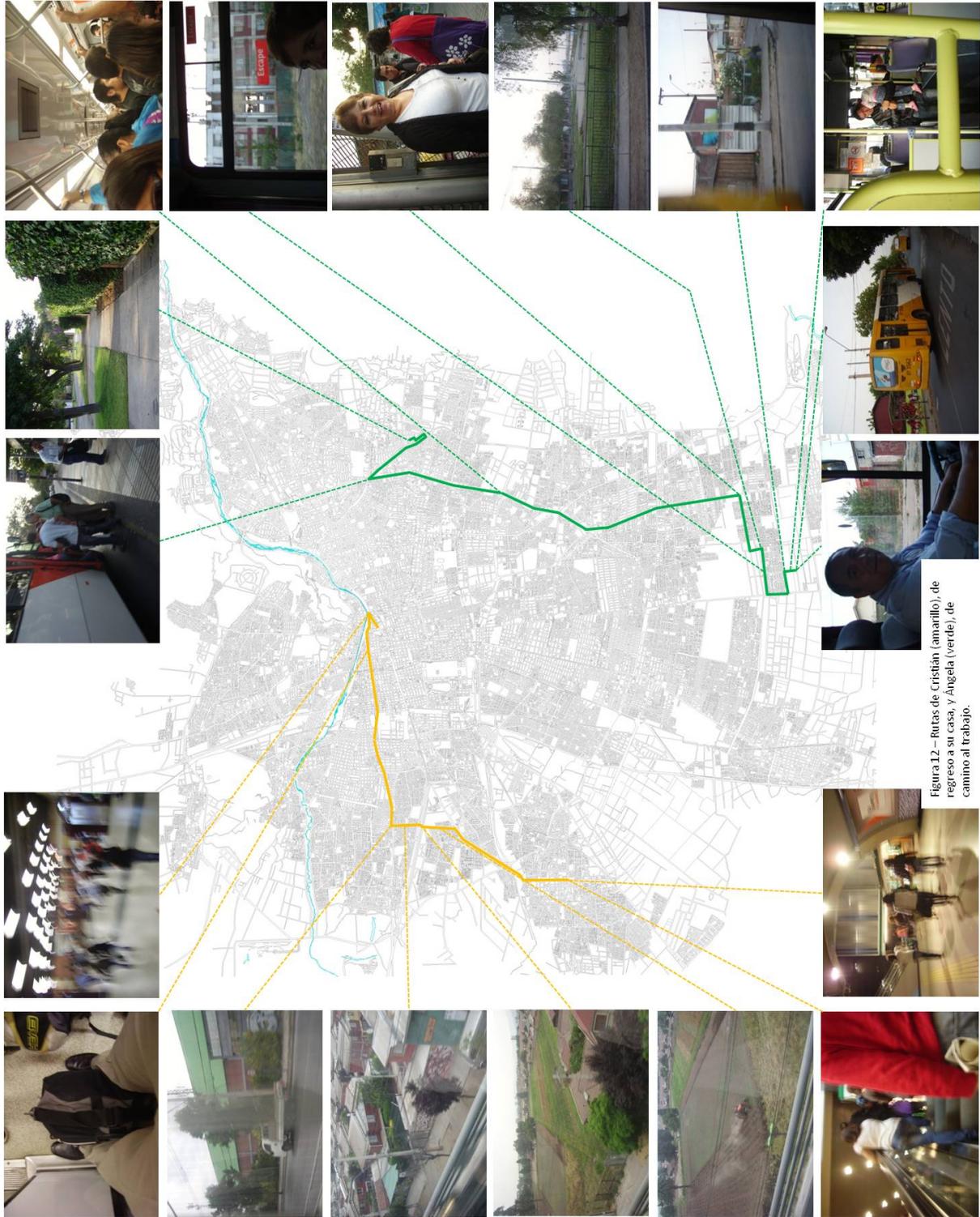


Figura 1.2 – Rutas de Cristian (amarillo), de regreso a su casa y Angela (verde), de camino al trabajo.

CONCLUSIONES – Tres imaginarios de ciudad

En el transcurso de esta tesis se buscó profundizar en las oportunidades enriquecedoras que habitan en el encuentro de dos áreas de investigación pocas veces abordadas en conjunto. Por un lado, se exploró la forma en que los estudios de movilidad pueden beneficiarse de una aproximación enfocada en lo subjetivo, concretamente focalizándose en el estudio de imaginarios urbanos. Por otro lado, se propuso una forma de análisis de imaginarios urbanos desde la observación de las prácticas, considerando que la cotidianeidad de los viajes por la ciudad constituye un soporte perfecto para la configuración de apropiaciones simbólicas en el espacio.

El supuesto a la base de esta tesis es que ambas áreas de ocupación investigativa pueden beneficiarse una de la otra. Un abordaje que las relaciona arroja nuevas luces sobre elementos que no habrían sido advertidos, o relaciones que no habrían sido identificadas.

En lo que sigue, se presentan las tres principales conclusiones que pueden levantarse a partir del trabajo realizado. En ellas, se recogen y articulan los hallazgos ya presentados en este informe, postulando tres imaginarios de ciudad articulados narrativamente. Cada uno de ellos encarna una tensión, un conflicto de significaciones con incidencia sobre la vida de los usuarios del transporte público de Santiago. Estos tres elementos pueden ser entendidos como capas significantes, relacionadas entre sí pero independientes una de otra. Se trata, en definitiva, de tres formas en las que es posible hablar de Santiago desde la plataforma que confieren sus viajes en transporte público.

Ciudad hostil, metrópolis frenética

Ante el viajero que usa transporte público, y particularmente para el que lo hace durante las horas punta de la jornada, Santiago se aparece como una ciudad agresiva e indiferente, caricatura de la gran metrópolis poblada por sujetos distantes y egoístas.

Las grandes masas de gente que se desplazan por el metro subterráneo dibujan un escenario caótico, frenético. El movimiento es constante y el ritmo acelerado. La figura del “codazo”, para ganarse un lugar allí donde parece no haberlo, es elocuente, y los informantes apelaron a ella con recurrencia en sus relatos. Se trata del gesto que simboliza la situación de saberse en un entorno hostil, y estar dispuesto a privilegiar la propia situación por sobre la de los demás.

En tanto el soporte del encuentro con la ciudad y con sus habitantes es el transporte público, su condición de espacio de responsabilidades resulta fundamental para su lectura. Aludiendo a la “movilidad prescrita” de Le Breton (2004a, citado en Lazo, 2012), es posible suponer que nadie está en el transporte público por gusto; todos tienen que llegar a un lugar a cumplir con alguna responsabilidad (sea en el trabajo o en casa). Viajar en la hora punta refuerza la idea de la competencia por llegar a tiempo y bien. En el peor de los casos, el enfrentamiento con el otro es una posibilidad no descartada. En el mejor de los casos, esta situación toma la forma de una distante indiferencia.

La ciudad hostil obligaría a los viajeros a volverse egoístas, indolentes a la necesidad ajena y a las tribulaciones del prójimo. Los sentidos se clausuran para concentrarse en la propia situación, en una operación semejante a la actitud *blasée* de la que hablaba Simmel (2005). Así, los libros se levantan, los audífonos cubren los oídos, el chat de los *smartphone* se activa y levanta una barrera poderosa a la presencia de los demás, reducidos a la condición de ruido.

Desde el punto de vista de los informantes, si alguna vez existió en el transporte público un espíritu de ayuda o interés por la situación de los otros, ésta ya ha desaparecido. “Nadie se compromete, somos meros testigos, espectadores neutrales de la vida de los demás”, comentó Patricio refiriéndose a sus compañeros de viaje. La llegada del proyecto modernizador bajo la forma de Transantiago habría clausurado para siempre toda posibilidad de socialización, de encuentro amable con extraños, desprovistos del miedo y la desconfianza que hoy caracterizan al habitante de la metrópolis.

A ojos de los santiaguinos, así, hoy más que nunca sería apropiado el título de “pasajero”. Lo fugaz, lo olvidable, lo que no deja huella, es el ingrediente protagónico de la experiencia de indiferencia profunda que reviste el compartir un vagón de metro. El viajero debe metamorfosearse en un sujeto indiferente, competitivo, alerta y desconfiado. Sólo así estaría preparado para las masas aceleradas que intentan subirse a la micro que viene llena, o hacerse un espacio en el vagón atestado.

El viaje, desde el punto de vista de este imaginario, se entiende como una expedición que demanda corporal y emocionalmente al sujeto. Éste responde con tácticas (De Certeau, 2007) que lo resguardan y preparan para lo agresivo y lo transgresor. La mujer, como cuerpo vulnerable, experimenta de modo específico la hostilidad metropolitana, y la persona de edad en general se ve marginada por un ritmo que es incapaz de seguir.

Prepararse para el viaje, alistar el equipo necesario, refiere a un trayecto que se entiende como “salir a la ciudad”. Exponerse a ella no es un acto que deba tomarse a la ligera, y resguardarse de manera precavida habla de una cierta experticia desarrollada por los urbanitas.

“Salir a la ciudad”, adicionalmente, alude implícitamente a un espacio propio, guarecido. El viajero cuenta con una plataforma de despegue usualmente acogedora, que es el propio barrio. Si Francisca (25) disfrutaba la caminata desde su casa al metro, o Patricio (38) se dedicaba a pasar revista a su barrio desde la micro todas las mañanas, es porque el entorno de proximidad barrial constituye un espacio que se considera propio.

Lazo (2012) ya anticipaba cómo el territorio de proximidad puede convertirse en un soporte para la movilidad cotidiana. Podría especificarse que una de sus funciones es la de oficiar como *buffer* o espacio de transición desde la máxima intimidad del hogar hasta el imaginario selvático de la ciudad entregada a las masas viajeras. Este espacio conocido es el referente en cuya oposición se dibuja el entorno agresivo y frenético de la ciudad que nunca nos pertenecerá del todo.

Ciudad desigual y fragmentada

“En mi viaje atravieso dos países al menos. O tres a lo mejor. No sé”. Benjamín (44) destaca cómo el trayecto urbano expone al urbanita a las brutales diferencias que la ciudad alberga. De manera sedimentaria, amparada en la cotidianeidad del viaje que se repite diariamente, el imaginario de una ciudad desigual se va formando.

Entendiéndolo como una plataforma desde la que puede observarse la ciudad, el viaje en transporte público permite ver diferencias en la cantidad de áreas verdes, en el tamaño de las casas y en la limpieza de las calles. Las fachadas que pasan junto a la micro cambian paulatinamente, fortaleciendo la idea de espacialización de los recursos y de la concentración de los capitales geográficamente.

Los mismos cambios en la infraestructura de transporte informan al viajero sobre estas inequidades. El paradero de la micro cerca de la casa de Ángela (44), en Puente Alto, no es igual al que utiliza en La Reina para esperar al bus que la lleve de vuelta a su hogar. Tampoco está en las mismas condiciones de mantención, ni se repara a la misma velocidad cuando se daña.

Las alternativas de viaje tampoco serían las mismas. Mientras que María José (23) sólo tiene la alternativa de la micro para salir de su barrio en Pedro Aguirre Cerda, Roberto (31) en Las Condes tiene micros, metro y taxi a la mano. El concepto de *motility* de Kaufmann y Flamm (2006) se hace aquí patente, y evidencia desigualdades notorias entre los recursos con que cuentan los habitantes de la ciudad dependiendo de su ubicación. El nivel de acceso a las redes de transporte constituye una forma de medir qué tan incluido se está en el sistema urbano, y los informantes de esta investigación así lo notan.

De ahí que Cristián (30) en Maipú y Ángela (44) en Puente Alto hayan valorado tanto la llegada del metro a sus comunas. Éste constituye un enlace de inclusión potente, que extiende el rango de acción de los viajeros y les otorga libertad de movimiento. La condena a la inmovilidad, plantea Urry (2011) sería una de las formas contemporáneas más potentes para despojar al sujeto de su dignidad social.

La inmovilidad, desde esta concepción de ciudad fragmentada, no sería impuesta sólo por falta de infraestructura. Como se vio, todos los viajeros identifican su propio límite a la navegación, dibujando una frontera que separa lo propio de lo ajeno. Más allá del borde, se encuentra el peligro (a perderse, a ser asaltado, agredido, denigrado, menospreciado). Incluso los viajeros con alto capital y recursos para la movilidad conocen, o vislumbran, su límite.

Más allá de ese límite, así, la ciudad es de otros. Ha sido territorializada por “diferentes” que, en el imaginario de la ciudad fragmentada, constituyen una amenaza. De esta forma, a través de los trayectos cotidianos se dibujan también los espacios que no son transitables. Las “geografías de la inseguridad” (Martel y Baires, 2006) se perfilan a través de las prácticas en el espacio.

Desde este punto de vista, el descalce es doble. La periferia geográfica de la ciudad no significa necesariamente marginación total, mientras existan enlaces de moviidades posibles (Maipú, por ejemplo). Por contrapartida, el estar inserto en la red de movilidad no conlleva libertad total. Los límites

no se juegan sólo en el ámbito de las infraestructuras, sino que también en el mundo de las significaciones.

Ciudad en conflicto con la modernidad

Finalmente, la experiencia contemporánea de movilidad en el transporte público de Santiago nutre un imaginario extendido y complejo, cargado de tensiones y contradicciones internas. El sistema Transantiago, desde su implementación, acarrea pretensiones específicas que cuentan también con su propio discurso.

La propuesta política tras Transantiago es la de la formalización y ordenamiento de una esfera fundamental de la cotidianidad urbana, como es la movilidad. En el discurso de trasfondo no se encuentra sólo una mirada modernizadora orientada al futuro y al hemisferio norte del globo. También por oposición se construye una imagen que se dirige hacia el pasado de manera condenatoria, y que ha calado hondo en el plano de significaciones de los viajeros santiaguinos.

Así, existe consenso en la descripción del “sistema” anterior como una era de salvaje desregulación y caos. Incluso es posible, aunque resulta difícil de constatar, que el vocablo “sistema” haya ganado fuerza sólo después del 2005 y se aplique hoy de manera retrospectiva sobre la época de las micros amarillas.

Se dibuja así un pasado ambivalente, pues si bien el contexto anterior a Transantiago es criticado por su falta de seriedad, su excesivo riesgo y su persistente desorden; es al mismo tiempo recordado de manera nostálgica y bondadosa. En la misma medida en que se condenan las antiguas “mafias” entre microbuseros y sapos, se habla de un pasado idílico en que los viajeros se sentían más a gusto y vivaces. Los vendedores ambulantes y los payasos habrían marchado al compás de la camaradería reflejada en el acto de “pasar el boleto”, cuando alguien entraba por atrás y se establecía una cadena de confianza, en que el dinero viajaba de mano en mano.

¿Qué claves imaginarias pueden leerse por detrás de esta nostalgia? En el anhelo por este tiempo pasado que habría sido mejor subyace la amarga sospecha de que la modernización es la que nos ha cambiado. Es la frialdad del nuevo sistema, la des-personalización del conductor, el colapso de un metro antaño delicadamente aristocrático. Estas transformaciones plantearían un escenario más veloz y estandarizado.

Si se considera además que se trata de un sistema entendido como “fracaso”, las consecuencias son todavía más profundas y lacerantes. El metro atestado de gente nos ha obligado a ser egoístas, a darnos empujones, a perder la costumbre de ceder el asiento. Como lo plantea Greene (2006, p. 132), “el costo del progreso es el costo de la maldad”. La micro que antaño habría sido una especie de cómplice, deteniéndose para los pasajeros de manera personalizada, ha sido reemplazada por una oruga torpe e irresponsable, cuya aparición es incierta y que en ocasiones pasará de largo, desconociéndonos.

El fracaso de Transantiago se entiende así como especialmente profundo, pues nos obligó a transformarnos en un viajero más mezquino, más desconfiado, más agresivo, a cambio de algo incierto. Pues lo que entrega el sistema de transporte público actual no es el producto terminado, la certidumbre

de la puntualidad, la comodidad expedita de lo moderno. Nos ha entregado más bien la frustración de entender lo que queremos lograr, pero la certeza –reiterada cotidianamente- de que no lo hemos alcanzado.

El imaginario de la ciudad servida por Transantiago es el imaginario de una modernidad como proyecto trunco. La modernidad como norte es una fuente de tensiones e incógnitas. ¿Por qué Transantiago falló? Las respuestas pueden agruparse en dos grupos.

Por un lado se encuentra la mirada que se dirige, iracunda, contra el sistema. Entendido, como se ha visto ya, desde la Teoría del Actor-Red, el sistema puede ser designado simultáneamente como un actor y como un ensamblaje de actores (Latour, 2008). Transantiago es un nombre propio, y designa una entidad con la que el viajero siente que se relaciona directamente, día a día. Puede ser objeto de animosidades y convertirse en el centro de un estigma difícil de revertir: “¡Transantiago es malo!”. Pero el sistema también, como red de actores funcionando en conjunto, hace presente las decisiones del planificador, las urgencias del político, las irresponsabilidades de los operadores. De esta forma el proyecto trunco de modernidad enlaza en su imaginario urbano la figura de los tomadores de decisión, visibilizándolos como responsables de un problema tan complejo que parece carecer de solución.

El segundo grupo de respuestas desplaza su atención del sistema implementado a los usuarios. Desde esta perspectiva, son los viajeros los que obstruyen el buen funcionamiento de algo que, bajo otras circunstancias, sería mejor. La evasión, la vandalización, las viejas costumbres “de antes del Transantiago” son los vicios que oxidan los engranes de una maquinaria que podría llevarnos a vivir en una ciudad más moderna. Intentar detener la micro en un lugar donde no hay paradero, y encima enojarse por ello, constituye la imagen de aquél que no entiende el sistema, o no está listo para él. El evasor es particularmente castigado en el ámbito de lo simbólico, pues es alguien que desfinancia el sistema y entorpece el proyecto moderno que intenta levantar.

Ambos enfoques parecen excluyentes, pero son tomados en conjunto, admitiendo matices, configurando un escenario imaginario de ambivalente desesperanza. ¿Qué falló? ¿Es el sistema o somos nosotros? Tal vez, ambos. Tal vez Transantiago es la experiencia que reafirma que en nuestro país nada funciona perfectamente bien.

Esta interpretación que, como se ha dicho, se construye y formula día a día en la movilidad urbana, es el dilema central que encarna la pregunta por la propia identidad. La forma en que los viajeros santiaguinos se relacionan con el transporte público define finalmente la manera en que entienden y se vinculan con lo moderno. Pero no sólo eso, porque la forma de dialogar con este proyecto es al mismo tiempo una ventana para explorar las competencias y límites de los urbanitas como sujetos modernos. Tras las falencias de Transantiago reside una sospecha terrible; una imposibilidad de ser modernos que podría bien estar asentada en lo que algunos autores han querido llamar la “identidad latinoamericana” (Morandé, 2007; Larraín, 2004).

En este respecto, Morse opta por hablar de “arenas culturales”; plataformas en las que se juegan tensiones y resistencias a los proyectos políticos y culturales. Se trata de espacios que proliferan en contextos marginales, de frontera, y a sus ojos es en las urbes de América Latina que esto ocurre de manera más potente. Según Morse, las ciudades latinoamericanas “más que arenas de triunfo y

trascendencia, serían arenas de acomodación y resistencia bajo la sombra de una autoridad influyente, aunque no omnipotente” (Morse, 2005).

Resulta esclarecedora la lectura del imaginario urbano de la ciudad tensionada por la modernidad, si se la entiende como una ciudad latinoamericana y se la descifra en la clave de estos espacios de disputa y encajes incompletos. Transantiago puede ser comprendido como una de las plataformas de esta arena cultural, en que se manifiestan las contradicciones internas de la identidad urbana local y las pretensiones modernizadoras de sus proyectos.

Atendiendo a las preocupaciones que levanta Gorelik (2002), se ha querido relevar aquí cómo es posible hacer trabajar los imaginarios urbanos no en oposición al proyecto modernizador, sino que en alianza con él. Se trata, sin embargo, de una alianza viciosa que mutua incapacitación. Las falencias de planificación del sistema plantean convicciones y valoraciones que deflagran en varias direcciones y germinan en la generación de un imaginario negativo y desesperanzador. Al mismo tiempo, este imaginario urbano provoca instancias de desconfianza y descrédito que obstaculizan la reformulación del sistema de transporte y lo despojan de la capacidad de enmendar el rumbo.

Independientemente de esto, es fundamental advertir que este debate ocurre no sólo en las bibliotecas ni en los salones de seminario. Tampoco en las oficinas del planificador urbano ni del analista de sistemas de transporte. Los constreñimientos originados por las fuerzas culturales en pugna son experimentados, practicados y narrativizados también por los ciudadanos de a pie. El “hombre de la calle” de Berger y Luckmann (1979) es el actor que no sólo observa de primera mano la contradicción, sino que la enacta. Es a través de sus prácticas cotidianas de movilidad que el dilema pervive y se mantiene como una inquietud válida y vigente. Esta incongruencia se expresa en las tácticas y decisiones del día a día, así como en las diversas formas de apropiarse de los modos de viaje.

El imaginario urbano, que se produce en las prácticas cotidianas, es el soporte y enlace entre lo concreto de la movilidad y lo abstracto de la identidad. ¿Qué tanto puede decirnos nuestra forma de viajar por la ciudad respecto de hacia dónde vamos?

Al parecer no es siempre imprescindible tener un destino claro para empezar una trayectoria. En el caso de la experiencia de movilidad y de los imaginarios urbanos con los que dialoga, la pregunta por el sentido de la marcha se va formulando y respondiendo todos los días, cotidianamente.

BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, M. A., Hiernaux, D., y Lindón, A. (2006). De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción. En A. Lindón, D. Hiernaux y M. A. Aguilar (Eds.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. México: Anthropos Editorial.

Anderson, B. (2007). *Comunidades imaginadas*. México: Fondo de Cultura Económica.

Aragónés, J. I., y Américo, M. (2000). Psicología ambiental. Aspectos conceptuales y metodológicos. En J. I. Aragónés y M. Américo (Eds.), *Psicología ambiental* (pp. 23-42). Madrid: Ediciones Pirámide.

Araya, S. (2002). *Las representaciones sociales. Ejes teóricos para su discusión*. Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

Augé, M. (1994). *Los "no lugares" espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.

Baczko, B. (1999). *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Berger, P., y Luckmann, T. (1979). *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Bourdin, A. (2002, Octubre). *Anthropologie de la mobilité*. Cso, Nantes, Francia.

Büscher, M. (2006) "Vision in motion" *Environment and Planning A* 38(2) 281 – 299

Büscher, M., y Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99-116

Castoriadis, C. (1999). *La institución imaginaria de la sociedad*. Buenos Aires: Tusquets.

Collier, J., y Collier, M. (1986). *Visual anthropology. Photography as a research method*. Albuquerque: University of New Mexico Press.

Correa, G., Abedrapo, E., González S. y Solís, S. (2000) *Plan de Transporte Urbano de Santiago 2000–2010*. Santiago: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones (MOPTT).

De Castro, C. (1997). *La geografía en la vida cotidiana. De los mapas cognitivos al prejuicio regional*. Barcelona: Ediciones del Serbal

De Certeau, Michel. (2007). *La invención de lo cotidiano: artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana.

Delgado, M. (2007). Ciudadano, *mitodano*. En A. Silva (Ed.), *Imaginarios urbanos en América Latina: urbanismos ciudadanos* Barcelona: Fundació Antoni Tàpies.

_____ (1999). *El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama.

Denzin, N., y Lincoln, Y. (2011). *Handbook of qualitative sociology*. Thousand Oaks: Sage Publications.

Encuesta Origen Destino. (2006). *Encuesta de origen y destino de viajes del gran Santiago 2006*. Retrieved from website:

http://www.sectra.gob.cl/Datos_e_Informacion_Espacial/Gran_Santiago/encuestas_movilidad.html

Flamm, M. y Kaufmann, V. (2006) 'Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study', *Mobilities*, 1:2, 167 – 189.

García, N., Castellanos, A., y Rosas Mantecón, A. (1996). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. México: Grijalbo.

Giannini, H. (2004). *La “reflexión” cotidiana. Hacia una arqueología de la experiencia*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria

Gorelik, A. (2002). Imaginarios urbanos e imaginación urbana. Para un recorrido de los lugares comunes de los estudios culturales urbanos. *EURE*, 28(38), Extraído de http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612002008300008&script=sci_arttext

Greene, R. (2006). *Mi Santiasco querido. Exploraciones del imaginario urbano en 100 palabras*. (Tesis de Magíster, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile).

Guerrero, R. M. (2006). "Nosotros y los Otros": segregación urbana y significados de la inseguridad en Santiago de Chile. En A. Lindón, D. Hiernaux & M. A. Aguilar (Eds.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. México: Anthropos Editorial.

Hall, S. (1997). The work of representation. En S. Hall (Ed.), *Representation: Cultural representations and signifying practices* (pp. 13-74). Londres: Sage Publications.

Harper, D. (2002). Talking about pictures: a case for photo elicitation. *Visual Studies*, 17(1), 13-26.

Hiernaux, D. (2007). Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. *EURE*, 33(99), 17-30.

Iglesia, R. (2001). Imaginarios. In L. Albuquerque & R. Iglesia (Eds.), *Sobre imaginarios urbanos* Buenos Aires: UBA.

Innocenti, D., y Muñoz, D. (2013). Otredad e imaginarios urbanos en el metro de Santiago. En F. Sabatini, G. Wormald, A. Rasse y M. Trebilcock (Eds.), *Cultura de cohesión e integración social en ciudades chilenas* (pp. 233-262). Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.

Ingold, T. (2000). *The perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge.

Jirón, P. (2012). Transformándome en la sombra. *Bifurcaciones*, (10), Extraído de <http://www.bifurcaciones.cl/2012/11/transformandome-en-la-sombra/>

Jirón, P., Lange, C., y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57.

_____ (2008). *Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. (Tesis doctoral sin publicar, London School of Economics and Political Science).

_____ (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197.

Jodelet, D. (1984). La representación social: fenómenos, conceptos y teoría. En S. Moscovici (Ed.), *Psicología Social. Pensamiento y vida social. Psicología social y problemas sociales* (Vol. II). Barcelona-Buenos Aires-México: Paidós.

Jouffe, Y., y Lazo, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE*, 36(108), 29-47.

Larraín, J. (2004). *Identidad y modernidad en América Latina*. México: Editorial Océano de México.

Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.

_____ (2001). *La esperanza de Pandora. Ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia*. Barcelona: Gedisa.

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*. (Tesis doctoral, Université de Toulouse).

Lindón, A. (2007a). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *EURE*, 33(99), 7-16.

_____ (2007b). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales. *EURE*, 33(99), 17-30.

Lindón, A., y Hiernaux, D. (2007). Imaginarios urbanos desde América Latina. Tradiciones y nuevas perspectivas. En A. Silva (Ed.), *Imaginarios urbanos en América Latina: urbanismos ciudadanos*. Barcelona: Fundació Antoni Tàpies.

Maffesoli, M. (1993). *El conocimiento ordinario. Compendio de sociología*. México: Fondo de Cultura Económica

Márquez, F. (2007). Imaginarios urbanos en el Gran Santiago: Huellas de una metamorfosis. *EURE*, 33(99), 79-88.

- Martel, R., y Baires, S. (2006). Imaginarios del miedo y geografías de la inseguridad: Construcción social y simbólica del espacio público en san salvador. En A. Lindón, M. Aguilar y D. Hiernaux (Eds.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis* (pp. 119-135). Barcelona: Anthropos.
- Mege, P. (2010). "Imagen, instante y montaje: Conversaciones con Pedro Mege en torno a la Antropología Visual". *Medio Vínculo*, Año 1 (2): 19-21.
- Mongin, O. (2006). *La condición urbana: la ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós.
- Morandé, P. (2007). *América Latina: Identidad y futuro*. México: Instituto Mexicano de Doctrina Social Cristiana.
- Morse, R. "Ciudades periféricas como arenas culturales". En *Bifurcaciones* [online]. Núm. 3, invierno 2005. Documento World Wide Web, URL: www.bifurcaciones.cl/003/reserva.htm. ISSN 0718-1132
- Moscovici, S (1979). *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires, Editorial Huemul S.A.
- Narváz, A. (2000). *Crónicas de los viajeros de la ciudad*. Mendoza: Editorial Idearium.
- Rose, G. (2007). *Visual methodologies. an introduction to the interpretation of visual materials*. London: SAGE Publications.
- Orfeuil, J. P. (1999). *Les strategies de localisation des menages et des services aux menages dans l'espace urbain*. Manuscrito candidato a publicación, Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII.
- Ossa, C., y Richard, N. (2004). *Santiago imaginado*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Pintos, J. L. (2001). Apuntes para un concepto operativo de imaginarios sociales. En L. Alburquerque & R. Iglesia (Eds.), *Sobre imaginarios urbanos* Buenos Aires: UBA.
- _____ (1995). Orden social e imaginarios sociales (una propuesta de investigación). *Papers*, (45), 101-127.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.
- Silva, A. (2006). Centros imaginados de América Latina. En A. Lindón, M. Aguilar y D. Hiernaux (Eds.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis* (pp. 43-65). Barcelona: Anthropos.
- Simmel, G. (2005) "La metropolis y la vida mental". En *Bifurcaciones* [online]. Núm 4, primavera 2005. World Wide Web document, URL: www.bifurcaciones.cl/004/reserva.htm. ISSN 0718-1132
- Tuan, Y. F. (2007). *Topofilia*. s.l.: Melusina

_____ (1979). Space and place: humanistic perspective. In S. Gale & G. Olsson (Eds.), *Philosophy in geography* Dordrecht: D. Reidel

Ureta, S. (2012). Waiting for the barbarians: disciplinary devices on metro de Santiago. *Organization*, 0(0), 1-19.

Urry, J. (2011). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

Valera, S. (1996). Psicología Ambiental: bases teóricas y epistemológicas. En L. Íñiguez y E. Pol (Eds.), *Cognición, representación y apropiación del espacio*. Psico-socio Monografies Ambientals, 9. (pp. 1-14). Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona.

Nota: Los textos en inglés fueron presentados en esta tesis en idioma español. La traducción es propia.

ANEXOS

Ángela

Tiene 47 años y trabaja como empleada doméstica. Vive en la comuna de Puente Alto, en el sector de la calle Creta. Viaja todos los días a trabajar en una casa en la comuna de La Reina, desde hace más de diez años. Primero toma en la esquina de su casa una micro que la acerca al Metro Hospital Sótero del Río, donde combina con la Línea 4 del metro y viaja hasta la estación Príncipe de Gales. Desde ahí tiene varias opciones de bus que la llevan hasta el sector de Francisco de Villagra.

Benjamín

Tiene 44 años y es ingeniero civil. Vive en la comuna de Puente Alto, a una cuadra del Metro Protectora de la Infancia. Viaja diariamente a trabajar en una empresa de análisis comunicacional en la comuna de Providencia. Todos los días camina hasta el metro, y realiza un viaje recto hasta el Metro Cristóbal Colón. Desde ahí camina hasta la calle El Bosque.

Armando

Tiene 26 años y es arquitecto. Vive en la comuna de Santiago, cerca de la Plaza de Armas, desde hace poco más de un año. El viaje que fue observado en este estudio es el que realizaba diariamente entre Santo Domingo y Pedro de Valdivia Norte, pero al momento de realizar la entrevista fotográfica, Armando había renunciado a su trabajo. Cuando realizaba ese trayecto, caminaba diariamente hasta Amunátegui y tomaba un bus que viajaba bajo la Costanera hasta Monseñor Carlos Casanueva.

Edulia

Tiene 55 años y trabaja como empleada doméstica. Vive en la comuna de Santiago, cerca del Metro Rondizzoni. Viaja diariamente a trabajar en una casa en la comuna de Las Condes. Todos los días camina hasta el metro y viaja en dirección Vespucio Norte hasta la estación Los Héroes, donde combina con la Línea 1 en dirección Los Dominicos. Viaja hasta la estación Manquehue y desde ahí camina dos cuadras hasta su trabajo. Sus rutas han cambiado dos veces, en las ocasiones en que la familia con la que trabaja se ha cambiado de casa.

Cristián

Tiene 30 años y es atleta velocista. Vive en la comuna de Maipú, a unas cuadras de la Plaza de Maipú. Todos los días viaja a trabajar en Casa Central de la Universidad Católica, en la comuna de Santiago. Cada mañana camina hasta un paradero en la calle Del Ferrocarril, donde toma una micro que viaja por Pajaritos y luego por la Alameda hasta su lugar de trabajo. El viaje de regreso es diferente; camina desde Casa Central hasta el Metro Universidad Católica, y viaja hasta la estación Baquedano. Ahí combina con la Línea 5 dirección Plaza de Maipú, hasta la estación terminal. Desde ahí camina hacia el estadio donde entrena.

Paulina

Tiene 45 años y es secretaria. Vive en la comuna de Pudahuel, en el sector de La Travesía, y trabaja en Plaza de Armas, en la comuna de Santiago, en el Ministerio del Interior. Cada mañana camina hasta el paradero de bus en La Travesía, donde toma una micro que la deja en el Metro Barrancas. Desde ahí viaja directamente hasta la estación Plaza de Armas, y luego camina dos cuadras hasta su trabajo.

Francisca

Tiene 25 años y es ingeniera comercial. Vive en la comuna de Las Condes, cerca del Metro El Golf, y trabaja cerca de La Moneda, en el Ministerio de Hacienda. Todos los días camina desde su casa hasta el metro, donde viaja en dirección San Pablo hasta la estación La Moneda. Desde ahí camina hasta su oficina.

Roberto

Tiene 31 años y es periodista. Vive en la comuna de Las Condes, a la altura de la calle Gilberto Fuenzalida. Trabaja en la Asociación Chilena de Municipalidades, en la comuna de Santiago, y viaja diariamente hasta ahí primero tomando bus que lo acerca hasta el Metro Manquehue. Desde ahí viaja en dirección San Pablo hasta la estación Universidad de Chile.

Guido

Tiene 29 años y es ingeniero en computación. Vive en la comuna de Quilicura, y trabaja en la Casa Central de la Universidad Católica, en la comuna de Santiago. Todos los días camina desde su casa, en el sector de Ramón Rosales, hasta un paradero cercano. Ahí espera la micro que viaja por la carretera hasta Cal y Canto. Desde ahí toma otra micro que lo acerca hasta Alameda, y desde ahí, dependiendo de qué hora sea, toma otra micro hasta Casa Central o sencillamente camina.

Verónica

Tiene 34 años y es repostera. Vive en la comuna de Renca, en el sector de y trabaja en la panadería y pastelería “La Selecta”, en la comuna de Santiago. Todos los días toma una micro fuera de su casa que la acerca a la Plaza Renca. Desde ahí espera otra que la lleva hasta Cal y Canto, y luego camina hasta su lugar de trabajo.

María José

Tiene 23 años y está estudiando vespertinamente para ser contadora auditora. Vive en la comuna de Pedro Aguirre Cerda, en el sector de Clotario Blest, y trabaja en una oficina de arquitectura ubicada en la comuna de Santiago. Todos los días toma una micro en el paradero fuera de su casa que viaja hasta el Metro República, desde donde ella viaja en dirección Los Dominicos hasta la estación Santa Lucía. Desde ahí camina hasta la calle Root, donde se encuentra su lugar de trabajo.

Patricio

Tiene 38 años, y es psicólogo. Vive en la comuna de San Joaquín, cerca de la calle Las Industrias en su cruce con Alcalde Pedro Alarcón. Para ir a su trabajo en el Ministerio de Desarrollo Social, camina todos los días hasta un paradero en Las Industrias y toma una micro que viaja hasta Santa Rosa. Desde ahí camina y cruza la Alameda, para avanzar por Paseo Ahumada hasta su lugar de trabajo.