



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

TRAYECTORIAS DE INCLUSIÓN SOCIO-ESPACIAL

Estrategias y tácticas de acceso y movilidad cotidiana
en hogares de la Villa San Luis de Maipú

POR STEFANO BAEZA ALARCÓN

Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica
de Chile para optar al grado académico de Magíster en Desarrollo Urbano

Profesor Guía
Felipe Link Lazo

Diciembre de 2016
Santiago de Chile

© 2016, Stefano Patricio Baeza Alarcón

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento,
incluyendo la cita bibliográfica del documento

A mi nonna, cuyo recuerdo siempre me acompaña

AGRADECIMIENTOS

Mi más profundo reconocimiento a quienes hicieron posible esta aventura. A mi madre, cuyo amor y comprensión me ayudó a enfrentar los momentos difíciles; a mi padre, quien a pesar de la distancia mostró siempre preocupación y cariño; a mis amigos, que me estimularon con sus ideas; y a mis colegas, que no descansan en desplazar las fronteras de lo posible.

También, mi gratitud a quienes hicieron más amena mi estancia en el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT-PUC), a sus docentes, quienes me permitieron compartir un rico ejercicio de aprendizaje y reflexión; y al personal administrativo, que con cariño supieron atender cada una de mis preguntas. Agradezco igualmente a la Oficina de Vivienda de la I. Municipalidad de Maipú, unidad técnica que además de facilitarme el acceso al campo de estudio, me brindó la oportunidad de compatibilizar mis obligaciones laborales con mi quehacer académico

Por último, no puedo dejar de mencionar a las instituciones y organizaciones que hicieron posible mis estudios de postgrado, especialmente a la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (CONICYT), que me concedió una beca del Programa de Formación de Capital Humano Avanzado; al Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social (COES), que patrocinó parte de mis actividades tanto dentro como fuera del país; y al proyecto FONDECYT N° 1141157 que financió la recolección de datos que da pie a la presente investigación.

A todas y todos mil gracias, pues sin ustedes el urbanismo y su planificación habrían gozado de escaso sentido en mí.

RESUMEN

Inspirada en el debate sobre desigualdad urbana e inclusión social, esta tesis tiene por objeto comprender la configuración de procesos de inclusión socio-espacial mediante el análisis de estrategias y tácticas de acceso y movilidad cotidiana.

Asumiendo como factor clave el análisis de relatos de vida en hogares de la Villa San Luis de Maipú, la hipótesis sostenida refiere a los procesos de adaptación que facilitarían la superación de desventajas urbanas; las que, mediante la explotación de recursos, infraestructuras y distancias, encadenan prácticas de desplazamiento relacionadas con la naturaleza de la organización espacio-temporal de los hogares, el sistema de movilidad imperante y las facilidades u oportunidades disponibles durante las trayectorias vitales de estos residentes periféricos de la ciudad.

ÍNDICE

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....	7
CAPÍTULO II. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	9
II.1. Desarrollo urbano en el Santiago neoliberal.....	10
II.2. Estrategias y tácticas como prácticas de superación de desventajas	14
II.3. Brechas socio-espaciales en Villa San Luis.....	16
CAPÍTULO III. DICUSIÓN BIBLIOGRÁFICA	23
III.1. Inclusión/exclusión como límites en la descripción de desigualdades	24
III.2. Acceso y movilidad urbana, redefiniciones de un paradigma en tránsito.....	25
III.3. Localización y prácticas de inclusión socio-espacial	27
CAPÍTULO IV. DISEÑO METODOLÓGICO.....	29
IV.1. Pregunta, objetivos e hipótesis	30
IV.2. Enfoque y método de investigación	31
IV.3. Estrategia y trabajo de campo.....	32
IV.4. Sesgos y dimensiones analíticas	34
CAPÍTULO V. ANÁLISIS DE LAS FUENTES.....	36
V.1. Caso 1: Cuando la red de apoyo es la clave para desplazarse.....	37
V.2. Caso 2: Entre la estigmatización y la vergüenza	42
V.3. Caso 3: Hitos de una vida en constante movimiento	46
CAPÍTULO VI. PRINCIPALES HALLAZGOS.....	51
VI.1. Reconstrucción de trayectorias vitales.....	52
VI.2. Estrategias y tácticas de acceso y movilidad cotidiana.....	52
VI.3. Procesos de inclusión socio-espacial en Villa San Luis.....	54
CAPÍTULO VII. CONCLUSIONES Y COMENTARIOS.....	56
CAPÍTULO VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	59

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

Tras cuatro décadas de iniciado el experimento neoliberal, ciudades latinoamericanas como Santiago de Chile han sufrido profundas transformaciones en su estructura urbana. Con una acentuación de la segregación y la fragmentación de los territorios, la población ha sentido en carne propia los efectos de la desigualdad urbana, convirtiendo a los estudios en el área en insumos claves para dar un giro a esta situación.

Como parte del proceso de obtención del grado de Magíster en Desarrollo Urbano de la Pontificia Universidad Católica de Chile, el presente trabajo resume los contenidos apprehendidos durante los últimos dos años de formación académico-profesional, los que fueron orientados al estudio de procesos de inclusión socio-espacial, en contextos donde las desventajas urbanas se convierten en verdaderas barreras que impiden el acceso a oportunidades y bienes colectivos.

Considerando el renovado discurso a favor de la planificación, urge discutir los alcances de intervenciones con un carácter integral y sustentable. Que una política pública no logre vincular los problemas como la falta de viviendas, el exceso de congestión y el aumento de la polución debiese ser impulso suficiente para profundizar nuestro conocimiento sobre los diversos escenarios, procesos y prácticas que se ven afectadas por el desarrollo inmobiliario y la inversión en infraestructura.

Como la pregunta de investigación de esta tesis se concentra en fenómenos cotidianos como el uso de transporte y el acceso a bienes y servicios, corresponde reconocer lo ya realizado en proyectos como el FONDECYT N° 1140519, del profesor de la Universidad de Concepción, Juan Antonio Carrasco; quien, tras la comprensión de estrategias de movilidad, abre un escenario para la reflexión en torno a las metodologías y categorías analíticas, que suelen utilizarse para el desarrollo de investigaciones de esta naturaleza.

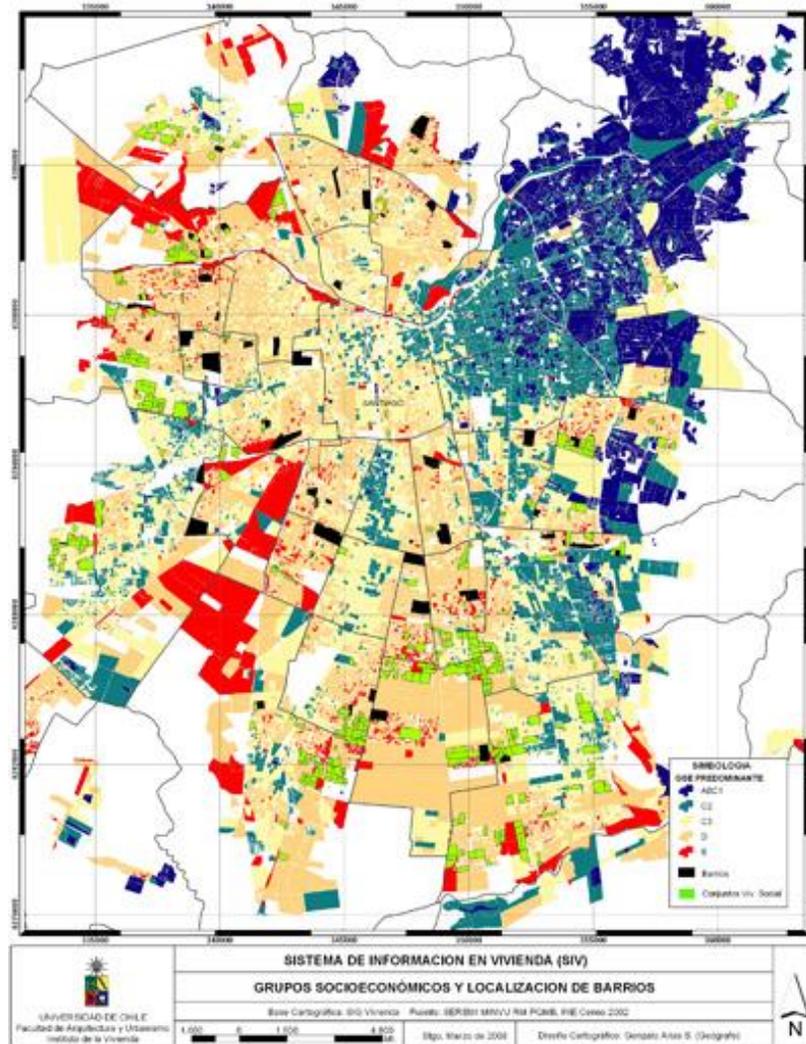
De esta manera, mediante el registro de trayectorias vitales en hogares de la Villa San Luis de Maipú, se ha logrado una aproximación emergente a la problemática de la desigualdad urbana, relacionándola con las capacidades de adaptación y resiliencia que ostentan sectores de población que fueran expulsadas hacia la periferia post dictadura, y donde, día a día, se deben enfrentar con la degradación del hábitat residencial producto del deterioro de sus viviendas, la degradación del espacio público, la falta de oportunidades y la estigmatización social.

CAPÍTULO II. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

II.1. Desarrollo urbano en el Santiago neoliberal

Tras la fase de modernización capitalista que experimentó el país durante las últimas décadas, el ordenamiento territorial del Área Metropolitana de Santiago (AMS) se ha caracterizado por el crecimiento en extensión de su trama urbana y por la re-densificación de sus centralidades (OCDE, 2013). Según algunos autores, la capital chilena no sólo ha sufrido una importante re-configuración de sus patrones de segregación residencial, sino también una progresiva fragmentación de su territorio (Link, Valenzuela, & Fuentes, 2015), lo que la ha convertido en un foco de inequidades que se caracterizan por las restricciones en materia de acceso a derechos y oportunidades para sus habitantes (Hidalgo & Arenas, 2009).

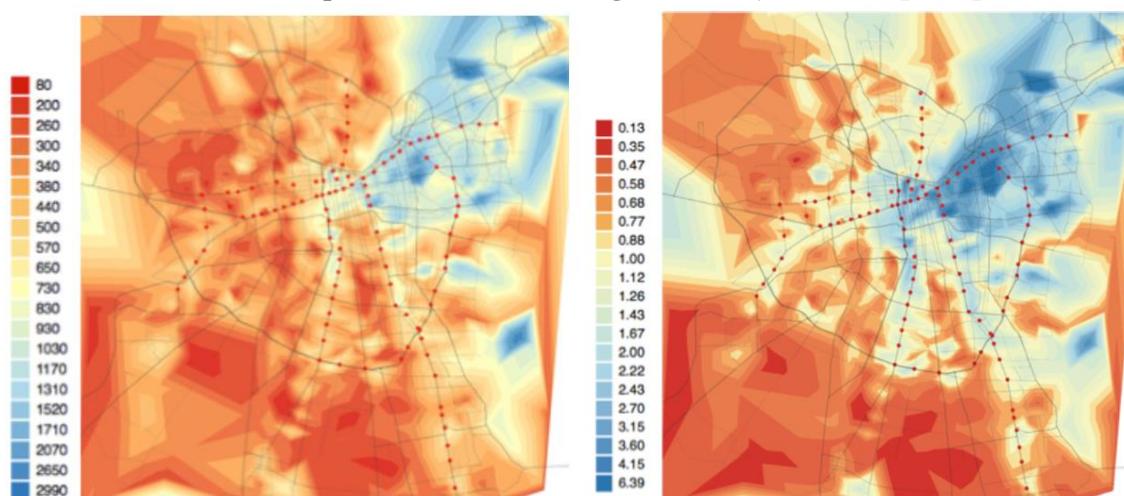
Imagen 1. Grupos socioeconómicos predominantes y localización de conjuntos de vivienda social (según censo 2002)



Fuente: Zapata & Arias, (2008).

Una vez consolidada la concentración residencial de las clases populares en la periferia de la ciudad, la dependencia a los centros urbanos se hace inevitable (Avellaneda & Lazo, 2011). La escasez de puestos de trabajo, servicios y comercio, en áreas próximas a los hogares más pobres, hacen de los desplazamientos un acto obligado para cubrir necesidades a largas distancias. Niehaus, Galilea, & Hurtubia (2016) establecen sobre ello una correlación entre el ingreso promedio de los habitantes de Santiago y el acceso a puestos de trabajo, donde entre menor sea la distancia recorrida hacia aquellos sectores que concentran la oferta laboral, mayor el nivel de ingresos percibidos; superponiéndose ambos factores en el sector oriente, preferentemente.

Imagen 2. Distribución en el AMS del ingreso per cápita (en USD) versus índice de inequidad en el acceso a lugar de trabajo con transporte público



Fuente: Niehaus, Galilea, & Hurtubia (2016).

En un estudio sobre mercados de trabajo y reestructuración urbana en Santiago, Fuentes (2016) plantea que las reformas estructurales han jugado un papel relevante en la reproducción de la exclusión social. Mediante la intervención del mercado laboral y la producción de barreras espaciales, “la desintegración social pasa a constituir el elemento fundamental de (des)construcción de los espacios metropolitanos” (p.21), generando que la población más empobrecida vea disminuidas sus posibilidades de ascenso en la escala social, al reducirse sus redes de contacto y su capital socio-cultural.

Ahora, tomando como referencia la producción de vivienda, Hidalgo (1996) plantea que un tercio de las unidades construidas entre 1978 y 1995 en Santiago corresponde a viviendas sociales instaladas en comunas del sur-poniente de la ciudad. Mientras que las diez comunas con mayor protagonismo en esta materia concentraron más del 63% de las unidades construidas en los últimos veinte años, ubicándose la mayoría de ellas fuera del anillo vial de Avenida Américo Vespucio, excepto por las comunas de Santiago, Ñuñoa y Providencia (ver tabla 1).

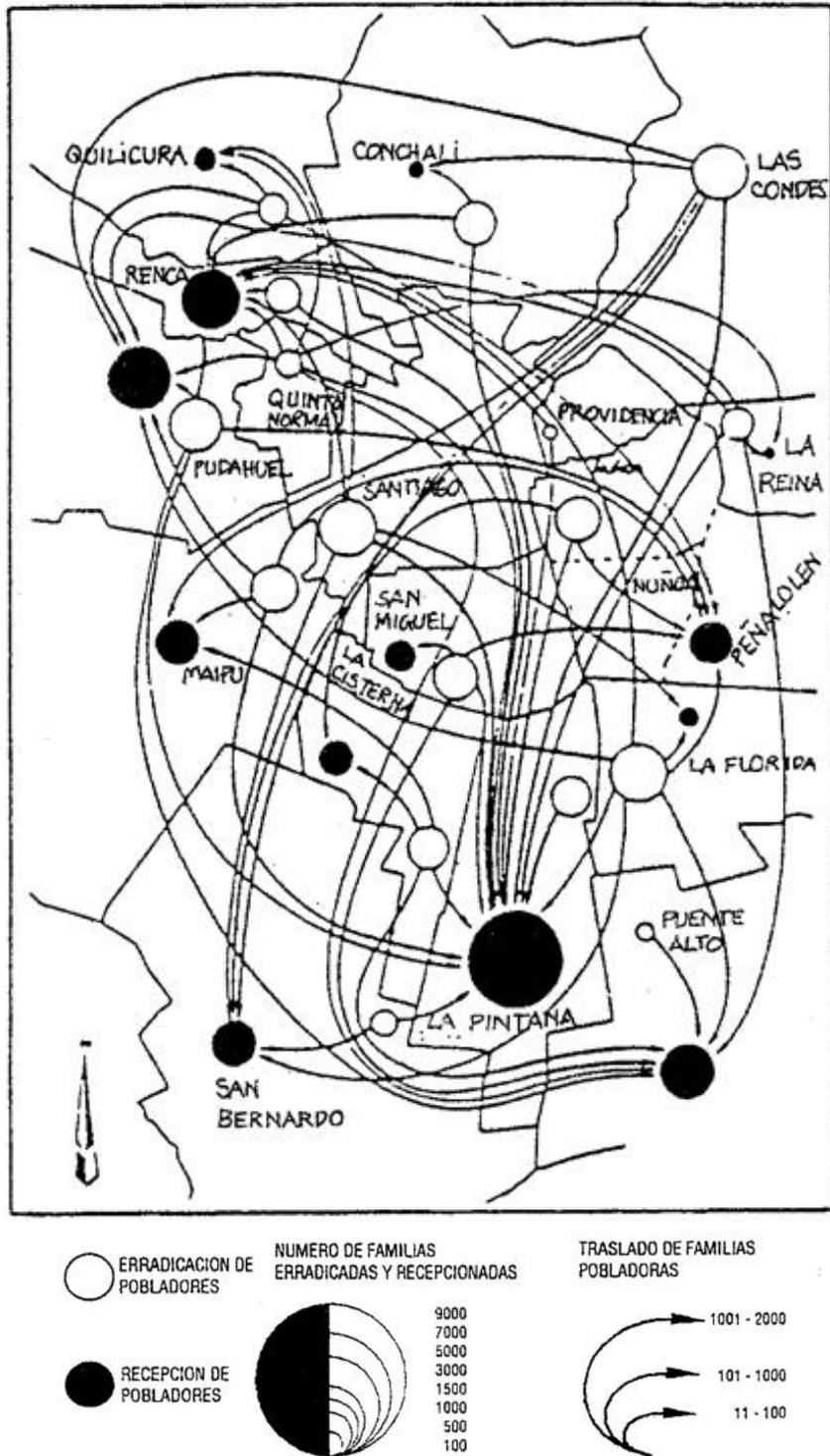
Tabla 1. Comunas con mayor crecimiento de nuevas viviendas entre 1992 y 2012

Comuna	1992	2002	2011	Diferencia 1992-2002	Diferencia 2002-2012	Diferencia 1992-2012
Puente Alto	64.331	136.668	163.578	72.337	26.910	99.247
Maipú	65.780	126.972	151.208	61.192	24.236	85.428
Santiago	63.730	77.514	143.649	13.784	66.135	79.919
Las Condes	55.791	82.099	103.794	26.308	21.695	48.003
Quilicura	9.710	35.242	56.415	25.532	21.173	46.705
Ñuñoa	47.215	54.692	76.513	7.477	21.821	29.298
Pudahuel	34.207	48.818	63.266	14.611	14.448	29.059
San Bernardo	42.775	63.070	70.265	20.295	7.195	27.490
Providencia	38.214	51.183	64.073	12.969	12.890	25.859
La Florida	83.406	97.174	109.050	13.768	11.876	25.644
Total SUMS	1.257.411	1.605.840	2.044.473	348.429	438.633	787.062

Fuente: de Mattos, Fuentes, & Link (2014), en base a censos de 1992, 2002 y 2012.

Basada en una política habitacional que tendió a la expulsión de población de menores recursos de aquellos sectores que prometían mayor rentabilidad y ofrecían mejores condiciones para el mercado inmobiliario (Sassen, 2015), el crecimiento del Sistema Urbano Metropolitano de Santiago (SUMS) terminó por fomentar las barreras que hoy agudizan las brechas económicas entre sus habitantes. Si bien esta evolución suele asociarse con el exitoso proceso de erradicación de asentamientos informales (campamentos y poblaciones callampas) (ver imagen 3), también es atribuible a la re-jerarquización socio-espacial acontecida con las nuevas formas de estratificación social bajo el modelo neoliberal (Di Virgilio & Perelman, 2014). Por ejemplo, en algunos sectores de la ciudad esto se expresa en el aumento de la congestión vehicular, el deterioro del transporte público, los excesivos tiempos de viaje y el alto costo de los desplazamientos, perturbando los patrones de localización y las formas de apropiación del espacio urbano (de Mattos, 2010; de Mattos, Fuentes, & Link, 2014).

Imagen 3. Erradicación de campamentos del área metropolitana por comunas de origen y destino (1979-1985)



Fuente: CED (1990).

II.2. Estrategias y tácticas como prácticas de superación de desventajas

Con una accesibilidad distribuida de forma desigual, es esperable que la movilidad en la capital muestre mayor dinamismo en aquellos sectores de mayores ingresos (Jirón, Lange, & Bertrand, 2010). Aunque, diversas investigaciones han demostrado que las prácticas de movilidad son híbridas, pues la relación de los individuos con sus territorios no solo se comprende a partir de sus movilidades efectivas, sino también mediante los desplazamientos que dejan de realizar (Le Breton, 2006). De este modo, hablar de estrategias y tácticas parece pertinente, sobre todo al momento de analizar las acciones de superación de desventajas que ponen en práctica los actores urbanos.

En su acepción más próxima, la RAE (2001) define Estrategia como el “arte o traza para dirigir un asunto” y táctica como el “método o sistema para ejecutar o conseguir algo”. Pero de Certeau (2000), trata las estrategias explícitamente como prácticas sociales, donde el cálculo de relaciones de fuerza recae sobre un sujeto, alcanzando posiciones susceptibles de apropiación, que le permiten administrar metas y amenazas. Y las tácticas, como una acción calculada, que está determinada por la falta de poder y la ausencia de un lugar propio. De este modo, las estrategias y tácticas las podemos sintetizar como un plan, método, o maniobra que facilita la obtención de un objetivo específico (American-Heritage, 2000), o el desarrollo de capacidades para realizar diferentes actividades como ir al trabajo, realizar compras o actividades sociales (Carrasco, Tudela, Rojas, & Jirón, 2014).

Así, las estrategias y tácticas pueden asumirse como recursos materiales o inmateriales, útiles para enfrentar situaciones adversas en la estructura social. Al respecto, Araujo (2009) señala que para identificar distintos tipos de estrategias y tácticas es necesario distinguir la estructura de clase imperante en la sociedad, así como la modalidad que tienen sus miembros para enfrentar distintos tipos de desventajas, que dan cuenta de las barreras que impidan su ejercicio del poder y las trayectorias de coerción a las que se exponen al momento de adoptar determinaciones que apunten a mejorar su posición en la sociedad (Foucault, 1992; Martuccelli, 2007).

Tomando como referencia la Encuesta Origen y Destino (EOD) de 2012, correspondiente a la ciudad de Santiago, es posible constatar en la última década un importante cambio en la partición modal. Mientras que el número de viajes realizados en transporte público ha disminuido, el uso de transporte particular ha experimentado un fuerte aumento, en parte, gracias al crecimiento de la tasa de motorización (OSUAH 2013). De modo tal, se verifica que una de las consecuencias más patentes del cambio en los patrones de movilidad en Santiago es el aumento en un 60% del parque automotor, ello a pesar de que el número de hogares ha variado sólo un 27% y el número de habitantes un 13%.

Ahora, al considerar sólo la partición modal de la EOD 2012, del total de los 18 millones de viajes que se realizan en un día laboral en el AMS, el 29,1% se hace en transporte público y el 28% en transporte

privado. Mientras que los viajes a pie y en bicicleta representan un 38,5%, siendo la caminata el modo más usado con un 34,5%, luego el automóvil con un 25,7% y el modo bip! con un 25%. Lo anterior, se traduce en un aumento del 16% en el total de viajes motorizados; realizándose en transporte privado (automóvil y taxi básico) 4,9 millones de viajes diarios y en transporte público (taxi colectivo y Transantiago) alrededor de 5 millones viajes (ver tabla 2).

Tabla 2. Evolución de partición modal en un día laboral entre 2001 y 2012

Modo de transporte	2001		2012		Diferencia (2001-2012)	
	Viajes (miles)	%	Viajes (miles)	%	Viajes (miles)	%
Auto	3.376	21,0	4.586,7	26,1	1310,7	40,0
Bip!	4690,5	30,1	4.164,3	23,7	-526,1	-11,2
Bip! + Otros público	121	0,8	239,8	1,4	118,7	98,1
Bip! + Otros privado	65,1	0,4	145,6	0,8	80,5	123,7
Taxi colectivo	384,1	2,5	420	2,4	35,9	9,4
Taxi básico	189,1	1,2	311	1,8	122,8	64,9
Otros	566,5	3,6	924	5,3	357,5	63,1
Caminata	5.964,5	38,3	6.075	34,6	111,2	1,9
Bicicleta	329	2,1	676	3,9	347	105,5
Total	15.585,6	100	17.543,9	100	1.958,3	12,6

Fuente: OSUAH (2013), en base a EOD Santiago 2012.

Si bien la tabla expresa que la caminata es el modo más utilizado por los habitantes de la capital, al desagregar geográficamente esta información, se observa que los viajes a pie no tienen la misma representación en comunas del sector oriente, donde la tasa de motorización es mayor que en otros sectores, concentrando buena parte de los viajes en transporte privado en contraste con los sectores sur-oriente y sur-poniente, donde predomina el uso de transporte público.

Una década antes, Lazo (2008) previó esta tendencia al constatar que algunas zonas de la capital resultarían más o menos privilegiadas con la implementación del nuevo sistema de transporte, Transantiago. Mientras que unas lograron mejorar su conexión, otras diametralmente quedaron fuera de la red principal, implicando claras desventajas para la población más pobre, que no cuenta con automóvil y que vive a varios kilómetros de los lugares donde realizan sus actividades cotidianas, afectando seriamente su calidad de vida y sus posibilidades de incluirse socialmente (Avellaneda & Lazo, 2011).

Asumiendo la pobreza de transporte como el principal factor de inmovilidad, que deja fuera de la toma de decisiones a los grupos menos favorecidos de la sociedad, (Lucas, 2012; Schwanen *et al.*, 2015), es posible evaluar las formas de exclusión de aquellos que experimentan esta condición. Ahora bien, quienes experimentan este tipo de desventajas no necesariamente están socialmente excluidos, ello porque un individuo que sufre de exclusión puede perfectamente mantener un buen acceso a transporte; o por el contrario, si bien puede contar con un alto nivel de desventajas de acceso y movilidad, puede estar altamente incluido en la sociedad (Currie & Delbosc, 2010).

Así, concebir las prácticas de desplazamiento urbano como formas de conquistar y apropiarse de un territorio es fundamental, sobre todo cuando éstas expresan maneras particulares de adaptación al sistema de transporte (Avellaneda & Lazo, 2011); el que, al imponer un tipo de movilidad a los usuarios, devela una serie de relaciones de poder que se fundan en las trayectorias de inclusión socio-espacial de los actores urbanos (Jouffe & Lazo, 2010).

II.3. Brechas socio-espaciales en Villa San Luis

A pesar de la enorme cantidad de recursos destinados a la renovación del sistema de transporte metropolitano, Transantiago se ha convertido en un paradigma de lo que no hay que hacer en el diseño y ejecución de una política pública, pues sus efectos no sólo impactaron negativamente la imagen de una ciudad en continuo crecimiento, sino también la calidad de vida de miles de capitalinos usuarios del transporte público.

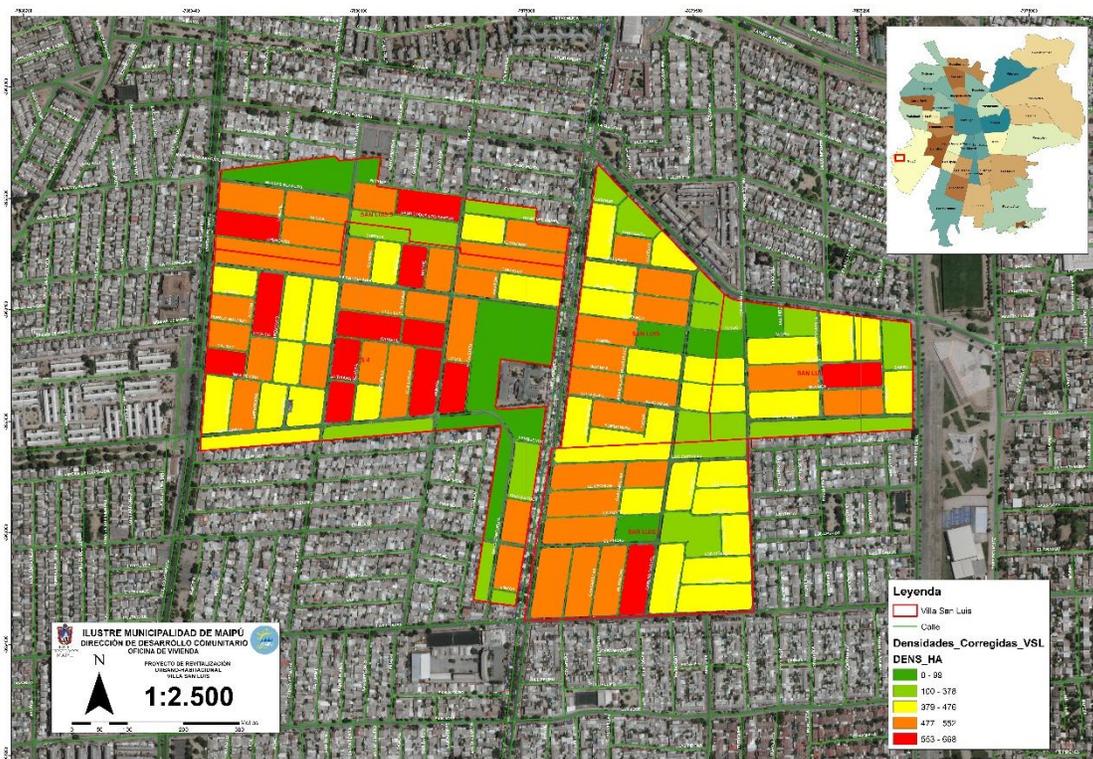
Cumplida una década de su puesta en marcha, el “nuevo” sistema, en vez de mejorar las condiciones de desplazamientos de la población, profundizó las brechas en el uso de transporte. Con un aumento en el costo de operación y un deterioro en la calidad del servicio, los efectos territoriales del sistema no tardaron en manifestarse. Tras el descontento de los usuarios, fundado en los problemas de frecuencia, saturación del servicio y aumento en los tiempos de viaje, se hizo evidente un problema relacionado con la desconexión de la periferia con el centro de la ciudad, lo que si bien ha mejorado paulatinamente con la construcción de nuevas líneas de Metro, esto no ha ido de la mano, necesariamente, con el mejoramiento de la malla de recorridos y la experiencia de viaje (Muñoz, 2013).

Un ejemplo de esta situación es la población Villa San Luis (VSL) de la comuna Maipú, conjunto habitacional de viviendas sociales construidas a fines de la década del 80', tras la política de expulsión de familias de bajos recursos hacia las periferias de la ciudad. Localizada a 15 km del centro de la ciudad y a 2,7 km de estación metro Plaza de Maipú, VSL se constituye hoy como uno de los sectores de mayor densidad de la comuna y de la capital, al concentrar a más de 18 mil habitantes en un área no mayor a 30 hectáreas (há), definiendo una densidad media de 495 hab/há; superando en un 122% la densidad máxima

permitida por el Plan Regulador Comunal (PRC), que se encuentra vigente desde 2004 y que define para el sector una densidad promedio de 300 hab/há.

Lo anterior, más la progresiva obsolescencia de sus espacios públicos y el fuerte aumento de las conductas delictuales, ha transformado a VSL en un ícono de la degradación del hábitat residencial periférico, al agudizar la condición de vulnerabilidad y estigmatización inicial de sus residentes.

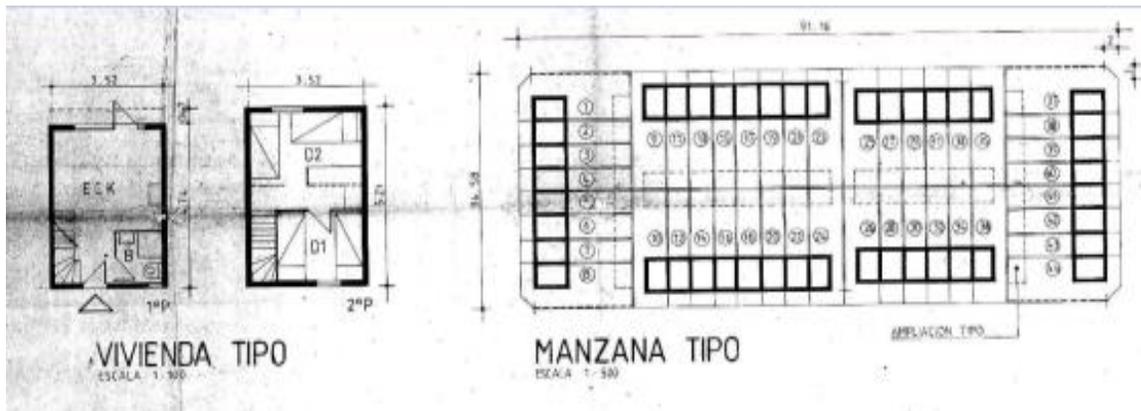
Imagen 4. Densidad de población por manzana Villa San Luis



Fuente: elaboración propia, en base a INE (2002).

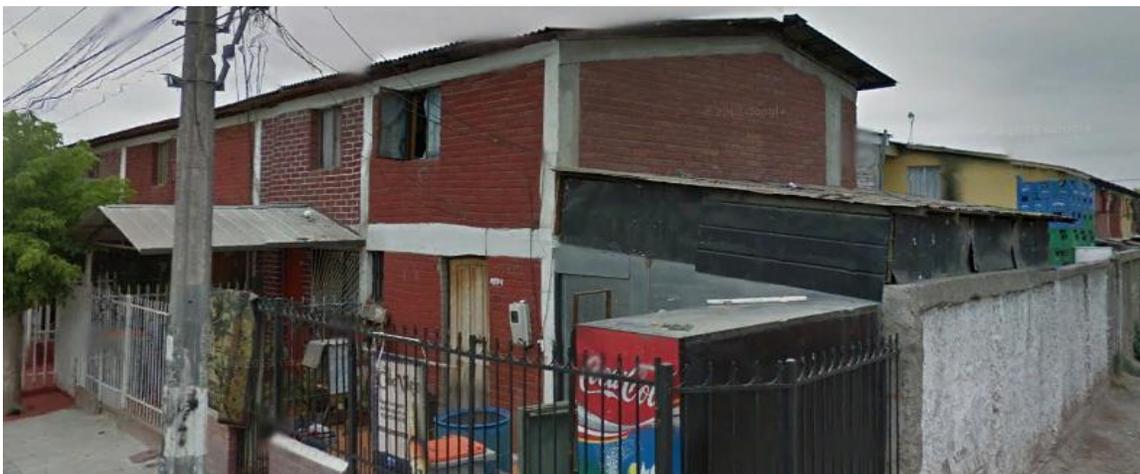
Delimitadas por las calles José Manuel Borgoño por el norte, Las Tinajas por el sur y las avenidas Tres y Cuatro Poniente por el este y oeste, respectivamente; las 3.900 viviendas que componen VSL corresponden a unidades habitacionales de tipología B, de 36 m² construidos (MINVU, 2004) (ver imagen 5). Al no satisfacer los actuales estándares de habitabilidad definidos por el D.S. 49, que son de 45 M2 en sitio propio, la situación actual, en cuanto a la construcción de ampliaciones, se puede definir como incierta, al igual que la evolución de los factores de riesgo asociados a la falta de ventilación, iluminación y humedad que experimentan estas viviendas en sus dos plantas originales. Como se ha de suponer, al ser viviendas de fachada continua y de un tamaño reducido, es evidente el alto grado de hacinamiento y allegamiento que experimentan las familias que las habitan, siendo un grave problema social que afecta a buena parte de su población.

Imagen 5. Planimetría vivienda y manzana tipo Villa San Luis



Fuente: SERVIU RM (1987).

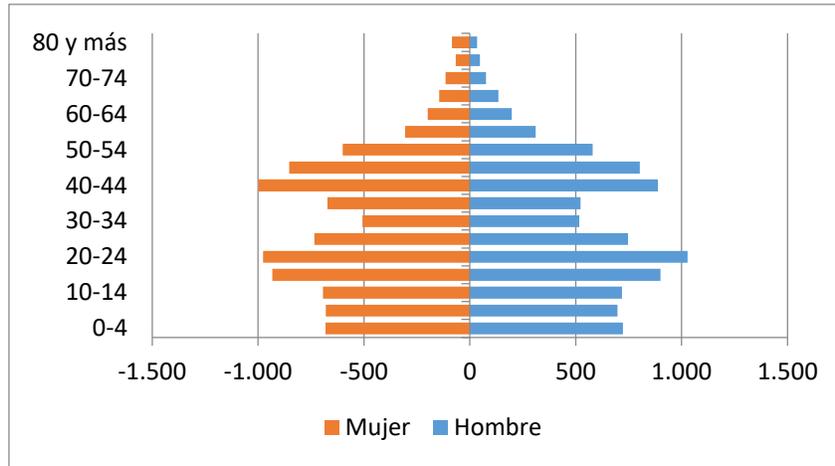
Imagen 6. Vista exterior viviendas Villa San Luis



Fuente: elaboración propia.

En cuanto a su demografía, VSL posee una población que tiende al envejecimiento, al igual que el resto del país. Con leves diferencias en la distribución de los tramos etarios predominantes, las agrupaciones más destacadas son niños/as y jóvenes entre 15 y 24 años (21,1%) y los adultos/as entre 40 y 49 años (19,5%). En cuanto a la distribución por sexo, esta se segmenta en un 49,1% de hombres y un 50,8% de mujeres, resultando un índice de masculinidad del 0,94, el que se equipara con el índice a escala comunal.

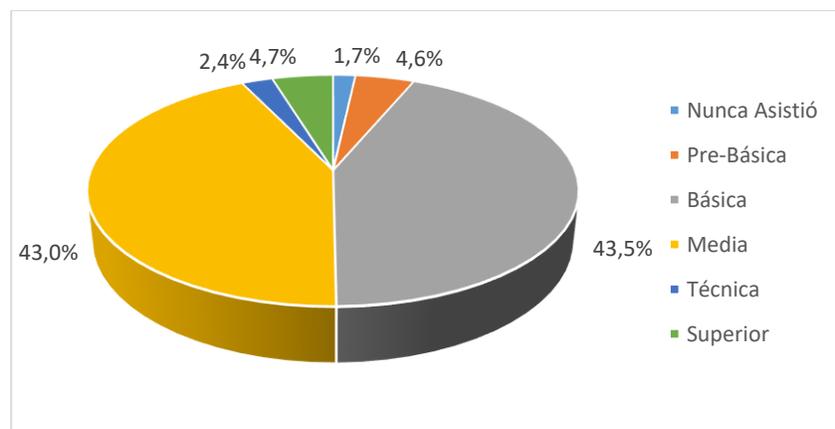
Gráfico 1. Pirámide de población Villa San Luis



Fuente: elaboración propia, según proyección INE (2015).

Mientras que la formación escolar en VSL se caracteriza por concentrar un alto predominio de personas que completaron sólo sus estudios básicos (43,5%), seguido por quienes completaron sus estudios medios (43%). Considerando que ambas categorías definen la habilitación laboral de la población, se aprecia que el porcentaje de quienes terminaron estudios medios es levemente superior a la proporción comunal. Aunque vale señalar que estas diferencias son marginales en relación a la escala regional y nacional, la proporción de aquellos que sólo completaron sus estudios básicos es considerablemente superior, habiendo diferencias de hasta un 13%. Lo anterior, además de representar un problema en el acceso al mercado laboral, también se relaciona con la baja proporción de habitantes de VSL que continúan estudios superiores, lo que sin duda impacta en el nivel de sus ingresos.

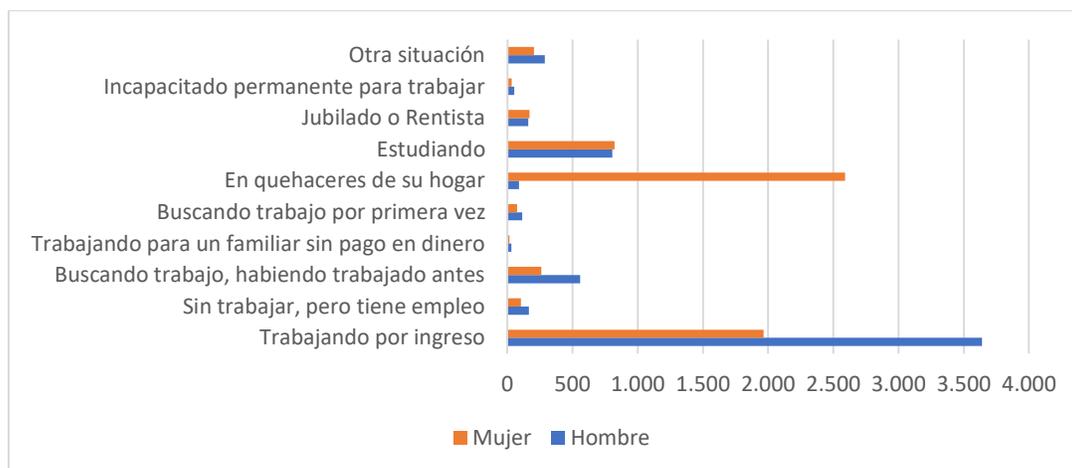
Gráfico 2. Distribución nivel educacional Villa San Luis



Fuente: elaboración propia, según proyección INE (2015).

Respecto a la situación ocupacional, el 46,1% de los mayores de 15 años en VSL trabajaba por un ingreso, el 22,1% lo hacía en quehaceres del hogar y el 13,4% estudiaba; mientras que el 8,3% estaba cesante o buscaba trabajo por primera vez. Una cosa que llama la atención, es la asimetría existente entre hombres y mujeres, pues evidencia una importante brecha entre quedarse en la casa y salir de ella para trabajar.

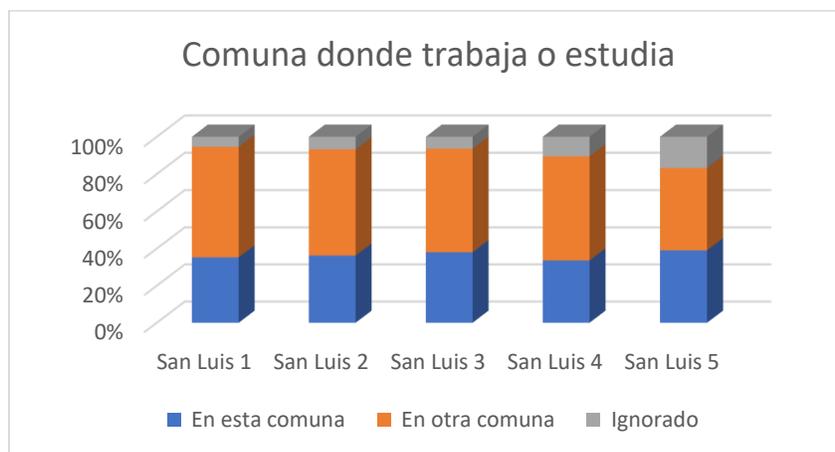
Gráfico 3. Principal ocupación entre mayores de 15 años Villa San Luis



Fuente: elaboración propia, según proyección INE (2015).

Por último, sobre la comuna donde trabajan o estudian, el 36,4% de los habitantes mayores de 15 años de VSL lo hace en la misma comuna, mientras quienes lo hacen fuera de ella llegan a un 54,4%. Desagregando estas cifras por etapa, la más destacada es la Villa San Luis I, en la que casi el 60% de los casos trabajo o estudia fuera de Maipú, mientras que en la San Luis V casi el 40% trabaja o estudia en la misma comuna.

Gráfico 4. Lugar de trabajo o estudio entre mayores de 15 años Villa San Luis



Fuente: elaboración propia, según proyección INE (2015).

La I. Municipalidad Maipú, con la intención de mejorar la gestión de su territorio, segregó Villa San Luis entre dos barrios, de manera que las etapas 1, 2 y 3 pertenecen al Barrio Parque Tres Poniente, mientras que las etapas 4 y 5 forman parte del Barrio Sol Poniente.

- Barrio Parque Tres Poniente (Límites: Norte: Camino Rinconada, sur: Av. Nueva San Martín, oriente: solera oriente del Parque Tres Poniente, poniente: Av. Las Naciones).
- Barrio Sol Poniente: (Límites: Norte: Camino Rinconada, Sur: Av. Portales, Oriente: Av. Las Naciones, Poniente: Autopista El Sol).

Debido a que la definición de estos barrios contempla la agrupación de conjuntos habitacionales de diversa tipología y tiempo de origen, es posible observar en ellos la coexistencia de distintos grupos socioculturales que se diferencian por su nivel de arraigo con el territorio y por el grado de proximidad a establecimientos de prestación servicios e intercambio de bienes. De tal manera, es posible observar en VSL algunas diferencias en la accesibilidad a servicios entre sus habitantes, los que dependiendo del barrio en los que se sitúen, exigen recorrer distancias mayores a 500 m para llegar a ellos.

Tabla 4. Distancia expresada en metros a servicios públicos desde centroide de barrio Parque Tres Poniente

Tipo de establecimiento	Sector 1 (VSL I y II)	Sector 2 (VSL III)
Centro de salud público (CESFAM Clotario Blest)	3,0	2,5
Servicio de salud de urgencia (SAPU)	1,0	1,7
Recinto policial (Comisaría o Sub-comisaría)	1,4	1,5
Municipalidad y Plaza Mayor de Maipú	2,6	3,2
Sala cuna público	1,5	0,9
Jardín infantil público	0,7	1,3
Escuela básica municipal	1,6	1,2
Liceo municipal	1,8	1,2
Compañía o brigada de bomberos	2,5	2,3
Estación Metro Plaza de Maipú	2,3	2,7
Disponibilidad de líneas de locomoción colectiva		
Líneas troncales Transantiago	109; 405; 413	
Líneas alimentadoras Transantiago	i05; i07; i09; i18; i24	

Fuente: Ilustre Municipalidad de Maipú (2015).

Tabla 5. Distancia expresada en metros a servicios públicos desde centroide de barrio Sol Poniente

Tipo de establecimiento	Sector 2 (VLS IV y V)	Sector 3 (VSL VI)
Centro de salud público (CESFAM Clotario Blest)	1,3	1,1
Servicio de salud de urgencia (SAPU)	1,4	1,0
Recinto policial (Comisaría o Sub-comisaría)	0,7	0,9
Municipalidad y Plaza Mayor de Maipú	3,0	3,4
Sala cuna público	1,2	1,1
Jardín infantil público	1,9	1,0
Escuela básica municipal	2,2	1,8
Liceo municipal	1,5	0,6
Compañía o brigada de bomberos	2,8	2,9
Estación Metro Plaza de Maipú	3,5	3,2
Disponibilidad de líneas de locomoción colectiva		
Líneas troncales Transantiago	106; 109; 348; 401; 405; 413; 421; 431	
Líneas alimentadoras Transantiago	i02; i05; i07; i09; i18; i21; i24	

Fuente: Ilustre Municipalidad de Maipú (2015).

Como se aprecia en las tablas, las mayores distancias que deben recorrer los habitantes de VSL tienen que ver con el acceso a metro, centros de salud pública y servicios de emergencia como bomberos. Superando en promedio los 3 km, podemos inferir que la condición de accesibilidad a estas prestaciones incide en la generación de brechas, sobre todo en el uso de transporte urbano que conecte a este sector de la comuna de Maipú con el resto del AMS. Pero ¿cómo incidirían estas brechas en la definición de procesos de inclusión socio-espacial en habitantes de sectores similares a VSL?, ¿Qué prácticas cotidianas demandan de los actores urbanos para la superación de este tipo de desventajas? Y ¿De qué manera se puede dar cuenta de ellas?

CAPÍTULO III. DICUSIÓN BIBLIOGRÁFICA

III.1. Inclusión/exclusión como límites en la descripción de desigualdades

Luego de la irrupción del proceso de modernización capitalista de fines del siglo XX, la discusión en torno a los conceptos de desigualdad y exclusión tomó especial relevancia en la descripción de la sociedad contemporánea. Comprender la relación entre ambos términos resulta relevante, pues mientras la desigualdad se refiere a procesos de posicionamiento, distribución y apropiación de recursos; la exclusión nos permite entender las limitaciones de acceso que los miembros de la sociedad deben enfrentar para mejorar sus condiciones de vida (Jirón, Lange & Bertrand, 2010).

Convirtiéndose en uno de los correlatos socio-políticos de mayor relevancia luego de superada la Ilustración, la desigualdad ya no sólo denota la ausencia o falta de algo (carácter normativo del término), sino también la composición de un fenómeno que puede ser analizado desde múltiples enfoques, superando cualquier consideración moral e ideológica (Theborn, 2015). En cuanto a la exclusión/inclusión, ésta se instala en las ciencias sociales tras el debate sobre la teoría de la diferenciación, permitiendo realizar una adecuada descripción de la sociedad moderna, en base a principios que reconocen una ruptura de la reciprocidad y una renuncia a la regulación normativa en una sociedad de clases (Luhmann, 1998).

En el intento por abordar el colapso del Estado de Bienestar, la exclusión se asoma como una herramienta que da cuenta de la incapacidad de la ciudadanía de ser partícipes de los principales campos de la sociedad (Bhalla & Lapeyre, 1997). Es así que, entendiendo la urgencia de un nuevo orden post-industrial y asumido el carácter complejo y multidimensional del término, Levitas *et al.* (2007) atribuye a la exclusión la negación de derechos o la falta de recursos, bienes y servicios que posibiliten la participación de las personas en ámbitos económicos, sociales, culturales y políticos.

Ahora, para una primera aproximación del análisis social y urbano de la exclusión/inclusión, vale considerar la diferenciación en torno al concepto, pues éste puede ser tratado como un atributo de las personas y/o como atributo de las sociedades, dependiendo de si está ligada a los ámbitos de la vida cotidiana, así como al trabajo y al consumo; o si se refiere a aspectos institucionales y normativos que posibilitan o no la integración de los miembros de la sociedad en diferentes ámbitos como el mercado laboral, los servicios públicos, etc. (Oakley, 2001; Link, 2010).

A razón de la inexistencia de un enfoque o teoría integral en la delimitación de categorías que capten la exclusión social en su totalidad (Bhalla & Lapeyre, 1997; Levitas, 1999; Burchardt, Le Grand, & Piachaud, 2002; Stanley, 2011), hay quienes creen que las investigaciones sobre desigualdad y exclusión debiesen colocar su énfasis en la inclusión, pues el problema de la desigualdad moderna radicaría en la diversidad de ventajas generadas en diferentes niveles, y donde la forma inclusión/exclusión no puede sustituir a la forma igualdad/desigualdad, pues ambas distinciones refieren a situaciones diferentes (Cadenas, 2012).

Además, llama la atención que tanto la inclusión como la exclusión se conciben como fenómenos multifacéticos e individualizados (Robles, 2010), pues ninguna de las dos partes queda definida como categoría absoluta al multiplicarse las posibilidades diferenciadas de inclusión/exclusión al interior de los sistemas funcionales de la sociedad (Billi, 2016). O sea, nadie puede estar plenamente incluido o absolutamente excluido de ésta.

Robles (2005), por otro lado, destaca la primacía de los elementos biográficos en la configuración de identidades asociadas a la inclusión/exclusión, ya que bajo los paradigmas de la individualización y la individuación, subsiste la idea que la inclusión/exclusión se configura en torno a escalas o niveles definidos por la auto-confrontación de los sujetos consigo mismos. Esta distinción es relevante porque, en el caso de la individualización, la inclusión se expresa como resultado del ejercicio de la individualidad en medio de las redes del Estado de Bienestar; mientras que la individuación se configura a partir de una catalización de la identidad, caracterizada principalmente por la exclusión; lo que se traduce en las premisas: “haz de tu vida lo que quieras” o “arréglatelas como puedas” como síntesis dialéctica de esta relación (*ibid.*, 2005).

Mascareño & Carvajal (2015) adhieren a esta reflexión agregando que “la inclusión es un resultado acumulativo e incremental, donde en cada momento de ese proceso hay que contar con exclusiones a superar, sin que haya un estado único ni completo de inclusión/exclusión, sino situaciones en las que ambas condiciones se expresan a la vez” (p. 134). De esa manera, además de influir en las posibilidades de los sujetos para configurar su propia biografía (Billi, 2016), la inclusión se configura como algo improbable y restrictivo; y la exclusión como algo altamente probable, estable y acumulativo (Robles, 2010).

III.2. Acceso y movilidad urbana, redefiniciones de un paradigma en tránsito

Tras una notable evolución y un renovado interés en los estudios sobre transporte, voces dedicadas a la materia hablan de un *mobility turn*, o giro hacia la movilidad, salto epistemológico que pone su acento en las experiencias cotidianas de desplazamiento que realizan los actores urbanos (Urry, 2000, 2002; Sheller & Urry, 2006; Sheller, 2014). Superando la noción del viaje como un desplazamiento de un punto A hacia un punto B (Miralles, 2002; Jirón, Lange & Bertrand, 2010; Jouffe & Lazo, 2010), se ha instalado la noción que la traducción espacial de la desigualdad no sólo debiese pensarse en términos de enclaves fijos, sino también como gradientes móviles, que dan cuenta de un fenómeno fluctuante y diferenciado (Jirón, 2009).

Vaccaro (2011), señala que la movilidad urbana crece y se diversifica en flujos que son cada vez mayores y más dispersos. La pesquisa de los desplazamientos ha permitido relacionar los viajes con el acceso a lugares, actividades y personas, como también la observación de procesos sociales que dan cuenta de las

complejidades emanadas de las conexiones y experiencias de proximidad (Bourdieu, 1999). En tanto, autores como García, Carrasco, & Rojas (2014) destacan que los viajes y el lugar de encuentro se constituyen como escenarios donde los sujetos se relacionan entre sí y con su entorno, permitiéndoles desplegar sus capacidades de dominación del espacio y facilitando, por ejemplo, su acumulación de capital social.

Adoptando, entonces, la necesidad de ampliar el foco en el análisis de la movilidad, el estudio de la accesibilidad urbana ha ganado fuerza entre planificadores y urbanistas. Asumida como la facilidad de superar distancias con aquellos lugares que permiten el ejercicio de la ciudadanía, autoras como Miralles (2002) entienden la accesibilidad como la medida que dimensiona la posibilidad de ir de un lugar a otro, ello, “dependiendo de las características del sistema de transporte y de la distribución de las actividades sobre el espacio, el que, al percibirse como distancia, lleva implícito un valor de dificultad, como un elemento que debe superarse” (p. 42).

Si bien, a fines de la década del 50', la accesibilidad era definida como un potencial de oportunidades para la interacción (Hansen, 1959), tiempo después fue re-conceptualizada como la facilidad de alcanzar cualquier actividad o lugar mediante el uso del transporte (Dalvi & Martin, 1976; Burns, 1979; Ben-Akiva & Lerman, 1979). Manteniendo esta última acepción, la discusión en torno a la accesibilidad urbana maduró conceptual y metodológicamente, proliferando diversos trabajos sobre métodos y técnicas de medición, que actualmente sirven en el análisis integrado de sistemas de transporte y usos de suelo (Geurs & van Wee, 2004). De esta manera, la accesibilidad se ha re-significado como el potencial de un entorno para permitir la interacción entre el individuo y lo éste quiere realizar (Jara & Carrasco, 2009), pasando de ser un atributo de los lugares a un atributo de las personas (Salerno, 2012).

Hine & Grieco (2003), sugieren diferenciar entre dos tipos de accesibilidad: directa e indirecta, donde la primera alude a la habilidad de las personas para planificar y llevar a cabo viajes en medios públicos o privados, y sujetos a presupuesto y costo; mientras que la segunda considera el punto hasta donde los individuos, o grupos de personas, pueden confiar en sus vecinos, u otras redes de apoyo, para acceder a bienes e infraestructura. Si bien con ambas tipologías se captura buena parte del fenómeno, Cass, Shove & Urry (2005), rescatando el trabajo de Church & Frost (1999), establecen que la accesibilidad posee un carácter multidimensional, en el que su identificación estaría dada por: (i) la naturaleza de la organización espacio-temporal en los hogares; (ii) la naturaleza del sistema de transporte; y (iii) la naturaleza de la organización espacio-temporal de las facilidades y oportunidades que tienen los individuos cuando tratan de acceder a algo.

En América Latina, el estudio de la accesibilidad también ha cobrado notoriedad. Autoras como Gutiérrez (2010), Jirón & Mansilla (2013) la definen como una práctica que conjuga deseos y necesidades

de desplazamiento con las capacidades para satisfacerlas, razón por la que la accesibilidad urbana no poseería, por sí sola, características positivas o negativas, pues su evaluación depende de las consecuencias que tengan en la vida cotidiana de las personas. Por este motivo, es fundamental distinguir el concepto de accesibilidad con el de acceso, pues el primero permite conocer las diferencias de movilidad entre las personas desde la perspectiva física del entorno; mientras que el segundo se refiere a este mismo fenómeno pero desde la perspectiva del sujeto y sus experiencias cotidianas (Miralles & Cebollada, 2003; Vaccaro, 2011).

III.3. Localización y prácticas de inclusión socio-espacial

En vista que las formas de vida social se inscriben en el espacio mediante procesos de objetivación (Martuccelli, 2013), la acentuación de la fragmentación de la ciudad se ha convertido en un factor preponderante en la producción de exclusión y segregación residencial (García, Carrasco & Rojas, 2014). Si bien las dinámicas territoriales en áreas metropolitanas son el resultado de la dispersión de actividades y la concentración de las proximidades; ambos implican un cambio en la escala urbana tras la incorporación fragmentada de espacios semi-rurales, dejando como principal innovación la intensificación del barrio como marco de análisis de las prácticas cotidianas de los sujetos urbanos (Miralles & Cebollada, 2009).

Sobre lo anterior, Sabatini (2015) reconoce una alteración de los patrones de segregación urbana en América Latina durante la última década, donde la sub-urbanización se ha distinguido por la consolidación de tipologías como los barrios cerrados y las parcelas de agrado. Esto, no sólo demostraría la progresiva expansión de la ciudad Latinoamericana, sino también su atomización, en la medida que la ocupación del territorio tampoco ha dejado de diferenciarse socialmente. De este modo “la disposición de las actividades y de los servicios en el espacio urbano moderno, responde a una localización diferenciada y fragmentada de las funciones urbanas; y, en consecuencia, a la separación espacial y temporal entre las diversas actividades cotidianas” (Miralles, 2002, p.28).

Al consolidarse la expansión de los radios urbanos, la distancia hacia los centros tradicionales obliga a los actores a realizar desplazamientos cada vez más costosos y extensos para llegar a ellos (Ureta, 2009). De manera que las estrategias y tácticas urbanas se convierten en una base empírico-conceptual, que permite analizar los distintos efectos de la urbanización en las decisiones de localización de los sujetos. Ahora bien, vale señalar que esta diferenciación hace que la desigualdad social y la segregación espacial no se pueden equiparar, ello porque este supuesto de simetría (tesis del espejo) sub-valoriza la autonomía relativa de lo espacial frente al análisis de procesos de homogeneización social (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001; Sabatini & Brain, 2008; Sabatini, 2015).

Así, la exclusión socio-espacial se manifestaría en la privación o negación de los derechos urbanos y en el incumplimiento de las promesas de ciudadanía (Borja & Muxi, 2003), lo que en términos espaciales se traduciría en el confinamiento territorial de la población y la desconexión de los elementos marginales, siendo considerados sistemáticamente irrelevantes bajo la lógica operativa de la sociedad de mercado. De manera que la pregunta por el por qué y cómo los territorios quedan excluidos o incluidos, “depende de acontecimientos específicos que encierran trayectorias de marginalidad, pues sea cual fuere la razón, para estos territorios, y para la gente atrapada en ellos, opera una espiral descendente de pobreza, luego de miseria y por último de irrelevancia” (Castells, 1999, Pp. 190-191).

En cuanto al uso de categorías específicas en el análisis de procesos de inclusión socio-espacial, Cass, Shove, & Urry (2003) señalan que la concentración de categorías específicas como: “barrios excluidos socialmente” deja de lado su carácter dinámico y multifacético, razón por la que descartan las categorías sociales pre-definidas y/o las “áreas” geográficas de inclusión/exclusión socio-espacial. En esta línea tampoco podemos suponer que las personas pobres, discapacitadas, o las que vivan en zonas con múltiples desventajas, sean automáticamente excluidas, motivo por el cual la propuesta de estos autores se funda en una concepción socio-espacial que considera la relación entre: (i) las obligaciones de proximidad, (ii) los recursos personales y (iii) la infraestructura física existente.

CAPÍTULO IV. DISEÑO METODOLÓGICO

IV.1. Pregunta, objetivos e hipótesis

Pregunta:

¿Qué caracteriza al proceso de inclusión socio-espacial en hogares de la Villa San Luis de Maipú, a partir de las estrategias y tácticas de acceso y movilidad cotidiana que desarrollan sus miembros durante sus trayectorias vitales?

Objetivo general:

Comprender el modo en que las estrategias y tácticas de acceso y movilidad cotidiana configuran procesos de inclusión socio-espacial en hogares de la Villa San Luis de Maipú, mediante los relatos de vida de sus miembros.

Objetivos específicos:

- Reconstruir trayectorias vitales de los miembros de hogares de la Villa San Luis de Maipú.
- Identificar prácticas de desarrollo de estrategias y tácticas de acceso y movilidad cotidiana entre los miembros de hogares de la villa San Luis de Maipú.
- Comparar episodios que configuren procesos de inclusión socio-espacial en hogares de la Villa San Luis de Maipú.

Hipótesis:

Asumiendo que las estrategias y tácticas de acceso y movilidad cotidiana son prácticas de adaptación empleadas para la superación de desventajas socio-espaciales entre la población, la hipótesis sostenida en este trabajo dice relación con las formas que adoptan los procesos de inclusión urbana en hogares de sectores periféricos del Área Metropolitana de Santiago, los que se caracterizarían según la disponibilidad de recursos materiales e inmateriales a disposición, las dificultades en el uso de infraestructura y las distancias que deben recorrer sus miembros para la concreción de actividades cotidianas. Se cree que la configuración de estos procesos de inclusión queda definida por el encadenamiento de experiencias relacionadas con la naturaleza de la organización espacio-temporal de los hogares, la calidad del sistema de transporte y por las oportunidades a las que se han podido acceder a lo largo de las trayectorias de vida los actores urbanos.

IV.2. Enfoque y método de investigación

Con el advenimiento del paradigma de la sustentabilidad y el giro epistemológico hacia la movilidad, no sólo se ha dado una apertura metodológica fundamental para el desarrollo de los estudios urbanos, sino también un re-impulso a las técnicas interpretativas de investigación que son de gran utilidad para el desarrollo de la disciplina.

Para Büscher & Urry (2009), la metodología cualitativa ha cobrado gran protagonismo en este sentido. En el afán por captar la dimensión narrativa de la movilidad cotidiana, las técnicas hermenéuticas, además de mejorar la observación de los sujetos y sus roles, permiten conjugar dos componentes claves en su comprensión: el tiempo y el espacio. Dimensiones que podemos considerar críticas al intentar captar las brechas de proximidad existentes entre los actores urbanos; lo que, gracias a trabajos como los de Schönfelder & Axhausen (2003), Miller (2005) y Stanley *et al.* (2011), logran modelar los comportamientos de viaje que dejan al descubierto las desventajas que viven día a día los usuarios del transporte urbano.

En Chile, algunos de los trabajos más destacados en la materia son los de Avellaneda & Lazo (2011) y Jirón & Mansilla (2013a), quienes a través de un enfoque etnográfico estudiaron cómo la accesibilidad urbana incide en procesos de exclusión social entre los habitantes de Santiago. Identificando barreras de movilidad y las diversas espesuras que dificultan el desplazamiento cotidiano, estos autores logran de esta forma dar cuenta de las conexiones y desconexiones que fomentan relaciones sociales desiguales, en contextos de movilidad cotidiana.

Si bien lo anterior marca el espíritu del presente trabajo, esto no es suficiente, pues hay un aspecto escasamente explorado que se relacionaría con los ciclos de vida de los actores urbanos. Ciclos, que condicionarían el despliegue de estrategias y tácticas contingentes basadas en la vida personal y familiar, y por los modos de transporte empleados para enfrentar los obstáculos dados por la estructura social y espacial en la movilidad urbana (Axhausen, 2008).

Tomando como referentes a Lanzendorf (2003) y Scheiner (2007), el concepto de “biografías de movilidad” se convierte en un punto de inflexión en la delimitación y alcance de esta investigación. Aquel término, junto con caracterizar la dimensión espacio-temporal de los desplazamientos cotidianos, permite identificar las trayectorias biográficas vinculadas con oportunidades de acceso y la gestión de recursos socio-espaciales; de manera que esta tesis adopta un enfoque biográfico-fenomenológico, que se constituye como una aproximación cualitativa a las prácticas y experiencias que los sujetos urbanos configuran en el curso de sus vidas; razón por la que el relato de vida emerge como el principal método empleado durante el trabajo de campo.

Para Cornejo, Mendoza, & Rojas (2008) esta estrategia obliga a situarnos en un determinado marco conceptual, ético y epistemológico, que se diferencia de cualquier otra orientación. El enfoque biográfico

considera al menos tres premisas que lo caracterizan, tratándose así de una perspectiva: hermenéutica (dimensión ontológica), existencial (dimensión ética) y dialéctico-constructivista (dimensión epistemológica).

Hermenéutica porque los relatos articulados por el narrador suelen referirse a sentimientos, definiciones y posiciones personales frente a determinadas temáticas. Existencial porque al solicitar al narrador que nos relate su vida, o parte de ella, además de la petición explícita de los contenidos que interesa investigar, existe una petición implícita que consiste en tomar una posición frente a lo que se cuenta. Y, por último, dialéctico-constructivista, porque el sentido de la narración, en la producción del relato de vida, no pertenece ni al narrador ni al investigador, ya que en principio ninguno poseería más conocimiento que el otro, sino que ambos realizan un aporte desde sus propios puntos de vista y batería de conocimientos (*ibíd.*, 2008).

El relato de vida ha de ser comprendido entonces como un método de investigación que sirve para la producción de una doble interpretación, pues además de interpretarse la narración del sujeto entrevistado, éste realiza también una interpretación de sus propias vivencias. Por esta razón, los trabajos realizados bajo un enfoque biográfico consideran una distinción conceptual entre historia y relato de vida (Flores, 2013), correspondiendo al primero la enunciación del narrador de su experiencia, ya sea de forma oral o escrita; mientras que la segunda, es una interpretación que hace el investigador, para reconstruir un relato, en función de distintas categorías conceptuales, temporales y temáticas.

Aunque para Mallimaci & Giménez (2006) las historias y relatos de vida no se tratan sólo de un método o técnica de investigación, ya que su procesamiento y análisis pueden ser entendidos como una reconstrucción de praxis basadas en relaciones sociales, logrando ser internalizadas y personalizadas sólo por sus propios protagonistas. Así, las historias y los relatos de vida sirven para la comprensión profunda de los contornos del individuo (Ferrarotti, 2011), donde el investigador establece una relación significativa, y en la que su identidad es suspendida en pos de sintonizar con la experiencia vívida de quien está narrando, estableciéndose una relación empática entre el narrador y el investigador.

IV.3. Estrategia y trabajo de campo

Como bien se ha señalado, el método biográfico, y en particular los relatos de vida, requieren de técnicas e instrumentos específicos para el levantamiento de datos. En ese sentido, la entrevista en profundidad es la técnica más empleada para este tipo de levantamiento de datos, pues su densidad permite indagar en la memoria de los sujetos, sin necesidad de diseñar una pauta de entrevista, pero sí una estrategia que contemple los principales tópicos a desarrollar durante el proceso.

Según Taylor & Bogdan (1992), la entrevista en profundidad es un conjunto de encuentros reiterados entre investigador e informantes, siendo estos encuentros dirigidos hacia la comprensión de las

perspectivas que tienen los actores respecto de sus propias experiencias. Por esta razón, la entrevista en profundidad se emplea para detectar motivos latentes o prejuicios, y cuando se desea indagar sobre un tema confidencial, emotivo y difícil. Además, se utiliza para entrevistar profesionales o especialistas, y para estudiar comportamientos rutinarios e íntimos. De esta manera, el entrevistado se puede expresar en su propio lenguaje y relatar hechos y experiencias desde su propia perspectiva, incluyendo cuestiones no previstas por el propio entrevistador (Flores, 2013).

Así mismo, con este tipo de entrevistas se dirige al aprendizaje sobre acontecimientos y actividades que no se pueden observar directamente, de modo que los entrevistados actúan como observadores del investigador al describir lo que sucede y la manera en que otras personas lo perciben. Este tipo de entrevista demanda que el entrevistador posea un conocimiento más profundo sobre el tema que se investiga y un cierto conocimiento de la persona entrevistada, aun antes de comenzar la entrevista en profundidad (*ibid*, 2013).

Al tratarse de una investigación cualitativa con un enfoque biográfico-fenomenológico, la definición de fuentes de información consiste en el levantamiento de tres casos o relatos de vida, los que fueron seleccionados intencionadamente a partir de una serie de entrevistas semi-estructuradas, aplicadas durante los meses de octubre y noviembre, al alero del trabajo que realiza la Municipalidad de Maipú en Villa San Luis. Estas entrevistas, además de identificar aquellos casos que presentaban desventajas de accesibilidad y movilidad urbana, permitieron registrar situaciones y periodos que dan cuenta de encadenamientos de inclusión/exclusión socio-espacial, siendo una efectiva aproximación etnográfica, previa a la selección final de casos.

Para re-contactar dichos sujetos de estudio, se consideró un vaciado previo de las entrevistas semi-estructuradas realizadas; lo que, junto a la caracterización de sus protagonistas, a cargo de estudiantes del programa Puentes de la Pontificia Universidad Católica de Chile, facilitó la localización de los relatos de vida a considerar. De este modo, las entrevistas realizadas contemplaron un mínimo de dos a tres sesiones de trabajo en el hogar seleccionado, ello con el objetivo de tratar un mismo tema con las personas presentes al momento de la visita y recabar distintas versiones que permitieran refinar los hechos narrados por cada uno de los participantes.

Se fijó de esta manera un horario de visita con los integrantes del hogar y se pidió firmar una declaración de consentimiento informado, donde se solicitaba una autorización para la grabación de la conversación, comprometiendo resguardar el anonimato de los participantes y la confidencialidad de la información entregada. Vale señalar que para el desarrollo del levantamiento se entregó a cada hogar una *giftcard* de \$15.000, ello como compensación del tiempo que dedicaron sus integrantes para colaborar con el proyecto.

IV.4. Sesgos y dimensiones analíticas

Como los relatos de vida se constituyen como el principal insumo para la comprensión de estrategias y tácticas de acceso y movilidad urbana en este trabajo, el primer alcance a tener en cuenta, dice relación con la posición epistemológica, o punto de vista, desde dónde se interpretará la información recabada. Ésta, más allá de conllevar una “observación de observadores”, busca la coproducción de un discurso significativo, que traduzca las prácticas de movilidad como un resultado de estrategias y tácticas que operan bajo trayectorias biográficas.

Como los objetivos de la investigación no persiguen el desarrollo de un análisis normativo de la desigualdad y la inclusión socio-espacial, la vía analítica considerada fue rescatar las vivencias de los hogares y los efectos que tienen en éstos las constelaciones de inclusión y exclusión que experimentan, así como las diferentes alternativas que estas constelaciones les ofrecen en la elaboración de su propias biografías (Robles, 2010).

Bajo ese contexto, y para efectos de la presente investigación, el análisis de la inclusión/exclusión socio-espacial se basó en las categorías que propone (Schwanen et al., 2015), quien redefiniendo el trabajo de Bhalla & Lapeyre (1997), reconoce tres dimensiones: (i) la producción, que implica la participación en actividades valiosas económica o socialmente; (ii) el consumo, que envuelve la capacidad de adquirir bienes y servicios; y (iii) la interacción social, que involucra la integración con los amigos, la familia y la comunidad.

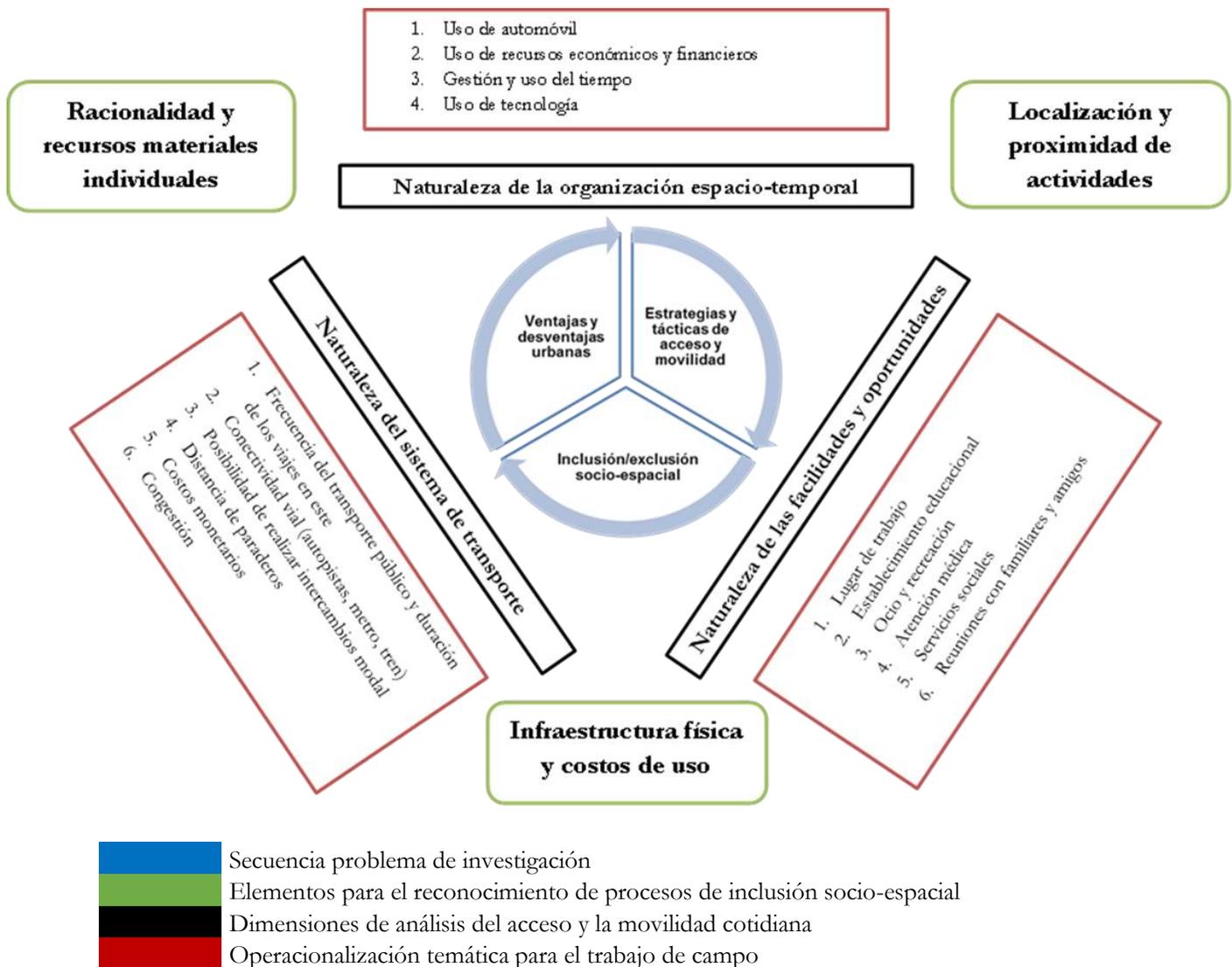
Es así que, a partir del enfoque biográfico, se asumieron como principios la interpretación de los hechos la vida individual, la descripción de los patrones sociales y las trayectorias de vida de los integrantes del hogar; esto con el objeto de representar los procesos sociales que han desencadenado hechos y trayectorias, en relación a las dimensiones señaladas en el apartado anterior, y en un marco conceptual y empírico común (Sautu, *et al.*, 2005).

De este modo, el análisis de discurso con orientación etnometodológica se presenta como la mejor opción para develar mecanismos de producción de sentido entre los hablantes, ello basado en los anclajes espaciales, temporales y sociales identificables en el uso cotidiano del lenguaje (Vieytes, 2004).

Si bien el análisis de discurso y el análisis etnometodológico poseen claras diferencias respecto al tratamiento analítico del material transcrito, cabe señalar que también poseen un fuerte perfil de integración respecto a la interpretación de los cursos de habla de los actores, pues ayudan a entender las representaciones que hacen los individuos sobre su realidad, asociando éstos con los elementos estructurales que dan sentido a sus vivencias, y dejándonos un área de interpretación de significados que supera la distinción entre ámbitos subjetivos y objetivos en la investigación cualitativa.

Cabe señalar que este tipo de análisis también posee debilidades, sobre todo, en torno a la densidad de las descripciones a generar, pudiendo dejar fuera algunas de las representaciones que los sujetos hacen sobre su realidad. Así, “el texto, tanto acción social, ocurre en un marco de comprensión, comunicación e interacción, que forma parte de estructuras y procesos socio-culturales amplios” (Vieytes, 2004, p. 300); mientras que desde el análisis etnometodológico, el foco está puesto en la descripción y la explicación de las competencias en las que se apoyan los hablantes, al participar de interacciones socialmente organizadas (Atkinson & Heritage, 1984).

Imagen 7. Esquema de dimensiones analíticas



Fuente: elaboración propia.

CAPÍTULO V. ANÁLISIS DE LAS FUENTES

Las narraciones presentadas a continuación fueron registradas durante los meses de noviembre y diciembre de 2016, esto luego de una fase etnográfica previa realizada durante el mes de octubre, la que contempló entrevistas semi-estructuradas y observaciones participantes en las cinco etapas de Villa San Luis. De esta manera, el desarrollo del trabajo de campo con los casos estudiados se llevó a cabo en tres hogares nucleares, compuestos por cuatro integrantes en promedio. Respecto a la aplicación de las entrevistas en profundidad, estas no fueron homogéneas, estando divididas en tres y dos sesiones que completaron aproximadamente diez horas de grabación. Asimismo, corresponde aclarar que en cada sesión participaron más de un integrante por caso, habiendo simultáneamente entre dos y tres integrantes del hogar por encuentro, excepto en el tercer caso, donde participó solo una persona. Por último, tomar en cuenta que todos los casos estudiados corresponden a hogares de origen popular, con una media de ingresos equivalente al sueldo mínimo *per cápita*.

V.1. Caso 1: Cuando la red de apoyo es la clave para desplazarse

Llegada a la San Luis y el acceso a oportunidades

El relato de Victoria remonta a la década del 60', cuando decidió migrar a Santiago proveniente del centro-sur del país. Con veinte años llegó a vivir a Ñuñoa, comuna donde trabajó en un colegio religioso. Pasado el tiempo, conoció a su esposo y comenzó a formar una familia, cambiándose del convento donde vivía, a un departamento de dos piezas y una cocina. Más tarde, cuando esperaba a su primer hijo, Victoria y su esposo se vieron obligados a cambiar de residencia, pues donde arrendaban no aceptaban niños. Por ello se trasladaron a la comuna de Conchalí, lugar donde vivieron dieciséis años, primero arrendando un pequeño departamento en la casa de sus compadres y luego arrendando una casa donde nació Pamela, su hija menor.

Para Victoria la llegada a la Villa San Luis representó una oportunidad: *“Claro, yo venía con esas ganas, esa ilusión y me vine y en realidad aquí me fue bien... porque tuve muchas oportunidades que allá donde vivía no tenía y era porque yo vivía encerrada en la casa, me encerraba con mis niños y nada po no iba a ninguna parte... [pero acá] me enseñaron cositas... en la sede... daban charlas... charlas de estudios de medicina, de primeros auxilios, estudié la medicina alternativa... nos transmitieron muchos conocimientos”*.

Considerando estas nuevas actividades de Victoria, esta relata además algunas de las trabas que tuvo respecto a su rol de madre-esposa: *“me dieron la oportunidad de [estudiar] y no fui por no dejar mis hijos solos, porque mi marido trabajaba todo el día y ¿quién iba a cuidar los niños de las seis para adelante? y el miedo de dejarlos solos... mi marido me dijo un día ‘me podí decir ((sonríe)) hasta cuando miechica vai a dejar la casa botada!’ me dijo por ir a lesear por ahí”*.

En cuanto a la atención médica, la familia de Victoria ha pasado por distintas situaciones en la que se han visto beneficiados por programas asistenciales, tanto públicos como privados, ejemplo de ello fue un

cálculo a la vesícula que tuvo Victoria, quien pudo recuperarse gracias al plan previsual que tenía su esposo: *“de repente me atacó de un viaje un cálculo a la vesícula que tenía... tuve quince días con vómitos y estuve malita... hasta que un día llegó mi esposo y me dijo... ‘sabes que mi jefa dijo que te podía llevar (,) a la Posta Central y que allá tenían como operarte’ y me llevó a la posta... en la posta le dijeron, ‘usted tiene previsión y la mejor previsión’... Colmena se llamaba... una isapre pero buenísima y no teníamos idea, ignoraba yo todas esas cosas”*

A pesar que la familia de Victoria contaba con acceso a programas médicos, hubo situaciones en que eso no fue de mucha ayuda, pues uno de los principales problemas que han debido enfrentar junto a su familia ha sido la falta de información respecto a temas tan relevantes como la situación médica que enfrentó su hija Pamela, quienes años después de sucedido el hecho se enteraron que había sufrido un accidente cerebro-vascular: *“no sabíamos todavía que era un accidente vascular, sabíamos que se había caído en el baño [nunca supieron por qué]... y sabe que aquí en el hospital del Carmen hicieron un estudio, la fonoaudióloga, la psicóloga, la terapeuta... ellas cuatro se encargaron de estudiar toda la historia de Pamela, y un día llegamos a la atención con la fisiatra y la fisiatra nos dice ‘lo que a usted mijita le pasó fue un accidente vascular’... y nosotros no teníamos idea, nunca nadie nos [explicó]”*

Otro ejemplo de acceso, fue cuando Pamela pasó por una serie de instituciones de re-habitación, entre ellas el hospital San Borja, la clínica Los Coihues, Teletón y El Carmen, y donde al agotar sus posibilidades de ser atendida, su familia recurrió a la oficina de la discapacidad del municipio para ver de qué forma la podían ayudar, de esa manera conocieron a Claudio, su actual kinesiólogo: *“una vez vino el quinesiólogo aquí a la casa... lo mandó la municipalidad... nos fuimos haciendo más conocidos y [ahora] él viene hacer trabajos con ella... cobra más barato 15... por sesión”*

Luego de ocurrido el accidente cerebro vascular, Pamela estuvo internada dos meses en el hospital San Borja, donde posteriormente la derivaron a una clínica especializada llama Los Coihues. Este traslado fue posible gracias a un convenio que mantenía el hospital con la clínica, de modo que Pamela pudo aprovechar ese beneficio, aunque no sin problemas: *“el convenio pagó, nosotros no pagábamos ni un veinte en la clínica, pero yo [estuve] aterrada todos los meses porque [pensaba] ‘me va a salir una cuenta dios mío’ y era un millón mensual en ese tiempo, yo decía ‘qué voy hacer, de dónde voy a sacar la plata, tendré que vender la casa... Hicimos rifas, hicimos cosas, las vecinas... me decían ‘señora Victoria qué podemos hacer por usted’, yo les dije ‘tengo ganas de hacer una rifa, entonces necesito premios y que después me ayuden a vender las listas’ y con eso juntamos un dinero que fue para que yo pudiera ir a verla todos los días a la clínica”*

Tras el término de las sesiones de re-habilitación en la clínica Los Coihues y el hospital San Borja, Victoria recibió una recomendación para que Pamela pudiera ingresar a la Teletón: *“me mandaron para la casa y párele de contar, entonces yo empecé a buscar y alguien me dijo ‘escribale una carta a la (,) a la señora del presidente... la señora Morel...’ escribale una carta si ella le puede hacer el enganche para que ella pueda ir a la Teletón... un día equis*

llega carabineros aquí a mi casa y me [indican] 'la señora Morel dice que usted se comuniqué con esta y esta persona a La Moneda'. Ya resulta que ella conversó con el director de la teletón y le expuso el caso de Pamela, el director dijo que a Pamela la podían atender nada más que seis meses (,) y la atendieron seis meses"

Redes de apoyo

Cuando Victoria requería ser operada ella no quería, no sabía con quién dejar a su hija, cuestión que la preocupaba de sobre manera, hasta qué contó con el apoyo de una apoderada del colegio de Pamela: *"yo no quería operarme ni por nada del mundo... con quien iba a dejar a mi niña... [hasta que una apoderada me dijo] 'yo le voy a cuidar los niños... de algún modo me las voy a arreglar con ellos...' ella venía, me llevaba la niña al colegio, la traía en la mañana, la levantaba... la bañaba... se la llevaba a la casa y le daba almuerzo"*

Mientras recibió el alta, Victoria siguió recibiendo cooperación de parte de sus vecinas: *"tenía otra vecina también que me traía la presita de pollo para que yo hiciera la dieta... venía otra señora... me cocinaba... me hacían llorar... que esto, lo otro... me atendían"*

Gestión del tiempo

Una de las actividades más frecuentes de Victoria es su participación en el Club del Adulto Mayor de su comunidad, momento que ella aprovecha para salir con Pamela, pero ésta última ya dejó de ir, pues a pasar de ser la única salida que tienen, le desagrada no compartir con personas de su misma edad: *"Eh nosotros aquí estamos todos los días en la casa excepto el día que hay que ir a control, [el miércoles], hay que ir a retirar los medicamentos, [ese] es el único día que yo salgo. [En cambio], ella es la que no quiere salir [por Pamela], dice no, no quiero porque hace calor, no quiero ir porque hace frío no quiero ir- y al final de cuentas no le gusta participar con las personas mayores, con las viejas porque ella es joven, pero se distrae un poco, se ríe de las leseras que hablan las señoras, entonces, eso le hace bien pero es verdad que no quiere participar con el adulto mayor"*

Trayectorias laborales

Victoria trabajó desde que migró a Santiago, partiendo en un colegio de monjas católicas en la comuna de Ñuñoa y en un taller de confección de ropa de bebé. Una vez que se casó dejó de trabajar, hasta que llegó a la Villa San Luis, donde hizo un curso de primeros auxilios que le permitió atender a sus vecinos, lo que siguió haciendo con regularidad hasta entrar a trabajar como vendedora en Avon, compañía de venta de artículos por catálogo. Una vez terminada su participación como vendedora, Victoria se dedicó al cuidado de enfermos en la Liga Chilena contra el Cáncer, donde estuvo colaborando durante quince años, hasta que ocurrió el accidente de Pamela. Vale señalar que todos estos trabajos, por muy duraderos en el tiempo, eran precarios, lo que según su protagonista correspondía a llamados del tipo: *"Victoria mañana no tengo enfermera por favor, te necesito urgente. Entonces yo iba corriendo donde la vecina que tenía... ahí, de esta casa a la otra, y le decía 'vecinita me toca ir a trabajar tome aquí tiene una luquita para que aumente su almuerzo y*

le dé a mis hijos' y ella llegaba con los mil pesos le alcanzaba para comprar tallarines, un atún, salsa de tomate y le preparaba eso a ellos dos y a los de ella, ella le daba su comidita pero a ellos siempre les preparaba cositas, cositas ricas [que] con mil pesos alcanzaba'

Por otro lado, Pamela tuvo trabajo más estable, primero ejerció como secretaria en una empresa de importación de camarones, en Vitacura. Empresa de la que se retiró a causa de un cuadro de estrés laboral, ocurriendo ello justo un año antes del accidente cerebro vascular que la afectó. Después trabajó en una farmacia, un call center y en una oficina de arquitectura, antes del accidente.

Proximidades

Uno de los motivos del porqué Victoria se inclinó por matricular a Pamela en escuelas cercanas se debió a la inseguridad que le daba enviarla, por ejemplo, al centro de Santiago. Esto porque veían a diario en las noticias hechos de violencia, lo que de alguna manera contrastaba con la “tranquilidad” que daba el caminar por las calles de Maipú. Así mismo, otra razón de peso para Victoria y su hija fue el trato de los choferes del transporte público a los escolares, pues si bien Pamela siempre pagaba su pasaje, muchas veces al querer pagar la dejaban con la mano estirada, o no la tomaban en cuenta, por esa causa un tiempo pagaron transporte escolar, siendo un gran sacrificio para el núcleo familiar: *“también un tiempo que pudimos pagarle a una tía... le cobraba, la tarifa más económica... ella no quiso nunca que la cambiara a un colegio de Santiago, porque decía ‘mamá me da una rabia tan grande, que yo subo a la micro y le pago la plata al chofer y el chofer no me recibe la plata mamá, maneja y maneja y abí me tiene con la mano estirada’ ”*

Situaciones críticas y vejaciones

Victoria sufre hace veinte años de diabetes, habiendo experimentado una descompensación que obligó a hospitalizarla. Según su relato, esa experiencia fue vejatoria, sobre todo porque sintió vulnerada por el trato recibido por el personal de urgencia: *“tiritaba de frío y me corría [la transpiración]... me tiran encima de una camilla, me sacan [la] ropa, con tijeras, toman una manguera, me empiezan a lavar como... un animal, por dios que me sentí mal. Claro el agua estaba tibiecita con jabón sí, [pero me sentí menoscabada]... vulnerada, porque yo sé que es su trabajo, es su labor, pero es... nunca había vivido esa experiencia, para mi muy cruel... fue terrible”*

Organización de gastos

Respecto a la distribución de los gastos, Victoria reconoce que quien hace cargo siempre de ello es su esposo, quien además de ser jubilado debe seguir trabajando para mantener su hogar: *“Mire de verdad el que lleva todo (,) la forma- el gasto de la casa es mi esposo... Yo ya no tengo que andar como antes que, que yo trabajaba yo la ayudaba. Él compraba una cosa y compraba la otra eh después de esto, bueno eh mi esposo hace horas extras en el trabajo, ahora mismo por ejemplo hay un compañero que está enfermo, él trabaja de día y de noche, se va un día en la*

mañana a las 5 de la mañana y está todo el día trabajando y se queda toda la noche y llega al otro día a las 10 de la mañana entonces a mí a veces me da miedo, que se está matando mucho y él es diabético e hipertenso”

Obstáculos en el uso de transporte

“Nosotros cuando llegamos acá eh, mi niños estudiaban allá en Conchalí, allá vivíamos nosotros- tenía que llevar a los niños a estudiar allá todos los días ((risa)) levantándome a las seis de la mañana y partir con mis niños para allá, para allá y sirvió bastante para que mi hijo subiera las notas porque se iba en la micro estudiando para allá”

Relacionado con los viajes al trabajo que hace su esposo, Victoria señala que: *“el deporte favorito [de él] es dormir... porque llega tan cansado [de su] trabajo en Vitacura... se demora en la micro, llega tan chato, sentado hasta allá casi dos horas... no toma metro... a veces de emergencia toma metro... se va aquí a la esquina y toma una micro hasta la plaza y ahí toma la 405 que pasa frente al Apumanque. Pero cuando recién llegamos aquí [a la Villa San Luis] pasaba la 212 por la puerta de la casa, [que también] pasaba por el Apumanque... (.) una hora y media... dos horas (.) [se demoraba], y eso es lo que lo tiene tan aburrido, pero no quiere dejar de trabajar allá...”*

Álvaro, pareja de Pamela, para ir al trabajo no usa micro sino su motocicleta, a no ser que esté lloviendo, pues en esas ocasiones prefiere su automóvil, el que guarda en la casa de una vecina, mientras que la motocicleta la deja en el jardín de la casa.

Dentro del proceso de recuperación de Pamela, los traslados tanto de ella como del resto de su familia fue un tema que desencadenó varias situaciones, entre ellas las caminatas excesivas y traslados en ambulancia por largas horas: *“había que llevarla en ambulancia para allá... y la ambulancia la venía a dejar, ese fue un período terrible para nosotros, a ella le empezaron hacer ejercicios allá en el hospital... el drama era que la ambulancia pasaba a las seis de la mañana a buscarla aquí y ella a las doce estaba lista, [entonces] estábamos de las doce esperando ambulancia y a veces nos venían a dejar a las seis de la tarde, estábamos sin comer, sin nada, entonces... comprábamos unas empanaditas de queso que vendían...”* Estas situaciones no sólo afectaban la organización del tiempo de Victoria y su familia, sino también su paciencia pues según ella el descontento entre los pacientes que usaban el servicio era generalizado: *“todos reclamábamos lo mismo-...yo también reclamaba... traté de mantener la cordura y no explotar porque de verdad daba rabia, era humillante que ‘por favor nos lleva’, ‘tío nos va a ir a dejar’, ‘yo los voy a ir a dejar [pero] espere que lleguen los otros, falta la señora tanto, el caballero tanto, el niño tanto’... ahí sufrí, sufrimos bastante”*

Por otro lado, las contadas veces que Victoria sale con Pamela, éstas se han visto expuestas a una serie de barreras en el uso de transporte público, lo que queda en evidencia al considerar sus viajes en colectivos, los que cuestan tomar debido a la necesidad de trasladar con ellas una silla de ruedas, que muchas veces los choferes se niegan a llevar: *“[Nos quedamos] en la esquina mendigándoles... si nos pueden*

llevar y nos dicen que no, casi la mayoría dice 'no puedo porque tengo (,) llevó el tubo de gas, tengo el gas atrás y no puedo meter la silla'. Y una vez un seño nos trajo del hospital y con un (,) cilindro atrás y la silla se cayó'.

V.2. Caso 2: Entre la estigmatización y la vergüenza

Llegada a la San Luis

El arribo a la San Luis de la familia de Sunilda y Juan data de inicios de los 90'. Provenientes de la comuna de Puente Alto, la pareja primero fue arrendataria a casi dos cuerdas de donde residen hoy, pudiendo más tarde optar a un subsidio para adquirir su actual vivienda. A pesar de llevar más de quince años en el sector, Sunilda reconoce que su llegada a la villa no fue buena, pues vive preocupada de los hechos de violencia que ocurren en ella: *"el cambio fue pésimo... mientras yo estaba en la casa, él trabajaba de noche en Llay-Llay [refiriéndose a su esposo]... tenía que estar a toda hora [alerta]... con la gente ahí en la esquina, con mis cría chiquitita, en las noches no podía dormir, amanecía en las ventanas mirando, me daba miedo po y protegiendo mi niñita po, eh yo estaba en ese tiempo con la pura Paula, la cosa es de que mucha delincuencia, mucho borracho mucho niñito de estos [metidos en]... la droga".* Respecto a este tema Juan no piensa igual, pues cree que lo importante es el haber podido ser propietarios de una vivienda, ello a pesar de los hechos de violencia existentes en la Villa: *"vivíamos en lo propio ya pue. Compramos aquí y vivíamos más tranquilos... [antes] estábamos de allegados"*

Ponderando estas apreciaciones, Paula, la hija mayor del matrimonio, está de acuerdo con su madre, aun así no cree que sea bueno generalizar: *"nosotros no es que no queramos involucrarnos con la gente, yo creo que mi mamá quedó traumada, porque mi mamá se asomaba por la ventana y veía grupos de allá y grupos de allá que venían corriendo y hacían batallas con cuchillo, pistola... demasiada violencia... entonces nosotros por eso nos criamos así encerrados po... pero igual hay gente que se salva, gente que es de trabajo no echamos a todos al mismo saco porque aquí yo he visto gente que trabaja, por menos una señora que a veces converso con ella, ha trabajado igual que yo siempre"*

Estigmatización/discriminación

Respecto a la pregunta si se han sentido discriminados por vivir en la Villa, Paula señala cierto dejo de estigmatización, pues en más de una ocasión ha enfrentado comentarios negativos sobre la villa, los que ha aprendido a enfrentar: *"al principio me daba vergüenza, porque típico 'job de la San Luis debe ser flaité!' Pero con el tiempo he aprendido que no importa de dónde uno venga y tampoco [hay que] avergonzarse... porque a las finales lo que importa es la persona po y al final todos somos iguales... entonces ya no es tema, si alguien me llega a decir algo (,) no estoy ni ahí ((ríe))"* Así mismo, su madre cree que un factor para que Paula no se sienta avergonzada fue la forma cómo trataron el tema en casa: *"porque desde siempre le hemos dicho que no se tienen que avergonzar de dónde son... es que la Paula era más chica se avergonzaba, me decía 'mamá quiero invitar a una amiga', 'pero invítala pue hija, si esta es tu casa', le decía, 'pero mamá me da vergüenza, no Paula, tú tienes que mostrarte tal cual eres, ni más ni menos, aquí vives ¿ o vas a mentir, vas a conseguir una casa, la vas a llevar a otra casa, ¡no! esta es tu casa"*

Actividades fuera de la Villa

Pero este relato de Sunilda, sobre no sentirse avergonzados, contrasta con prácticas como la inscripción de sus hijos en escuelas localizadas fuera de la Villa: *“en la villa San Luis no! yo tenía miedo (,) siempre [preferí] un poquitito más lejos [para que] no estuvieran en el mismo ambiente [aunque] fuese en la misma comuna”*. Lo mismo ocurría cuando se trataba de salidas recreativas o de ocio, las que, considerando la inexistencia de parques o espacios públicos cercanos, se privilegiaba ir fuera de la Villa con sus hijos: *“salíamos a otro lado... los sacábamos, no había nada construido antes, los sacábamos para allá [hacia las chacras] a elevar volantines, no queríamos que se mezclaran con niños de la Villa... a mí me daba mucho miedo... o tomábamos once en algún lado”*. Según el relato de Juan y Sunilda estas situaciones no eran aisladas, de modo tal, que cada vez que había algún tipo de fiesta como navidad o año nuevo, también decidían pasarlas fuera de la Villa: *“cuando estaban los papás vivos- nos íbamos a Pirque, yo llegaba, pescaba a mis niños y me iba a Pirque (,) y Manuel estaba trabajando, se iba atrás y de allá nos veníamos el domingo en la tarde, era lo único que hacíamos”*. Paula por su parte da cuenta de ello destacando el encuentro con sus primos: *“la pasábamos muy bien cuando mis papás estaban en Pirque eran pa los 18, pa los años nuevos... pascua... entonces teníamos las piscinas al lado, había también un río al que íbamos y nos poníamos a andar en bicicleta. Éramos hartos primos así que lo pasábamos súper bien, apartede que nos juntábamos con niños de allá de Pirque y noo, lo pasábamos súper bien... yo creo que los mejores momentos que viví, los viví allá en Pirque porque aquí en mi casa pasaba encerrada, nunca salía, no tenía a nadie, no nos dejaba juntarnos con nadie”*

Uso de transporte público

Considerando que entre la San Luis y Pirque hay una distancia considerable, la pregunta por el uso de transporte es clave, de ese modo Paula describe, a grandes rasgos, cómo hacía para llegar a la parcela de su tía *“como tenía a mi tía y a mis abuelos entonces yo todos los fines de semana trataba de irme pa allá y a veces me iba sola, como ya sabía todo el recorrido y lo que tenía que tomar y todo, me iba sola... eh en micro, eh ¡si en pura micro!... micro y después empezamos a usar el metro también... nos íbamos en micro hasta Puente Alto y de ahí tomábamos la liebre que iba”* A esto asiente Sunilda, agregando: *“si po, como iba una micro de aquí a Puente Alto, yo los echaba a una miro y ellos sabían qué micro tomar pa Pirque... se desabogaban allá”*

Por otro lado, pasada una década de la implementación del Transantiago, Sunilda y Juan reconocen el cambio que se produjo en el uso de transporte público en la Villa, resumiéndose estos más elementos negativos que positivos: *“teníamos locomoción aquí a la puerta... anteriormente era buena... ahora esta mala... con el transantiago cambió... yo creo que el principal cambio [fueron] las frecuencias de las micros y los trasbordos... uno iba aquí y tenía micro pal lado que uno iba po... uno pal lado que iba tenía locomoción”*, pero la pérdida de diversidad en los recorridos no fue el único gran cambio del sistema, también lo fueron las frecuencias y la duración de los trayectos, lo que para Juan es positivo en los trayectos que más hacía: *“no o sea las micros amarillas eran buenas, eran harto, pasaban hartas micros cada diez minutos cada cinco minutos Había harta frecuencia... y hartas*

líneas [por ejemplo] a Puente Alto, pa las Condes, pa Huechuraba, una sola micro pa todos lados... 304, 231 y la 212... la 224... por ejemplo de acá a Puente Alto... [nos demorábamos] una hora y cuarto, una hora y media... por lo Espejo, después tomaba Vespucio y salía a la rotonda de eb (,) 14... y abí tomaba Vicuña Mackenna para arriba... [mientras que] ahora, si vamos a Puente Alto, tomamos el metro y abí hacemos trasbordo y (,) una hora". Pero Sunilda no piensa lo mismo: "es que depende también a ver, la otras vez fuimos a una confirmación... yo salí a Irarrázaval a esperarlo a él [a Juan] y no llegaba nunca, ¿a qué hora llegaste? Parece que el metro no avanzaba nada (,) de aquí saliste como las cuatro y media cinco y llegó a Irarrázaval como a las siete... se tiene que haber ido caminando hasta la plaza ((risas)) porque ¡por dios que demoró!"

Si bien la descripción de estos desplazamientos hace alusión solo a viajes de tipo recreativo, Juan recuerda cuando trabajó al norte de Santiago, describiendo sus trayectos cotidianos de la siguiente manera: *"trabaje de empleado por abí, fue difícil... Como cinco años... En Llay Llay trabajaba, abí trabajaba en camiones... me dedicaba a la mantención de los camiones Tomaba micro de aquí a estación y de abí tomaba el bus pa- en San Borja... En el San Borja, que no es poco, El bus se demoraba una hora y media, dos horas... Claro, de aquí, en la mañana se demoraba media hora, me levantaba a las cinco de la mañana, para después demorarme una hora en el bus... de allá para acá se demoraba lo mismo... Claro, ocho y media, nueve, estaba aquí... a veces me venía con el jefe y llegaba antes, a las siete me dejaba en la estación Mapocho".* Así mismo, Sunilda en los años que lleva trabajando como asesora del hogar, cotidianamente se desplaza al sector oriente de la capital, siendo Las Condes y La Reina las principales comunas de destino de sus viajes: *"[para ir al trabajo] metro colectivo, metro micro... dos horas, de aquí salgo a las 6 de la mañana y llego a las nueve de la mañana y de repente me demoro más, depende a la hora que me vaya, entre más tarde me voy más tarde llego allá, he llegado hasta la una, dos y media lo bueno es que no me han puesto 'peros' porque saben que tengo problemas con la micro"*

Uso de automóvil

Luego de dos paros cardiacos, una diabetes y la amputación de un pié, Juan dejó de usar transporte público, razón por la que hoy trata de movilizarse siempre en automóvil, incluso cuando se trata de ir a las sesiones de diálisis a las que asiste tres veces por semana: *"bueno no ando en micro hace tiempo... me vienen a buscar... El plan auge nos paga a nosotros la diálisis y el traslado... casi todos se vienen en furgón po casi todos turnos porque hay tres turnos... trasladaban también con otras personas que se estén dializando... me toca en la mañana, abí son como cuarenta... son las rutas para son rutas que están todas por acá cerca... Por aquí habremos como cuatro así que nos deja de un paraguazo... 15 minutos... Si y (,) o sino diez minutos cuando no hay taco".* Pero Juan no es el único, sus hijos también ha dejado de usar la micro, el que según Sunilda: *"En el auto po... Los chiquillos ahora lo están haciendo en auto... Pero antes lo hacían en metro y micro igual... eh mi hija usaba puro colete de aquí al metro colete y de vuelta lo mismo, 'yo le decía oye se te está yendo la plata en pura locomoción' porque cuanto es lo que cobra un colectivo... si la micro demoraba mucho y tenía que tomar colectivo nomas po".* Eso sí, Paula agrega que el uso de colectivo es relativo, pues depende mucho del horario de salida de su casa: *"En la mañana auto... depende*

de la hora que salga... entonces ellos van a Estación Central y salen ub como las seis y media y yo de aquí salgo a más tardar siete y media... si a esa hora ya no puedo salir, tengo que tomar auto eh (,) pero... a ver, salgo como las 7 y cuarto, tomo micro, pero últimamente salgo tarde y tengo que tomar obligadamente el auto, sino llego tarde y hay problemas en la pega... de vuelta en micro, no hay problema, porque a esa hora justo pasa por Bascuñán y la sucursal está ahí por Unión Latinoamericana”

De todas maneras, a pesar de las facilidades con las que aparentemente cuentan, Sunilda, Juan y sus hijos no frecuentan el uso de automóvil particular para realizar actividades de tipo recreativas: *“al único lado que hemos ido siempre es... a Tirúa... Mi marido es de allá, entonces eso le tira un poco...no vamos a ningún otro lado... los fines de semana... a las compras, al supermercado (,) y cosas urgencias nada más, pero de salir a pasear en el auto no... el auto se usa para otras cosas que realmente se necesitan, no para pasear”*

Acceso a bienes y servicios

Considerando el historial de enfermedades de Juan y las constantes diálisis a las que se debe someter, uno de los temas más relevante para la familia es el acceso a atención médica. Al respecto Sunilda cree que si hubiera podido pagar las cosas serían muy diferentes hoy: *“la salud no, nunca la he podido pagar, ni [pensar] tener un médico particular, no. Porque si hubiera tenido para ver médico particular yo creo que Manuel no hubiera estado así... ahora nomas que Manuel está en el AUGÉ, que [se] está dializando, si no estuviera en el auge ya habría muerto yapo, porque cada consult- cada vez que se va a dializar ¿cuánto nos habría salido?”*

Sobre el uso de tarjetas de crédito, Sunilda da cuenta de su rechazo hacia ellas, pues además de no reunir las condiciones económicas para quienes las otorgan, son un importante factor de endeudamiento, el que difícilmente puedan sobrellevar: *“no yo no tengo tarjeta de crédito... a tres cuotas precio contado o sino mas a seis... menos letras nomas... pero son tarjetas... de grandes tiendas... falabella tengo yo... mi hija también tiene falabella. Por ahí nos arreglamos con mi hija, que saca crédito... ella es la que resuelve finalmente, la que presta la tarjeta... la que presta es ella... es que la mía es muy baja y... tiene- como dos gambas-... tenía pero la cerré, la rompí y la boté porque así no me encalillo”*

Una cuestión que llama la atención, es la voluntad de Juan y Sunilda de no cambiarse de hospital, asunto no menor, pues antes de la apertura del hospital El Carmen (hospital de referencia para la comuna de Maipú) las atenciones se realizaban en el Paula Jaraquemada, o más conocido como San Borja Arriarán. De este modo, la pareja hace algunas distinciones en relación a la atención recibida en uno y otro establecimiento: *“el hospital de referencia es el (,) Paula... y no nos queremos cambiar para acá tampoco... porque aquí no es muy bueno en urgencia, pa arriba sí es bueno [haciendo alusión a consultas médicas], pero para ingresar a la posta ohídese... aunque el Paula igual queda lejos, [lo preferimos] en caso de cualquier emergencia... así que bueno [cualquier cosa] hay que partir para allá como sea nomas”*

Organización del tiempo

Al ser consultada por la organización de la casa, Sunilda reconoce que gran parte del peso se lo lleva ella, pero que a su vez siente que efectivamente recibe colaboración del resto de su familia, lo que no se habría perdido con el tiempo: *“todos cooperamos nomas... yo no entiendo como lo hacía, pero lo hacía (,)... acá en la casa se comparte todo... yo soy la que siempre pone el hombro porque los niños en esa época no habían terminado de estudiar (,) cuando llegamos... del sábado adelante los niños se encargan de la casa y yo salía a trabajar, no lo hacen como a mí me gusta, pero (,)... lo hacen... sí, en realidad yo les dejaba cocinado, hasta ahora de repente, yo les dejo cocinado, porque así almuerza temprano él [refiriéndose a Juan] porque no se puede atrasar con la comida pero el resto lo hacen ellos (,)”*. Aun así, Sunilda cree haberse auto-postergado en distintas actividades, sobre todo cuando se trata de su cuidado personal, ello producto de su rol de madre-esposa que cumple con su esposo y sus hijos: *“pero Pero cómo hago para ir a ver médico, se me hace cuesta arriba ir a ver médico a mí, porque digo yo capaz que me quieran operar de los varices, me van a querer operar altiro y que hago yo con mi marido. Voy a tener que hacer reposo y yo sé lo que es operarse de los varices. Abí una amiga se operó y no se movió como en un mes abí con una pata en alto y que hago con mi marido que tengo que acompañarlo al médico. Ahora mismo mañana tengo que levantarme como las cinco de la mañana irme al Paula a conseguirme una hora para el nefrólogo que dan una vez al mes”*

V.3. Caso 3: Hitos de una vida en constante movimiento

Trayectoria laboral

Con diecisiete años Cecilia dejó Ñuble para radicarse en Santiago, esto hace ya seis décadas. Si bien en principio la razón de su migración fue la obligación impuesta por sus padres para casarse por conveniencia, ella aprovechó un contacto con una familia de la capital que la contrató para trabajar como asesora del hogar, lo que más tarde aprovechó para independizarse: *“Yo trabajaba en una parte que era eh (,) para pagar mis estudios, porque llegué a vivir... me fui avisando me arrende una piececita en Catedral... Me arrendé una piececita [y de] abí me iba al colegio”*. El haber continuado sus estudios no sólo le permitió buscar trabajo en otros lugares, sino también extender su red de contactos en una ciudad que continuaba siendo hostil para ella: *“Me acuerdo en el metro [de mí] primer local, [era] el local número ocho (,) y abí yo estaba a cargo, porque antes habían negocios po' (,) a la bajá del metro estaba el negocio... Del metro de Santiago, de las estaciones del metro... [ahí vendía] revistas sándwich, bebidas, de todo, a la PASADA. Era a la pasadita. Bajaban, pasaban [y] compraban algo abí”*. Si bien la vida de Cecilia era puro trabajo, pudo desenvolverse con cómodamente, incluso cuando nació su hija mayor, la que tuvo con una pareja de la que se separó mientras estaba embarazada: *“me dediqué a trabajar (,) solamente trabajo, trabajo, trabajo, trabajo... A mí me fue muy bien en ese tiempo. Tenía una nana, tenía yo el negocio, porque yo trabajaba desde la mañana hasta la noche (,) yo no veía a mi hija. El puro día domingo, o sea mi hija se crio sin padre, sin madre y en la noche yo la veía. Sí el puro día domingo, sufrió harto mi huacha, porque como [yo] no lloraba, se desesperaba llorando y yo pensaba era porque me echaba de menos”*. Aun así Cecilia se las arregló, permitiéndose incluso convertirse en empleadora: *“En ese tiempo... yo tenía una empleada para mí*

hija, otra empleada para que hiciera la comida y más encima uno que me atendiera el negocio, y TENLA UN TREMENDO NEGOCIO”

Pero este periodo de prosperidad no fue para siempre, pasada una década Cecilia se casó y tuvo dos hijas, las que tuvo que criar sola, pues su esposo falleció en un accidente de tránsito. Ya viviendo en Villa San Luis, Cecilia realizó diversos trabajos caracterizados por su flexibilidad: “[en el supermercado] *empecé de guardarropía, donde llegaban todos los chiquillos guardaban su ropa (,) ellos guardaban plata y todo, abí estaba encargada yo. Ellos se iban a vestir al baño y me hice mi horario (,). Después me bajaron a panadería, vegetales, fiambrería, cajera, pescadería (,) pasé por todas la secciones (,) atención al cliente (,) porque tenía muy buena llegada con los clientes (,) yo tengo una foto por abí, donde salgo, me saqué el primer lugar en atención al cliente, una tremenda piocha y me dieron plata”*. En este mismo período, Cecilia decide hacer trabajar a sus hijas, las que además de asistir al colegio, dedicaban las mañanas para realizar labores como empaques, vendedoras y cajeras, lo que ciertamente permitía sostener su hogar: “*Entonces como yo realmente necesitaba y eran tres niñitas para comprarse sus cosas de colegios, que la locomoción, [etc.]... ellas juntaban plata, una se compró una cómoda, la otra se compró un velador y así para poder subsistir, porque con mi sueldo (,) [no alcanzaba]... y abí empezaron mis niñitas de chiquititas a trabajar, ya después la más chica tenía ocho años, se quedaba solita, calentaba la comida, salía a tomar la micro qué sé yo. Yo trabajaba, [mientras la mayor] ya iba a la universidad... ellas me ayudaban, me decían mamá toma pa’ la feria... ponían sus moneitas las juntaban y así no faltaba, nunca nos faltó gracias a Dios, para nada. Pero ellas aportaban igual para la casa. O sea en lo que fuera, en mercadería en todo y ellas por ejemplo iba al colegio, la otra estaba chiquitita, y la más chiquitita tendría ocho nueve años, si apenas se veía en la caja... y se iban conmigo en la mañana y de abí se iban al colegio... nos íbamos en micro... En micro nos íbamos para allá y allá el jefe nos daba desayuno y nos daban a veces el almuerzo”*

Llegada a la San Luis y rasgos de estigmatización

La trayectoria residencial de Cecilia es nutrida, teniendo como particularidad algunos hitos que detonaron su traslado de una pieza a un departamento, luego a una casa y finalmente en la compra de su actual vivienda. De esta manera la descripción sobre la llegada a la Villa San Luis es notable, pues luego de haber fallecido su esposo, Cecilia se vio obligada a reinventarse: “*entonces yo le dije a estas señoras [sus vecinas]. Yo no me voy a ir, si yo no me voy a MI casa, no voy [refiriéndose a abandonar la vivienda que mantenía con su esposo]... Y dios me escuchó (,) yo llegué, me devolvieron la plata de mi esposo de la AFP, yo tenía otro poco junto, y ME VINE a ver la casa con mis tres chiquillas... con una en la guatita, la Tamara del brazo y la Cati. Caminamos desde Olimpo a ver esta casa, donde está la subida del CEMENTERIO, porque no había micros para acá. No había locomoción... [entonces] cuando me dieron la plata esa, yo postulé (,)yo dije antes de los dos años voy a tener mi casa... cuando mi viejo falleció (,) al poco tiempo postulé... [en resumen] tenía unas moneditas juntas (,) Y con esas monedas y la plata de mi viejo, yo °me compré esta casa al contado° y SALIERON para acá, para Maipú... [postulé a] un subsidio (,) y recibí la plata de la AFP de mi Marido (,) Entonces cuando salieron estas casas yo las vine a ver (,) y me habían dado la posibilidad de elegir casa esquina (,) porque yo tenía buena plata (,) pero yo no quise por la sencilla razón*

que (.) tres mujeres solas... postulé y me compré mi casita al contado y me vine con mis chiquillas... Esto era pura tierra para dentro, porque tengo puro patio para allá, y no, yo cerré todo". El cambio fue radical para Cecilia y sus hijas, tanto que ella misma reconoce una diferencia entre la clase de personas que vivían en el centro con las que se había encontrado en la San Luis: "Y llegamos a la Villa, un desastre... era más fino allá de donde venía. Era otra vida, acá no. Acá la señora tenía la radio a todo lo que da, con la puerta abierta, que garabatos vienen, que el cabro tal por cual, se veían >borrachitos, entonces, otra vida<... Pero uno se va a acostumbrando, porque no tenía otra opción po... Me había salido mi casa y no la iba a dejar bota' po. No me iba a ir a arrendar po, si Dios me había dado esa oportunidad de tener mi casa no tendría por qué yo haber andado arrendando. Y eso po... [Luego] empecé a trabajar y la nana no quería estar aquí en la villa. Que la San Luis, que era muy famosa (.) no se quiso venir conmigo. ¿Qué fue lo que hice yo?, Chuta (.) ¿qué hago? (.) Llegué con mi niñas chicas >después empezaron a estudiar< (.) Llegué, comencé a vender empanadas, sopaipillas, a dar té, a dar café. Me hice un negocito aquí y empecé a tirar pa' arriba (.) Y me iba con la más chica, con la Tamara, me iba a las obras (.) IMAGINESE, a vender a las obras que estaban haciendo, las dos... Y yo me iba con mi canasto grande (.) con todo llevaba completos, té, café, bebidas, qué sé yo. (.) Y mi hija se colocaba con un ponchito a la entrada y gritaba ¡calentitos los completos, caballero! y me venía con los bolsillos LLENOS de plata ¡LLENOS!... Y con el negocito empecé. Me sequé, con el permiso suyo, me saqué la EME trabajando... Y así empecé, soy emprendedora ((risa)) eh (.) trabajé mucho tiempo"

Hitos en la vida de Cecilia y sus hijas

Como se mencionó, un hecho que marcó el curso de vida de Cecilia fue el accidente que sufrió su esposo, quien falleció en una colisión andando en moto cuando se dirigía a hacer compras a la Vega Central. Con anterioridad Cecilia se opuso a la compra de este vehículo: "ESA MOTO MALDITA, cuántas veces le dije ¡vende esa moto no te quiero ver [sobre ella]!... él era guardia [su esposo]... Me dijo me voy a comprar una moto y juntó plata, y se iba a comprar una moto. Se compró su moto... yo 'no te comprés moto, cómprate al tiro el cajón... No quiero que te comprés moto', no, 'si va ser para economizar, chica... me decía. Ya, se compró la moto... se compró la moto... demoró casi dos meses en comprarse la moto... nunca me subí... le duró tres meses". Luego de enterada del accidente, Cecilia buscó ayuda para averiguar sobre el accidente, pues nadie fue capaz de decirle qué había ocurrido, en eso reflexiona y ve como su futuro se complica: "¡pesqué mis cosas y fui a dar por Mapocho (.) y yo más perdida que ocho. Imagínese tremendo (.) guatona, sin plata, mi marido muriéndose, mis hijas en la casa, no sé ni con quién estaban (.) La cosa es que tenía barto valor... pasaron los días y mi viejo ninguna mejoría (.) nada, nada, NADA de nada (.)... Y ahí falleció mi viejo po', bucha pero me la sufrí con la niñita adentro de la guatita, sin casa, sin trabajo, sin ni un peso, nada, nada, nada (.)"

Luego de este trágico episodio, Cecilia buscó una forma de sostener su hogar, de modo que decidió cuidar niños luego de la sugerencia de una vecina, teniendo éxito por al menos un año, hasta que su hija menor enfermó gravemente:

Entonces llega la señora Marta y me dice eso (,) ¿y qué va hacer? Trabajar po,' si la vida continúa (,) si tengo dos niñitas y uno que viene en la guatita, le dije yo, porque pensaba que iba ser hombrechito (,) ¿y qué va hacer? (,) VOY A CUIDAR NIÑITOS, dije yo, ¡verdad! po cuideme a la Romi (,) cuideme a la Claudia (,) llegué, por ahí tengo la foto. QUINCE niños llegué a tener, y me contraté una nana. Trabajaba por hora, por noche cuidaba, niñitos de noche de tarde de noche por hora... En mi departamento y gracias a dios no me faltó nunca. Mi refrigerador llenito, pagaba el arriendo le daba la colación a mis hijas, el colegio (,) No me faltó nunca... Pero bueno, comencé a cuidar, un año más menos, a los niñitos (,) y no como al año se me enferma mi hija, la que nació, la chica, con pocas defensas. Entonces llegaron unos niñitos resfriados que yo cuidada (,) y parece que le pegaron el resfriado (,) y mi hija se me agravó tanto °dios mío°, pero se me agravó... la llevé casi muerta al consultorio (,) una NEUMONITIS TENIA y mi pobre huachita, decía yo, pucha qué hago ((tose)) tuve que entregar los niñitos porque no podía seguirlos cuidando po', porque me tenía que dedicar a mi hija. [Entonces] llegué, tomé a mi hija, la llevé al consultorio (,) y me la dejaron al tiro, me mandaron al hospital san Juan de Dios y dejaron hospitalizada a mi hija (,) grave, GRAVE, grave... No sé, yo dejaba a la Tamara con la nana, la otra se iba a colegio y yo me iba al hospital a cuidar a mi hija. Y resulta que después se me enferma la Tamara con neumonitis las dos, obh ((suspira)) 'dios mío señor', decía yo, '¿por qué tan mala suerte? ¿Qué hecho en esta vida?' (,) Y de ahí a la Tamara la iban a pinchar y con la a la chiquitita en el hospital. Pero estaba muy grave mi hija, yo pensaba que se me iba a morir”

Movilidad y uso de transporte

Respecto al uso de transporte, Cecilia reconoce viajar poco al centro de Santiago, ello porque el centro de Maipú logra satisfacer gran parte de sus necesidades, como trámites y compras. Aunque no deja de hacer trayectos largos, Cecilia cree que la mejor forma de hacerlos es a través del uso de autobús: “bueno, a mí me gusta la micro... No me gusta el metro, le soy sincera. Yo puedo ir a Chuchunco arriba en Providencia, pero prefiero tomar una micro... PORQUE. El metro, no, es por mi edad, por mi edad también, el metro no me gusta mucho... Sabe por qué no me gusta? Porque a mí me carga el encierro. Porque para mí- si voy en el metro [siento] como si fuera dentro de un cajón... Y ese ruido, como que están en la guerra. Entonces a mí eso me produce [imaginar] que estamos en una guerra y como que voy dentro de un cajón... [Además] uno no mira para ningún lado, miras a la persona del frente y miras a la otra. En cambio, si vas en bus o en (,) micro, ves más cosas... Hay más áreas verdes, ves las casas, ves la gente en la calle. No. Por eso no me gusta el metro... [por eso] yo prefiero no en metro, [Allí la gente] va como sardina. Bueno, en las micros igual... Pero por lo menos en la micro hay un poquito más de espacio que en el metro”.

En cuanto al uso de automóvil, Cecilia reconoce como ventaja la existencia de taxis-colectivos en la comuna, los que en horarios difíciles, como en la noche o los fines de semana, complementa con el uso de radio-taxi o Uber, siendo ambos recursos a los que recurre frecuentemente: “Para mí el auto, el local, o este que se piden cuando uno llama en la noche... EL RADIOTAXI... [sirve para] cuando estamos donde mis hijos, cuando estamos compartiendo... cuando nos tomamos un traguito demás. La otra vez tomamos un uva, ube, ¿cómo se llama el nuevo este?... Un uber! No pagamos na' porque ellos [su hija mayor con yerno] tienen como un descuento, no sé cómo

es el atado... Me voy en auto, me vengo en local, me voy al trabajo en local, me vengo en local. O sea para mí auto ¿no? - algún día me iré a comprar el autito °para aprender a manejar°. Pero a mí me gusta más el auto...”

Satisfacción con la vida

A pesar de los periplos que tuvo que pasar Cecilia a lo largo de su vida, se declara conforme con la vida que ha pasado. Siendo una persona que participa de diversas iniciativas, cree que todo lo que ha conseguido se ha debido al esfuerzo que ha hecho, sobre todo para sacar a sus hijas adelante y poder sobrellevar la pérdida de su esposo y de las comodidades que tenía cuando era más joven: *“Yo [creo] lo he pasado bien. Yo lo pasé bien, claro que vengo del campo como le conté, del sur, allá no eran muy buenas las cosas cuando chica, pero llegué acá, conocí, salí, estudié. He logrado lo que yo quiero. Tengo como un no sé, como un don, que yo digo esto se hace y lo consigo. He logrado cosas difíciles. Me casé, tuve mis hijos... Eh pololie barto, lo pasé bien, tuve hartos pololos, hartos admiradores. Eh (,) recibí muchos regalos, hasta el día de hoy. Hasta el día de hoy usted me ve pero (,) mis abuelitos, mis viejitos, la gente que me quiere, los mismos socios del club del adulto mayor, ‘que Sra. Cecilia’ entonces no, yo me siento muy feliz. Contenta. Lo pasé bien. Estudié, pololié, me casé, tuve lo más lindo, mis hijas (,) mi casa, mis nietos, que es lo que tengo ahora. Bueno y (,) y todos mis, mis logros. Lo que yo he querido se me ha cumplido”*

CAPÍTULO VI. PRINCIPALES HALLAZGOS

VI.1. Reconstrucción de trayectorias vitales

Uno de los primeros elementos que sobresalen de los relatos de vida analizados tiene que ver con la integración de sus protagonistas al mercado laboral. Entendido como un hito que articula las vivencias cotidianas, el trabajo logra trascender desde un punto de vista cultural, esto gracias a la formación de vínculos emocionales con compañeros y colegas que permiten la composición de redes de apoyo mutuo, independiente de la localización de los respectivos núcleos familiares, así como del nivel de recursos con el que cuenten estos últimos para enfrentar situaciones de emergencia.

Así mismo, la idea del sacrificio persiste ante la aparición de obstáculos o desventajas que impidan el desenvolvimiento social y cultural de los protagonistas. Lo que marca una fe ciega en la fuerza de voluntad de quienes reconocen en sus vidas episodios difíciles de superar, pero que lograron fortalecer la concepción de sí mismos gracias al reconocimiento de sus pares, e incluso de desconocidos. Al asociarse esta voluntariedad con el sentido clase, aparentemente se responde también a un sentido de pertenencia que destaca acciones relacionadas con el lugar habitado y con las personas que también residen en él, posibilitando espacios de solidaridad entre quienes experimentaron situaciones críticas durante sus vidas.

La migración campo-ciudad es otro aspecto que aparece como un antecedente emergente entre aquellas personas nacidas antes de la década del 60'. La llegada a Santiago marca en ellas un profundo sentido de cambio, que permite percibir con mayor optimismo el presente, en contraste con el pasado. Esta brecha, sin duda, la marca la carencia material con que estos protagonistas crecieron, siendo de gran relevancia las pocas pertenencias que ostentan, entre ellas la vivienda propia.

En cuanto a la distribución de roles en el hogar, más allá de la evidencia estadística arrojada por la información censal, ésta muestra grandes diferencias entre hombres y mujeres en relación a la permanencia en el hogar. Si bien en una sociedad machista este antecedente no es novedad, parte importante de los recursos con los que cuentan los protagonistas se debe precisamente a la postergación de la mujer como fuente de ingreso permanente, siendo patente esta situación en aquellos hogares donde existen relaciones de dependencia, asociadas a adultos mayores, enfermos crónicos y personas en situación de discapacidad.

VI.2. Estrategias y tácticas de acceso y movilidad cotidiana

Sobre las distancias y proximidades, los relatos de los protagonistas se centraron en resaltar la importancia de la seguridad como principal factor en la selección de modos de transporte, lo que tiene su principal distinción en favorecer el uso de automóvil en vez de la caminata o el transporte público. Así mismo, el buen trato hacia el usuario es otro elemento que destaca al momento de acceder a algún tipo de prestación, pues el respeto es percibido como un valor agregado de los lugares, independiente de la capacidad de pago o la clase social con la que se identifiquen.

Quizás un elemento nuevo tiene que ver con la concepción del viaje como un espacio temporal productivo, lo que más allá del tiempo gastado para viajar, se constituye como una paradoja que los protagonistas asumen como un costo de oportunidad. Viajar largas distancias sería considerada una ventaja, pues que permitiría aprovechar el tiempo en otros quehaceres como estudiar o planificar el resto de la jornada.

En cuanto a la evaluación del Transantiago, los relatos dados por los protagonistas apuntan al deterioro del servicio de autobuses, en comparación a lo que tenían disponible hasta antes de la implementación del plan. De esta manera, una de las externalidades que aún pesan en Villa San Luis se relaciona con la modificación de las prácticas de desplazamientos de sus habitantes. Si antes era posible tomar una micro en la puerta de la casa, hoy hay que recorrer más de 500 m. para poder tomar un autobús. Esto sin duda genera un profundo rechazo entre adultos mayores y personas con movilidad reducida, quienes ven más difícil el acceso al transporte público que el resto de sus vecinos, llegando a evitar viajar.

Sobre las diferencias existentes entre los tipos de viajes que realizan los entrevistados, existe una brecha en aquellos desplazamientos realizados con fines obligatorios, como trabajo y estudio, y aquellos viajes con fines recreativos, como ir al parque o asistir a algún evento masivo. Si bien esto ha sido señalado en otras investigaciones, la diferencia entre ambos tipos de viaje no hace más que reforzar la idea de la optimización de recursos que hacen los habitantes de Villa San Luis para estar incluidos socio-espacialmente, lo que no deja de ser relevante, considerando el alto costo del transporte.

Ahora si se trata de sacrificar tiempo de viaje versus el acceso a servicios de buena calidad, los relatos de vida apuntan a privilegiar este costo por sobre otros, pues, de algún modo, disponer de un buen acceso a prestaciones posibilitaría un mejoramiento de la experiencia y una optimización de la autopercepción de clase. Ahora esto no quiere decir que sea una práctica frecuente entre aquellos que deben desplazarse largas distancias para acceder a puestos de trabajo o lugares de estudio, pues pasar más tiempo en el sistema de transporte pasa, en la mayoría de los casos, de ser un lujo a un sacrificio.

El uso de taxi-colectivo es otro sello de distinción entre los protagonistas, pues además de implicar un costo adicional, al no estar integrado con el Transantiago, permite reducir los tiempos de viaje al interior de la comuna. Esto es relevante, pues además de mejorar el acceso a lugares cercanos, el taxi-colectivo presenta como principal característica el recorrer aquellos sectores por donde no pasa el transporte público masivo, dando cobertura a aquellos hogares donde se dificulta el caminar largas distancias para tomar un autobús, o que sencillamente no reúnen las condiciones de seguridad suficiente para generar confianza entre los usuarios de transporte colectivo.

En cuanto a las frecuencias y tiempos de viaje, la mayoría de los relatos señalan su preferencia por modos más cómodos versus el tiempo que toma trasladarse en ellos. Ejemplo de ello es la preferencia del autobús

versus el uso del Metro, el que luego de la implementación del Transantiago experimentó un aumento considerable en la ocupación de los vagones y en la disponibilidad de asientos para adultos mayores y personas con dificultades de movilidad.

En relación a la preferencia por el uso de automóvil, un antecedente no menor entre los protagonistas tiene que ver con el horario en que realizan sus viajes, pues no es lo mismo desplazarse en automóvil en horario punta que en horario valle, como tampoco es lo mismo hacerlo a plena luz de día que a medianoche. En esto juega un rol central la seguridad y la fluidez de calles y autopistas, pues si bien en horarios de menor afluencia el viaje es más rápido, éste contrasta con la peligrosidad que representan aquellos lugares que no cuentan con suficiente iluminación, sobre todo si se trata de lugares cercanos a las residencias, acentuando el temor a ser víctimas de un asalto o “portonazo”.

La alusión a dificultades relacionadas al desplazamiento de personas con necesidades especiales se presenta, una vez más, como una barrera en el acceso a bienes y servicios. Si bien para ello las personas que aluden a esta realidad reconocen prácticas que les permiten concretar su acceso a diversos lugares de la ciudad, éstas también mencionan los malos ratos por los que deben pasar, o las humillaciones que dicen sufrir, ante la imposibilidad de mejorar sus condiciones de desplazamiento. Sobre esto, un ejemplo tiene que ver con el traslado de sillas de ruedas o la dificultad que presentan las veredas para desplazarse, pues dependiendo del espacio disponible, así como de la infraestructura existente, el trayecto se convierte en una distancia abordable para la mayoría de las personas.

Ahora, tanto para el desplazamiento como para el acceso a prestaciones, lo anterior se puede relacionar con la alta dependencia a programas de asistencia social y servicios públicos de primera necesidad. Si bien esto parece una obviedad al tratarse de hogares de bajos ingresos, no deja de llamar la atención sobre todo en la definición de estrategias y tácticas que, se supone, son desarrolladas en base a las capacidades propias de los hogares, y no así gracias a los medios disponibles como traslados y atenciones médicas gratuitas, o al acceso a subsidios de diversa índole.

VI.3. Procesos de inclusión socio-espacial en Villa San Luis

Para casi la totalidad de los entrevistados, la llegada a Villa San Luis se convirtió en un hito de acceso a oportunidades socio-espaciales. Marcado por la obtención de una vivienda definitiva, la llegada al barrio no sólo permitió dar un nuevo inicio a las vidas de sus habitantes, si no también sentar las bases de un capital social que hasta ese momento era esquivo. Ahora bien, esto ciertamente no fue generalizado, pues considerando el proceso de expulsión de hogares de bajos ingresos a sectores periféricos de la ciudad, quebró las redes de apoyo que algunos mantenían hasta antes de cambiar de domicilio.

Por otro lado, los relatos suelen referirse al pasado como una época de mucha incertidumbre, cosa que no habría sufrido cambios al considerarse la constatación de falta de información en la que caen los residentes

entrevistados. Un ejemplo de esto es el desconocimiento de procesos normativos o sobre la disponibilidad de oportunidades asociadas a beneficios estatales y municipales.

Al experimentar una situación o episodio crítico en sus vidas, los protagonistas dejan entrever la relevancia que tiene en ellos la sensación de vulnerabilidad, sobre todo ante escenarios de abuso o vejación de la que han sido sujetos en diferentes contextos. El ser marginado de una organización o experimentar la negación de un servicio no sólo ha afectado la confianza de los protagonistas, sino también quebrantado la voluntad de transformarse en factores de cambio.

Casi en la totalidad de los relatos, la gestión del tiempo es un componente fundamental para el buen funcionamiento del núcleo familiar, pero la auto-exclusión como resultado de esa organización se convierte en un sacrificio que es asumido frecuentemente por mujeres, quienes dejan de realizar actividades de autocuidado en beneficio del resto de su familia. Un ejemplo crítico sobre esto es el postergar la salud personal por asistir la de otros, o el dejar de participar de actividades sociales por no contar con el apoyo de su núcleo familiar para hacerse cargo de obligaciones domésticas.

Ya más relacionado con la vida de barrio y la residencia en un sector popular, la estigmatización aparece como una barrera cultural que debe ser constantemente superada por los entrevistados. La búsqueda de trabajo o la contratación de un servicio se convierte en algo incómodo donde se suele modificar el lugar de residencia, mientras quienes no lo hacen reciben preguntas que asocian a San Luis con el mal vivir o hechos delictuales. También, al reconocerse como zona roja, los residentes suelen naturalizar el estigma, reproduciéndolo entre ellos al sindicar ciertos sectores del barrio como más peligrosos e indeseables.

Por último, la identificación del endeudamiento como amenaza generalizada para la inclusión, resulta otro aspecto relevante en la narración de los protagonistas, sobre todo si se trata de episodios críticos en sus trayectorias de vida, como una enfermedad o un evento catastrófico. Así mismo, otra paradoja de la inclusión se da en el acceso a crédito y en el uso de tarjetas de grandes tiendas, las que al no estar restringidas a hogares de bajos ingresos se convierten en verdaderas bombas de tiempo en el manejo del presupuesto familiar, generando temor entre las personas entrevistadas.

CAPÍTULO VII. CONCLUSIONES Y COMENTARIOS

Considerando la evidencia expuesta y la riqueza de la información levantada, la principal conclusión que se puede extraer de esta investigación tiene que ver con la fragilidad de los núcleos familiares ante episodios de excepción en sus trayectorias vitales. Esto ha quedado de manifiesto, en parte, gracias a la metodología empleada para comprender los distintos procesos o ciclos de inclusión que han experimentado los actores urbanos entrevistados, los que en contextos de marginalidad y localización periférica han sabido adaptarse a las dificultades y barreras que cotidianamente les impone la ciudad.

Debido a la falta de poder, ha sido posible reconocer algunos de los encadenamientos de inclusión socioespacial que han experimentado los casos de estudio durante sus trayectorias de vida. La posibilidad de desplazarse cortas o largas distancias para acceder a oportunidades sociales no sólo se aprecia como un bien individual, sino también como una capacidad desarrollada bajo un aprendizaje colectivo, lo que se traduce en un mejor posicionamiento del núcleo familiar ante futuras adversidades.

Ejemplo de lo anterior son los episodios críticos que han vivido los habitantes de Villa San Luis y las situaciones de dependencia que condicionan el despliegue de estrategias y tácticas para darles solución. Sobre este punto vale resaltar un aspecto que no fue tratado en la problematización ni en la discusión bibliográfica: el rol de las mujeres. El asumir las tareas de “madre-esposa” es un elemento crucial para entender la falta de acceso a oportunidades en los tres casos estudiados, ello porque la ejecución de este rol no es compatible con la actividad laboral, quedando al margen de aportar monetariamente a la economía del hogar.

En cuanto a la gestión del tiempo y la organización de los gastos, esto se condiciona a la proximidad de los bienes y servicios a los que se tienen acceso, ello porque, según el relato presente en la mayoría de las entrevistas, se reconoce que buena parte de las decisiones de desplazamiento depende del presupuesto familiar y de las posibilidades que entregue el lugar para aumentarlo. Sobre esto, una de las cosas que llama la atención, es la percepción sobre los distintos modos de transporte disponibles, los que además de cumplir un objetivo funcional, son vistos como promotores de instancias recreativas que permiten disfrutar del paisaje urbano.

Las redes de cooperación monetaria y la facilitación de transporte son otros aspectos a tomar en cuenta, pues independiente de la capacidad de acceso a crédito y de tenencia de automóvil particular, la posibilidad de acceder a estos elementos materiales aumenta en función del tipo de relación que se mantenga entre vecinos, amistades y familiares. Sobre este punto corresponde detenerse un momento, pues como se evidencia en los relatos, los miembros de los hogares entrevistados reconocen que buena parte de sus redes de apoyo están fuera de la Villa San Luis, ello sin perjuicio del tipo de vecindades que han podido configurar a lo largo de sus vidas. Insistir con eso último es clave, pues más allá de que se trate de redes institucionales o personales, estos contactos exteriores permiten concluir que en el propio

barrio son pocas las posibilidades de inclusión, lo que se reflejaría, entre otras cosas, en la estigmatización social de la que son sujetos sus habitantes y, sobre todo, por el ímpetu que muestran los casos estudiados por evitar mezclarse con sus pares o vecinos.

De esta manera, podemos dar por confirmada la hipótesis de esta investigación, la que establecía la existencia de encadenamientos de inclusión socio-espacial dependientes, entre otras cosas, de la disponibilidad de recursos materiales e inmateriales, las dificultades en el uso de infraestructura y de las distancias que deben recorrer los actores entrevistados para la realizar sus actividades cotidianas. De forma que, la premisa “has de tu vida lo que quieras” o “arréglatelas como puedas” se convierte es un claro límite entre lo que se quiere y lo que se puede hacer en sectores periféricos del AMS, centrando su correlato en las experiencias relacionadas con la naturaleza de la organización espacio-temporal de los hogares entrevistados; en el uso del sistema de transporte del que disponen; y en las facilidades u oportunidades a las que han tenido acceso durante sus trayectorias biográficas familiares.

CAPÍTULO VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- American-Heritage. (2000). The American Heritage Dictionary of the English Language. En *American-Heritage* (Fourth Edi). Houghton Mifflin Company.
- Araujo, K. (2009). *Habitar lo social. Usos y abusos en la vida cotidiana en el Chile actual*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.
- Atkinson, J., & Heritage, J. (1984). *Structures of social action: studies in conversation analysis*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Avellaneda, P., & Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47–58.
- Axhausen, K. (2008). Accessibility: long-term perspectives, 2(Fall), 5–22.
- Ben-Akiva, M., & Lerman, S. (1979). Disaggregate travel and mobility choice models and measures of accessibility. *Behavioural Travel Modelling*, 654–679.
- Bhalla, A., & Lapeyre, F. (1997). Social exclusion: towards an analytical and operational framework. *Development and Change*, 28, 413–433.
- Billi, M. (2016). ¿Energía incluyente? Expectativas de participación en el Chile de hoy. *Revista MAD*, (34), 133–154.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Bourdieu, P. (1999). Efectos de lugar. En *La Miseria del Mundo* (pp. 119–124). AKAL Ediciones.
- Burchardt, T., Le Grand, J., & Piachaud, D. (2002). Degrees of exclusion: developing a dynamic, multidimensional measure. En J. Hills, J. Le Grand, & D. Piachaud (Eds.), *Understanding Social Exclusion* (pp. 30–43). Oxford University Press.
- Burns, L. (1979). *Transportation, temporal and spatial components of accessibility*. Toronto: Lexington Books.
- Büscher, M., & Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99–116.
- Cadenas, H. (2012). La desigualdad de la sociedad. Diferenciación y desigualdad en la sociedad moderna. *Persona y Sociedad*, 26, 51–77.
- Carrasco, J., Tudela, A., Rojas, C., & Jirón, P. (2014). Understanding mobility strategies to perform daily activity-travel in two chilean cities.
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2003). *Changing infrastructures, measuring socio-spatial inclusion/exclusion*.

- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53, 539–555.
- Castells, M. (1999). *La era de la información*.
- CED. (1990). *Erradicación de campamentos del área metropolitana (1979-1985)*. Santiago de Chile.
- Church, A., & Frost, M. (1999). *Transport and social exclusion in London: exploring current and potential indicators*. London Transport Planning. London.
- Cornejo, M., Mendoza, F., & Rojas, R. (2008). La investigación con relatos de vida: pistas y opciones del diseño metodológico. *Psyche*, 17(1), 29–39.
- Currie, G., & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), 953–966.
- Dalvi, M., & Martin, K. (1976). The measurement of accessibility: some preliminary results. *Transportation*, 5(1), 17–42.
- de Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- de Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, 47, 81–104.
- de Mattos, C., Fuentes, L., & Link, F. (2014). Tendencias recientes del crecimiento metropolitano en Santiago de Chile. ¿Hacia una nueva geografía urbana? *Revista INVI*, 29(81), 193–219.
- Di Virgilio, M., & Perelman, M. (2014). Ciudades Latinoamericanas. La producción social de las desigualdades urbanas. En P. Gentili (Ed.), *Ciudades Latinoamericanas. Desigualdad, Segregación y Tolerancia* (pp. 9–23). Buenos Aires: CLACSO.
- Ferrarotti, F. (2011). Las historias de vida como método. *Acta Sociológica*, (56), 95–119.
- Flores, R. (2013). *Observando observadores: una introducción a las técnicas cualitativas de investigación social*. Santiago de Chile: Ediciones UC.
- Foucault, M. (1992). *Microfísica del Poder*. Madrid: La Piqueta.
- Fuentes, L. (2016). Mercados del trabajo y reestructuración urbana en Santiago de Chile bajo el neoliberalismo: el complejo acceso de los jóvenes pobres al empleo y a la ciudad.
- García, C., Carrasco, J., & Rojas, C. (2014). El contexto urbano y las interacciones sociales: dualidad del espacio de actividades de sectores de ingresos altos y bajos en Concepción, Chile. *Revista EURE*,

40(121), 75–99.

- Geurs, K., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331).
- Hansen, W. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of American Institute of Planners*, 25(2), 73–76.
- Hidalgo, R. (1996). La dimensión territorial y la perspectiva de los habitantes en la evaluación de las políticas habitacionales: una aproximación desde los programas de vivienda básica en la ciudad de Santiago, Chile. En *III Seminario de Calidad de Vida Urbana* (pp. 78–88).
- Hidalgo, R., & Arenas, F. (2009). Del país urbano al país metropolitano. Transformaciones recientes en las ciudades chilenas. En R. Hidalgo, C. de Mattos, & F. Arenas (Eds.), *Chile: Del País Urbano al País Metropolitano* (pp. 9–29). Santiago de Chile: GEOlibros & EURE-Libros.
- Hine, J., & Grieco, M. (2003). Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. *Transport Policy*, 10(4), 299–306.
- Ilustre Municipalidad de Maipú. (2015). Atlas Comunal.
- INE. (2015). *Proyecciones de población por comuna y región 2015-2020*. Santiago de Chile.
- Jara, M., & Carrasco, J. (2009). Indicadores de inclusión social, accesibilidad y movilidad: experiencias desde la perspectiva del sistema de transporte. En *XIV Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte*. Concepción.
- Jirón, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En et al. Farías, Ignacio (Ed.), *SCL | Espacios, Prácticas y Cultura Urbana* (pp. 176–189). Santiago de Chile: ARQ Ediciones.
- Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 68, 15–57.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2013a). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 56, 53–74.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2013b). Hacia una re-conceptualización teórico-metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile. En *XVI Congreso Chileno de*

Ingeniería de Transporte. Santiago de Chile.

- Jouffe, Y., & Lazo, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *Revista EURE*, 36, 29–47.
- Lanzendorf, M. (2003). Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour. En *10th International Conference on Travel Behaviour Research*.
- Lazo, A. (2008). Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. *Scripta Nova*, 12.
- Le Breton, E. (2006). Homo mobilis. En *La ville aux limites de la mobilité*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Levitas, R. (1999). Defining and measuring social exclusion: a critical overview of current proposals. *Radical Statistics*, 71, 10–27.
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E., & Patsios, D. (2007). *The multi-dimensional analysis of social exclusion*. Bristol: University of Bristol.
- Link, F. (2010). *Globalización, vulnerabilidad y riesgo en la nueva configuración socio-territorial del trabajo en el área metropolitana de Santiago*. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Link, F., Valenzuela, F., & Fuentes, L. (2015). Segregación, estructura y composición social del territorio metropolitano de Santiago de Chile. Complejidades metodológicas en el análisis de la diferenciación social en el espacio. *Revista de Geografía Norte Grande*, 62, 151–168.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Luhmann, N. (1998). *Complejidad y modernidad. De la unidad a la diferencia*. Madrid: Editorial Trotta.
- Mallimaci, F., & Giménez, B. (2006). Historias de vida y método biográfico. En *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona: Gedisa.
- Martuccelli, D. (2007). *Cambio de rumbo. La sociedad a escala del individuo*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.
- Martuccelli, D. (2013). *Sociologías de la modernidad. Itinerario del siglo XX*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.
- Mascareño, A., & Carvajal, F. (2015). Los distintos rostros de la inclusión y la exclusión. *Revista CEPAL*, 116, 131–146.
- Miller, H. (2005). A measurement theory for time geography. *Geographical Analysis*, 37(1), 17–45.
- MINVU. (2004). *Chile. Un siglo de políticas en vivienda y barrio*. Santiago de Chile: Pehuén Editores LTDA.

- Miralles, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Miralles, C., & Cebollada, À. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Fundación *Alternativas*.
- Miralles, C., & Cebollada, À. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín A.G.E.N.*, (50), 193–216.
- Muñoz, D. (2013). Experiencias de viaje en Transantiago. La construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil. *Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos*, 15, 1–14.
- Niehaus, M., Galilea, P., & Hurtubia, R. (2016). Accessibility and equity: An approach for wider transport project assessment in Chile. *Research in Transportation Economics*, 59, 412–422. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.05.003>
- Oakley, P. (2001). *Reviewing the concept of social exclusion*. BID.
- OECD. (2013). The Chilean urban system and its challenges. En *OECD Urban Policy Reviews* (pp. 31–76). Paris: OECD Publishing.
- OSUAH. (2013). *Encuesta origen y destino de viajes 2012*. Santiago de Chile.
- RAE. (2001). *Diccionario RAE*. Real Academia de la Lengua Española.
- Robles, F. (2005). Contramodernidad y desigualdad social: individualización e individuación, inclusión/exclusión y construcción de identidad. La necesidad de una sociología de la exclusión. *Revista MAD*, 12, 1–31.
- Robles, F. (2010). *Los ecos de la vergüenza: pasado y presente de la exclusión social en Chile*. Concepción.
- Sabatini, F. (2015). La ruptura del patrón de segregación y su significado teórico y práctico. En I. Aguilar, A. y Escamilla (Ed.), *Segregación urbana y espacios de exclusión*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Sabatini, F., & Brain, I. (2008). La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves. *Revista EURE*, 34(103), 5–26.
- Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Revista EURE*, 27(82), 21–42.
- Salerno, B. (2012). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, 17, 213–232.

- Sassen, S. (2015). *Expulsiones: brutalidad y complejidad en la economía global*. Buenos Aires: Katz.
- Sautu, R., Boniolo, P., Dalle, P., & Rodolfo, E. (2005). *Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología*. Buenos Aires: CLACSO.
- Scheiner, J. (2007). Mobility biographies: elements of a biographical theory of travel demand. *Erdkunde*, 2(61), 161–173.
- Schönfelder, S., & Axhausen, K. (2003). Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10(4), 273–286.
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Cisternas, D., Carrasco, J., & Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A*, 74, 123–135.
- SERVIU RM. (1987). Plano de loteo Villa San Luis de Maipú.
- Sheller, M. (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current Sociology Review*, 62(6), 789–811.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226.
- Stanley, J. (2011). Measuring social exclusion. En G. Currie (Ed.), *Transport and social exclusion research: new perspectives and methods* (pp. 77–90). Emerald.
- Stanley, J., Hensher, D., Stanley, J., & Vella-Brodrick, D. (2011). Mobility, social exclusion and well-being: exploring the links. *Transportation Research Part A*, 45(8), 789–801.
- Taylor, S., & Bogdan, B. (1992). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: la búsqueda de significados*.
- Therborn, G. (2015). *Los campos de exterminio de la desigualdad*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Ureta, S. (2009). Manejando por Santiago. Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable. *Revista EURE*, 35(105), 71–93.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond Societies: mobilities for the twenty-first century*.
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255–274.
- Vaccaro, L. (2011). *Análisis de la accesibilidad desde la perspectiva de la movilidad. Hacia el entendimiento de la desigualdad socio-territorial en casos de estudio de las comunas de Conchalí y Huechuraba*. Universidad de Chile.
- Vieytes, R. (2004). *Metodología de la investigación en organizaciones, mercado y sociedad: epistemología y técnicas*. Buenos Aires: Editorial de Las Ciencias.

Zapata, I., & Arias, G. (2008). Impactos urbanos del programa de regeneración de barrios, algunas orientaciones claves para la gestión futura. *INVI*, 23(63), 19–52.

ANEXOS

Notaciones de Transcripción

El sistema de notaciones se basa en las convenciones desarrolladas por Gail Jefferson (en: Atkinson, Maxwell y Heritage, John (ed.): *Structures of social action*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, pp. IX-XVI)

1. Siglas de los hablantes

Las siglas de los hablantes se componen de mayúsculas que corresponden a las categorías de participantes (por ejemplo, "J" para Juez, "I" para inculpado, "T" para testigo). En el caso de que el hablante no pueda ser identificado se usa convencionalmente el género del mismo, "M" para masculino y "F" para femenino.

2. Características de la realización de la expresión

(,)	Pausa leve
(.)	Pausa acentuada
No?	Entonación pregunta
No!	Entonación exclamación
NUNCA	Volumen alto
NUNCA	Volumen muy alto
°nunca°	Silencioso
°°nunca°°	Muy silencioso
Y enton-	Interrupción de la expresión
>y ahora que<	Alta velocidad en el hablar

3. Otros fenómenos audibles

Los fenómenos audibles que no puedan codificar, se ponen en doble paréntesis. Por ejemplo: ((risa)), ((toser)), ((sonriendo)), ((extremadamente lento, palabra por palabra)).

De la misma manera se opera con ruidos de personas o aparatos: ((pasos)), ((suenan el teléfono)), etc.



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

Santiago, diciembre de 2016

Junto con saludarle, le invitamos a colaborar con nosotros en la investigación “Nueva Geografía de la Urbanización en Santiago de Chile”, FONDECYT 1141157, que estamos realizando en la Pontificia Universidad Católica de Chile. Su aporte permitirá comprender en profundidad los modos en que las personas acceden a actividades sociales, considerando el uso de transporte y las dificultades que han tenido para ello durante su vida. Este trabajo forma parte del proceso de tesis de postgrado del estudiante de Magíster en Desarrollo Urbano Stefano Baeza.

Su colaboración consiste en una serie de conversaciones de alrededor de una hora, donde usted pueda relatarnos parte de sus actividades cotidianas junto con su experiencia en el uso de transporte público o privado. Esta actividad podrá ser realizada en su hogar o en cualquier otro lugar donde se sienta a gusto. Su participación es completamente voluntaria, pudiendo detenerla cuando lo considere necesario, o negarse a responder alguna pregunta que considere inoportuna.

Asimismo, quisiéramos solicitar su autorización para grabar la conversación de tal forma de transcribirla más tarde, teniendo un registro escrito de su experiencia, lo que permitirá enriquecer nuestro análisis y hacer más valiosa su participación. Si usted desea obtener una copia de la grabación o la transcripción, se la podemos facilitar.

Por último, tenga presente que sus respuestas son confidenciales y anónimas, y que los datos recolectados serán utilizados sólo para propósitos de la investigación, donde su nombre, dirección o información personal no serán utilizadas en este estudio.

Cualquier pregunta o inquietud, puede escribirme al correo spbaeza@uc.cl, o comunicarse al (+56 9) 84257070. Además si desea conocer más detalles del proyecto patrocinador, también puede contactar al profesor guía del tesista, Felipe Link Lazo, al correo electrónico felipe.link@uc.cl

Muchas gracias por su colaboración.

Atentamente,

Stefano Baeza Alarcón
Estudiante de Magíster en Desarrollo Urbano
Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales
Pontificia Universidad Católica de Chile



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

Consentimiento informado

- Estoy enterado(a) de las condiciones bajo las cuales participaré de esta entrevista.
- Todas mis dudas han sido aclaradas con respecto a la actividad realizada; y voluntariamente he accedido a participar de esta entrevista.
- He recibido una copia de esta carta de consentimiento formal.

Sí _____ No _____ autorizo a que se grabe la conversación

Nombre: _____

Dirección: _____

Teléfono de contacto: _____

Fecha: _____

Firma: _____