



INSTITUTO DE GEOGRAFÍA
FACULTAD DE HISTORIA, GEOGRAFÍA
Y CIENCIA POLÍTICA

El Boletín Electrónico de Geografía (BeGEO) es una publicación que intenta crear un espacio de difusión de los estudios realizados por los estudiantes del Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

BeGEO reúne artículos originales de alta calidad que son elaborados por los estudiantes de pregrado en las distintas actividades curriculares impartidas por docentes del Instituto de Geografía.

ISSN 0719-5028

www.geografia.uc.cl

BeGEO

Boletín electrónico de Geografía

BeGEO, 2021, N°9

Movilidades Cotidianas y discurso institucional en tiempos de Pandemia. Habitando las movilidades, narrativas y experiencias en el espacio urbano en la comuna de Puente Alto, Región Metropolitana¹

Víctor Véliz Abarca²

Resumen

Las personas no son sujetos fijos, se desplazan todo el tiempo en un espacio y tiempo determinado para poder satisfacer sus necesidades. Comprender las movilidades cotidianas y cómo esta es habitada se torna relevante en el contexto de pandemia, dado las dificultades que se manifiestan en los territorios, factores como el entorno urbano, temporalidad y medios de transporte que influyen en gran medida en las experiencias de las personas.

A partir de sus experiencias e historias de viajes en el espacio urbano, la presente investigación busca conocer cómo las personas sobrellevaron sus movilidades en pandemia. Además de comprender cómo el discurso institucional fue percibido por los sujetos en sus prácticas de movilidad en los periodos de cuarentena. Para ello, se realizaron entrevistas, etnografías y encuestas. Se concluye que las movilidades no están sujetas a una temporalidad ni espacio, estas se facilitan o complican a partir del contexto y el entorno que habitan. La pandemia se convierte en un fenómeno que reconvierte y readapta las movilidades de las personas en pos del autocuidado y sus necesidades.

Palabras claves: Movilidad cotidiana, pandemia, etnografía, entorno urbano, discurso institucional.

Abstract

People are not fixed subjects, they move all the time in a given space and time in order to satisfy their needs. Understanding everyday mobility and how it is inhabited becomes relevant in the context of the pandemic, given the difficulties that are manifested in the territories, factors such as the urban environment, temporality and forms of transport that have a significant influence on people's experiences.

Based on their experiences and stories of travel in the urban space, this research seeks to understand how people coped with their mobility during the pandemic. In addition to understanding how the institutional discourse was perceived by the subjects in their mobility practices during quarantine periods. To this end, interviews, ethnographies and surveys were

¹ Artículo recibido el 03 de diciembre de 2021, aceptado el 16 de diciembre de 2021 y corregido el 21 de diciembre 2021.

² Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile. E-mail: vlveliz@uc.cl.

carried out. It is concluded that mobilities are not subject to temporality or space; they are facilitated or complicated by the context and the environment they inhabit. The pandemic becomes a phenomenon that reconverts and readapts people's mobilities in pursuit of self-care and their needs.

Keywords: Everyday mobility, pandemic, ethnography, urban environment, institutional discourse.

Habitando las movilidades cotidianas: Las experiencias del sujeto en el espacio urbano.

La movilidad cotidiana es definida como una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas, donde se involucran los sentidos de las personas, experiencias, vivencias, significancias e historicidad de la práctica, conjugando los deseos y necesidades de viaje y considerando los requerimientos de movilidad y las capacidades objetivas que deben tener los sujetos para poder llevarla a cabo (Jirón, 2013; Gutiérrez, 2012; Ortiz, 2019, Hannam, Sheller & Urry; 2006). El estudio de estas no se enfoca en un lugar fijo, dado a que no son estáticas debido a que las personas se movilizan por distintos lugares, teniendo que atravesar un espacio físico- temporal en el que se generaran estados emocionales y perceptivos según las experiencias vivida (Lazo & Carvajal, 2018). Habitar estas movilidades trae significancias a partir de los desplazamientos en el entorno urbano. La pandemia actual ha llevado a reorganizar y adaptar las formas en que nos movilizamos y cómo conllevamos estas prácticas tan cotidianas. Desde este punto, se torna relevante estudiar y comprender cómo las personas se interiorizan en el espacio con el fin de cumplir sus necesidades a través del viaje.

En esta misma línea, se puede entender la movilidad como una performance en donde los sujetos construyen identidades sentidos y significados, ya que “estos son agentes activos en la producción del espacio de movilidad a la vez que la movilidad los produce como sujetos” (Imilan, 2018:147). En otras palabras, las personas experimentarán y significarán las experiencias de la movilidad, produciendo lugares y la ciudad misma que habitan a partir de las subjetividades que van creando. Las personas siguen en un constante movimiento que les permite realizar sus actividades y satisfacer sus necesidades. Estas movilidades y tránsitos cotidianos logran producir lugares para el sujeto. Pellicer et al. (2013) utilizan el concepto “territoriante” para explicar que las personas se convierten en consumidores de la ciudad a tiempo parcial, puesto que no están anclados a un lugar en concreto debido a que se “encuentran en un tránsito continuo y permanente” (2013:120), en el cual se desplazan por distintos lugares utilizando diferentes dispositivos móviles para poder comunicarse, interactuar y moverse rápidamente.

De esta forma, es a partir de las movilidades donde se puede acceder a las garantías de la ciudad, la cual será diferenciada entre los individuos dado a que algunos tendrán una mayor capacidad para desplazarse y otros menos, siendo la movilidad cada vez más variada y a la vez más difícil de llevar a cabo (Corvalán, 2008). Esta dificultad se agrava en territorios que presentan mayores vulnerabilidades espaciales, como el entorno urbano y localización de la vivienda, generando barreras en los desplazamientos (Lopez et al., 2019). Además, al existir una mayor distancia hacia los lugares céntricos se generan mayores tiempos de traslados, lo cual se potencia durante la pandemia.

Exclusión social en la configuración de las movilidades cotidianas

La exclusión social es uno de los factores que perjudica la experiencia y la calidad de vida de las personas, ya que excluye a los grupos sociales con menos recursos al privarlos de distintos elementos de la ciudad, lo cual afecta su accesibilidad a servicios, tales como centros de salud,

centros educacionales, comercios, parques, entre otros (Jirón & Mansilla, 2013). Las personas tendrán que atravesar un espacio físico para poder llegar al lugar que se dispongan, según sus necesidades o deseos, lo cual genera barreras de accesibilidad que dificultan a los grupos más desfavorecidos para acceder a las garantías de la ciudad. Estas barreras impiden o complejizan el desplazamiento del individuo, por lo cual la experiencia de movilidad será más adversa, donde las personas tendrán que establecer estrategias para poder sobrellevar estas dificultades (Jirón & Mansilla, 2013). Es por ello, que los medios de transportes públicos serán fundamentales para que estos grupos puedan acceder a las garantías de la ciudad (Avellaneda, 2008).

Otro elemento clave es la distancia existente entre la vivienda, servicios y empleos. La segregación residencial excluye a las personas de bajos recursos, ya que son localizados en zonas periféricas, lejos de los equipamientos urbanos y oportunidades que se encuentran en las zonas céntricas (López et al., 2019), por lo cual, al tener que recorrer una mayor distancia, existirán mayores obstáculos en el espacio urbano que atravesar. Ureta (2008), reafirma la aseveración anterior, ya que expone que la exclusión social es evidente en territorios con un menor grado de equipamiento urbano, puesto que los tiempos de viaje y el uso de los espacios en la ciudad serán desiguales, donde el capital de movilidad solo será parte de unos pocos grupos sociales con una mayor capacidad de hipermovilidad. Mientras que por otro lado, los grupos con menos recursos cada vez se verán más limitados para desplazarse, lo cual es un factor clave que no permite acceder a las oportunidades de la ciudad. La movilidad será distinta para cada persona y grupo social, puesto que tendrán un capital de movilidad distinto. Kaufman (2000), propone el concepto de motilidades, entendiéndolo como el potencial que tienen los individuos para moverse social y espacialmente. Esta motilidad será baja en grupos de la sociedad más vulnerables, por lo que el transporte público es fundamental para poder potenciar las oportunidades sociales y urbanas del día a día.

Por último, es importante comprender el espacio como un producto social que resulta de la producción de las prácticas sociales, existiendo configuraciones del espacio que pueden representar las desigualdades socioterritoriales existente (Jirón, 2013). Esto quiere decir que los territorios han sido planeados, construidos y producidos por entidades y personas que han carecido de pertenencia en la ejecución de políticas y proyectos urbanos, además de la generación de lugares y significancias a partir de los mismos habitantes que le dan un sentido al espacio.

Discursos institucionales en las movilidades en pandemia

Las movilidades se verán afectadas y moldeadas por la temporalidad y el contexto en el que ocurran, estas variarán dependiendo de las estaciones del año, si es de día o noche o de alguna fecha festiva o conmemorativa (Jirón & Mansilla, 2014). Dada la situación temporal de la pandemia, las prácticas de movilidad tendrán que ser repensadas por los sujetos. Jirón y Mansilla (2017), explican que cuando se impone un plan o proyecto urbano sin conocer la realidad del barrio o de la comuna, estos no resultarán de manera exitosa, ya que las prácticas de los habitantes no estarán en concordancia con los imaginarios institucionales. Esto genera que los habitantes tengan que reaprender a viajar, debido a que estos previamente tenían una forma de

habitar la movilidad cotidiana con su historicidad y significancias de sus desplazamientos en el espacio. Sus prácticas de movilidad “se adaptarán o serán adaptadas, resistirán o serán restringidas, ignoran o son ignoradas, desafían o son desafiadas” (Jirón, 2017:271), por lo que se dependerá de la manera en que el sujeto se relacione con las entidades que planifican la ciudad.

Para esta investigación, se determinó como área de estudio a la comuna de Puente Alto, ya que fue la comuna que tuvo un mayor tiempo en cuarentena, precisamente más de 4 meses, tal medida dificultó el diario vivir de las personas. Estos territorios con mayores vulnerabilidades son más complicados para subsistir y moverse, lo cual dificulta los desplazamientos (Ortiz, 2019). Las normas impuestas por el gobierno e instituciones como el MINSAL, no eran concordantes con las realidades de estos grupos sociales, debido a que las relaciones de poder existente buscan moldear la cotidianidad de las personas (Martínez et al., 2018). De esta manera, se plantea que estos planes son excluyentes, puesto que no aterrizan las medidas por igual a todos los territorios, ya que las personas que se encuentren en condición de exclusión social tendrán más problemas para poder moverse y satisfacer sus necesidades debido a la configuración de los territorios, carencias socioeconómicas y los espacios públicos (Rodríguez, 2008).

Metodología

El trabajo de investigación está enmarcado dentro de los estudios de las geografías cotidianas, donde a partir de la experiencia y conocimientos de los sujetos se busca dar respuesta a las interrogantes de la investigación. Desde una mirada cualitativa, este trabajo estará enfocado en los estudios de las movilidades cotidianas y las influencias del discurso institucional en la experiencia de las personas en el contexto de pandemia. Para efectos de la investigación, fueron utilizadas distintas técnicas metodológicas para abarcar los objetivos, se realizaron entrevistas semiestructuradas con el fin de conocer las historias de viajes de las personas a partir de sus narraciones, percepciones e historicidad de sus movilidades. Por otro lado, se realizaron dos etnografías a través de la técnica de sombreado en la cual se hace un seguimiento a los sujetos observando y recopilando la mayor cantidad de información (Jirón, 2012). Estas etnografías se efectuaron cuando la comuna de Puente Alto se encontraba en cuarentena. Por último, para conocer la percepción y efectos del discurso institucional, se realizaron 57 encuestas a partir de un muestreo aleatorio simple con la finalidad de conocer las distintas percepciones en la comuna.

Historias de viaje, narrativas y experiencias móviles en cuarentena

De la periferia al centro de la ciudad

Las historias de viaje nos permiten conocer las formas en que se movilizan las personas, saber cómo estos perciben su espacio mientras conllevan esta práctica, permite reflexionar y hacerse consciente de los lugares y significancias que van creando día a día. La pandemia se presenta como un obstáculo más al momento de viajar, esta enmarca las decisiones y movimientos de las personas con el fin de que la experiencia sea grata en el entorno urbano y así evitar posibles contagios. Las entrevistas semiestructuradas logran generar una conversación guiada con los

entrevistados para ir creando y narrando una historia de viaje a partir de sus experiencias, emociones y corporalidades.

Mario es un hombre de 47 años, su historia de viaje fue narrada a partir de sus desplazamientos cotidianos hacia su trabajo, él se moviliza desde el sector Bajos de Mena hacia el barrio Republica, ya que en ese sector se encuentra la empresa en la que trabaja. La pandemia lo ha llevado a reaprender ciertas conductas, tomando en consideración aspectos de cuidado y prevención al momento de desplazarse por el espacio público y medios de transporte. Mario se moviliza con el permiso de desplazamiento otorgado por la empresa en que trabaja. El previaje comienza antes de la 7 de la mañana, cuando se encuentra en su hogar y se prepara para salir hacia el exterior. El paradero está cerca de su casa y camina aproximadamente dos minutos hacia el paradero donde espera la micro, al respecto señala: “Me sirven casi todas las micros, todas las que lleguen a Plaza de Puente Alto”, a pesar de la lejanía y el tiempo que se demora hacia su trabajo, la micro como transporte principal tiene una gran frecuencia, lo que hace que la espera no sea tan larga. Dada esta frecuencia Mario a veces prefiere dejar pasar micros hasta que pase alguna que no esté tan llena, “trato de evitar el contacto con mucha gente, me da miedo contagiarme y contagiar a mi familia”, por lo que la cantidad de gente que tenga la micro es una condicionante para Mario en su viaje, aumentado la espesura en sus desplazamientos (Jirón, 2010). Antes de la pandemia, Mario no tenía problemas para viajar en una micro llena, pero las sensaciones y emociones eran negativas al sentir que su espacio personal no se respetaba, por lo cual le resultaba tedioso esa parte del trayecto. Al llegar a la plaza de Puente Alto toma el metro, a la hora que viaja Mario hay una gran cantidad de personas, por lo que suele ir lleno. En el contexto de cuarentena, se ve un poco menos de gente en la estación de metro. El viaje de Mario continua por la línea 4, luego hace combinación en la línea 5 y, por último, combina hacia la estación de metro Republica por la línea 1. Desde ahí camina aproximadamente 10 minutos hasta llegar a su trabajo, “me gusta caminar por ese sector, hay árboles y las veredas son más grandes que otros lugares. Solo el viaje de ida hacia su trabajo es aproximadamente de 1 hora y 30 minutos. Si solo se considera el tiempo de viaje hacia el trabajo y vuelta a casa se obtiene un total de 3 horas diarias, que en la semana serían 15 horas de movilización.

La pandemia gatilla que los desplazamientos sean vistos de una forma más insegura dado el riesgo de contagio y la incomodidad de estar alerta en cada momento a partir de sus movimientos, por ejemplo, el evitar el contacto con los elementos urbanos y del transporte como el pasamanos de la escalera. Otro problema relevante a la hora de viajar es la vuelta a casa, ya que al salir del trabajo frecuentemente se encuentra con un gran flujo de personas lo que genera cierta preocupación, “... me pongo un poco nervioso al viajar en metro a esa hora, miro para todos lados, para ver que no haya nadie tosiendo”, señala Mario. Por otra parte, Mario algunos días de la semana tiene que movilizarse desde su trabajo hacia la casa de su padre en Peñalolén para abastecerlo y evitar que él salga a comprar sus víveres, lo cual hace el viaje más denso, generando cansancio físico y emocional. La localización de la vivienda es relevante al momento de hablar de movilidades, ya que es desde este punto donde comienza el viaje, por lo que su entorno y la cantidad de tiempo hacia su destino resulta determinante en las experiencias móviles de los sujetos (Ortiz, 2019).

Unos días después de la entrevista con Mario, nos informó que la empresa en la que trabaja contrató una van para resguardar la seguridad y cuidado de sus trabajadores, por lo que Mario tuvo que cambiar la forma en que normalmente se movilizaba para evitar contagiarse. Para él fue un cambio positivo, ya que al viajar en vehículo no tiene que estar en estado de alerta constante, como debía estarlo al tener que caminar y usar el transporte público.

Moviéndose en la cotidianidad del barrio en tiempos de pandemia

Claudia es dueña de casa, vive con su esposo e hijo en la Villa Los Productores en Puente Alto. Claudia es la encargada de los quehaceres del hogar, ya que su marido trabaja y su hijo es estudiante universitario, aunque a veces la ayudan en algunas actividades del hogar. Ella se moviliza principalmente alrededor del barrio, puesto que tiene cerca almacenes, carnicerías y ferias. Cuando tiene que hacer otro tipo de trámites, se dirige al centro de Puente Alto o cuando tiene que hacer las compras del mes va a un supermercado con su marido debido a que es más barato. Se le pidió a Claudia que relatara su experiencia de movilidad que realiza con mayor frecuencia, con el fin de conocer cómo se desplaza y cómo habita esta movilidad dentro del barrio, la cual se puede percibir tan próxima al realizarse en su entorno cercano, pero la cual puede esconder distintos matices invisibilizados en el espacio público que ella puede percibir por vivir ahí (Jirón, 2017). Claudia vive en un pasaje donde conoce a la gran mayoría de los vecinos del sector, le gusta donde vive, pero siente inseguridad a veces por los asaltos que ocurren ocasionalmente. Sus desplazamientos los realiza principalmente caminando, ya que existen varios negocios en el sector, a los cuales no se demora más de 10 minutos en llegar. En estos trayectos relata que se siente cómoda, “al llevar tantos años aquí, uno conoce el sector, sabe dónde es bueno y malo...”. Claudia considera que su trayecto es seguro, a pesar de que han existido una gran cantidad de robos a lo largo de los años. Ella percibe que al espacio público que habita le falta mantenimiento, puesto que se encuentra deteriorado por los años. En el negocio que visita, según cuenta, encuentra todo lo que necesita, ahí compra algunas cosas que le faltan para el día.

En el contexto actual de pandemia, su movilidad se ha visto reducida, sale menos que antes debido a las restricciones y por el autocuidado. Al salir a comprar en el barrio, lo hace generalmente sin permiso de movilidad, ya que en los negocios no lo piden y no hay fiscalizaciones cercanas, pero relata que en unas calles más abajo, por Ejercito Libertador, se ven ocasionalmente carabineros y militares. En esos casos se comunica con las vecinas y amigas que viven por ahí para que estas le confirmen si existe fiscalización, con el fin de circular sin problemas, “es ahí mismo donde compro ¿para qué voy a sacar permiso?” Claudia no encuentra necesario sacar el permiso obligatorio que se pide para movilizarse en territorios con cuarentena, ya que, según relata, los trayectos implican distancias cortas, por lo que no siente necesario andar con dicho documento. De igual forma, comenta que siente miedo de ser detenida o infraccionada por no cumplir con lo establecido por el MINSAL, “me da miedo a veces andar sin permiso, una vez que fui a la feria estaban fiscalizando y me vine la casa y saque el permiso”.

Cuando va a la feria, la cual también está a una distancia caminable, algunas veces decide pedirle a su hijo que le saque el permiso. A la feria va con su carro, ya que es más fácil llevar los productos al no tener que cargar las bolsas con alimentos. Debido a su edad, comenta que los dolores de

rodilla y espalda son más recurrentes, lo cual fricciona un poco su desplazamiento. Claudia comenta que la feria es bastante grande, más de 5 cuadras de puestos, la recorre generalmente completa buscando las verduras y frutas necesarias para la semana. Le gusta ir a la feria, ver la variedad de colores y productos, dice que le agradan los olores de las verduras frescas. Su ida a la feria es principalmente el sábado, aunque también va los miércoles cuando le falta algo. En el contexto COVID relata que, en esa feria, sigue yendo mucha gente debido a que es más barato que otros lugares. Siente inseguridad a veces cuando ve aglomeraciones y a los “caseros” sin mascarillas gritando o gente tosiendo, por lo que siempre anda con su mascarilla y alcohol gel. Claudia comenta que ya no saluda a las amigas de beso como lo hacía antes, “cuando veo a una amiga, no nos saludamos de beso ya, por toda esta cuestión es mejor evitar los contactos”. Es por ello que los encuentros sociales y sus conductas que se generan en el espacio público a partir de las movilidades se adaptan entorno al autocuidado.

La movilidad de Claudia se da en el espacio próximo, a una escala barrial principalmente, en este espacio ella se desenvuelve, realiza sus actividades y compra los insumos necesarios para su hogar. Se siente cómoda al transitar por su barrio, al llevar tanto tiempo viviendo ahí, el lugar es parte de ella, conoce el espacio de memoria al ser frecuentemente practicado (Lazo y Calderón, 2014). A pesar de eso, expresa que evita transitar en horarios de tarde y noche por el miedo a ser asaltada, ya que han habido casos de gente que ha sido abordada en el sector. La pandemia la ha hecho preparar los viajes con antelación, poniendo énfasis en la dotación de los elementos necesarios para poder transitar de manera cuidadosa, tales como el alcohol gel y mascarillas. Claudia, a su vez, tiene que estar pendiente de la movilidad de su familia, expresa que ella es la persona preocupada en recordarles que eviten las aglomeraciones cuando salgan y que sean precavidos en el transporte público, sobre todo a su marido cuando sale a trabajar.

Habitando las movilidades cotidianas en el espacio urbano

Las etnografías permiten analizar el espacio urbano desde una perspectiva más cercana. La observación y análisis de estas microprácticas que se generan en el habitar cotidiano aportan en vislumbrar aspectos desconocidos de la vida diaria fundamentales para comprender el funcionamiento de las ciudades y cómo las personas conllevan sus desplazamientos (Pellicer et al., 2017). Estas movilidades evidencian cómo los habitantes enfrentan lo segregado que son los territorios, a partir de su viajes van evidenciando y experimentando los lugares de la ciudad que han sido pensados, diseñados y producidos de manera fragmentada (Jiron & Mansilla, 2014).

Movilidades en cuarentena: de camino al trabajo.

La comuna de Puente Alto, en el momento en que se realizó la etnografía, se encontraba en cuarentena, mientras que la comuna de Santiago se encontraba en Fase 2. Debido a las normas sanitarias, esto implica que una persona desde una comuna en cuarentena no se pueda movilizar hacia comunas en fase 2. Antonio tiene 55 años y vive con su esposa en el sector de Creta en Puente Alto, cuenta con un permiso colectivo otorgado por la empresa, lo cual le permite poder moverse a su lugar de trabajo.

Nos juntamos a las 6:55 afuera de su casa. El paradero de la micro está al frente de su residencia, comenta que se demora aproximadamente una hora en llegar al trabajo, “esta helada la mañana, eso es lo malo de levantarse tan temprano” comenta Antonio, la sensación térmica es de bajas temperaturas y la noche de a poco pierde su oscuridad. Esperamos la micro frente del paradero, “prefiero esperar la micro aquí y cruzar cuando vea que viene la micro, es más seguro” aludiendo que estar cerca de su casa le da más tranquilidad, ya que no hay más gente en el paradero, por lo que se siente inseguro estando solo en la espera. Toma la primera micro, nos demoramos 7 minutos hacia el próximo recorrido.

Imagen n°1



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Antonio se baja de la micro y se echa alcohol gel en las manos, caminamos al otro paradero, ahí espera unos tres minutos hasta que llega la micro del recorrido 205. Se sube a la micro, paga, saluda y se sienta en los asientos que están al frente de la primera puerta, “aquí me siento siempre, no me gusta irme atrás ... Me gusta irme temprano, no hay tanta gente a esta hora, me voy más tranquilo y puedo llegar a tomar desayuno relajado”, señala. Con el fin de evitar los atochamientos que se producen a veces por la hora peak y los riesgos de contagio, Antonio toma la decisión de levantarse más temprano con el fin de evitar situaciones incómodas producto de las aglomeraciones en el transporte, además por el contexto de pandemia trata de evitar grandes grupos para no contagiarse él ni contagiar a su esposa.

Hubo un tiempo en el que estuvo sin ir al trabajo, ya que la empresa había cerrado por un periodo y no podían exponer a sus trabajadores, “los primeros meses de la pandemia dejé de ir a trabajar, ahí pasaba en la casa nomas... salía solo cuando tenía que comprar las cosas para la casa, además de salir a pasear al perro”, relata Antonio. Luego del periodo en casa, estuvo yendo solo una vez a la semana a trabajar hasta que la empresa pudo sacar permisos colectivos a los trabajadores, ahí retoma el trabajo normalmente con las modificaciones en el horario. El viaje no tiene mayores complicaciones durante el trayecto, la decisión de madrugar le favorece al momento de utilizar el transporte público. El viaje dura cerca de 1 hora hasta llegar a un paradero en el barrio Franklin, desde ahí camina hasta llegar a su trabajo. Antonio comenta algunos aspectos cotidianos que han

cambiado por la pandemia, “antes me comía una sopaipilla al salir del trabajo, en el carrito de más allá pero ahora me da cosa comer en la calle sin mascarilla”. La ingesta de alimentos en el espacio público se encontraba restringido por la pandemia, ya que, la calle, al ser un lugar de tránsito, posee un constante flujo de personas, por lo cual en su imaginario existen mayores riesgos de realizar esta acción que antes era tan cotidiana en su diario vivir.

Esto demuestra que la pandemia fue un factor relevante que ha modificado en algunos aspectos sus viajes. El espacio urbano también se convierte en un factor que dificulta y condiciona la experiencia de movilidad, tales como los microbasurales, el mal estado de las calles, la falta de luminaria, la percepción social de la comunidad del sector donde vive. Todos estos elementos mencionados son visibles en lo invisible en la cotidianidad de los territorios, así Antonio le otorga una significancia a estos aspectos que conforman la preparación y puesta de escena del viaje.

Viajando en bicicleta con Luz: ¿un medio seguro en pandemia?

El viaje de Luz tiene como destino la plaza de Puente Alto, ahí tiene que realizar algunos trámites y comprar cosas para el hogar. El viaje comienza en la tarde, aproximadamente a las 17:00 horas, después del término de sus clases online. El viaje lo realizamos en bicicleta. La otra opción que cuenta Luz para desplazarse hacia el centro de Puente Alto es el transporte público, específicamente las micros, pero por el contexto de pandemia y los casos diarios de contagio prefiere evitar este transporte. Luz comenta “no me gustan las micros las encuentro muy sucias, en general el transporte público, ahora menos me gusta andar en ellas, me da mucho miedo contagiarme”. La etnografía se realiza en un contexto de cuarentena, por lo que utilizamos permisos temporales de desplazamiento.

El viaje parte en Bajos de Mena, mientras avanzamos me va indicando algunos de los lugares que más le llaman la atención en sus movildades cotidianas. El terreno baldío (imagen n°2) es uno de los lugares que le causa mayor inseguridad al pasar frente a él, colinda con casas del sector de El Volcán. Al ser un espacio en lo que no hay nada físico a simple vista, Luz siente que es peligroso pasar por ahí, sobre todo cuando oscurece. El lugar tiene algunos microbasurales, lo cual agudiza el miedo a movilizarse por ahí cuando transita sola, “trato de pasar rápido por aquí, a veces no se ve gente por las calles y siento que me puede pasar algo”. Luz comenta que ese lugar es un foco de basura, lo cual se ha acrecentado producto de la pandemia, “siempre hay basura, limpian y al otro día de nuevo hay, la gente no tiene consciencia, no les importa”. Los espacios de tránsito se hacen más espesos, a pesar de que no interfieren directamente en su camino, el paisaje toma protagonismo en la generación de sensaciones negativas que afectan la experiencia de movilidad cotidiana. Continuamos el trayecto por la vereda a una velocidad pasiva, ya que de frente vienen algunas personas caminando. Llegando a la intersección de Juanita con Eyzaguirre se encuentra el paradero en el que toma micro normalmente, “ahí tomo la micro para llegar a puente, mi mamá me venía a dejar cuando iba a la U en la mañana”, relata Luz. Las distintas formas de movilidad tienen distintas experiencias, dado que el espacio se percibe de manera distinta a través de la corporalidad en el espacio dado las distancias, velocidades y configuraciones en los desplazamientos (Iturra, 2008). Llegamos a la plaza, Luz deja su bicicleta amarrada y se acomoda la mascarilla mientras camina a comprar lo que necesitaba. Nos devolvemos por el mismo trayecto que hicimos, las sensaciones son distintas para Luz, está oscureciendo y quiere llegar a su casa “no me gusta andar tan tarde, ahora que se oscurece temprano evito salir a estas horas”.

Sumado a la pandemia se ve menos gente en las calles por las tardes con lo que se acentúa la percepción de inseguridad.

La pandemia ha limitado su movilidad, de salir todos los días cuando iba a la universidad ahora sale solo un par de veces al mes. Con relación a la movilidad de Luz, se pueden identificar distintos elementos que influyen en la movilidad y cotidianidad de la práctica: el terreno baldío tiene distintas significancias, puede parecer un espacio en el que no hay nada visible aparte de la basura y murales, pero la configuración del territorio, la producción social de este y las significancias que le dan las personas, llena ese espacio con sensaciones y emociones que percibe la gente, por lo que no es un espacio vacío, sino que tiene una carga emocional. Otro aspecto relevante es la infraestructura urbana del trayecto, precisamente la ausencia de ciclovías y el mal estado de veredas y calles. Estos espacios deteriorados reproducen la desigualdad y exclusión social, las personas verán mermadas sus experiencias en comparación a otros sectores de la ciudad que si cuentan con una buena infraestructura (Soria & Montes, 2014). Esto impacta en las emociones que va a tener Luz, quizás si hubiese una ciclovía, un mejor estado de las veredas, espacios limpios, Luz sentiría la experiencia de manera más armónica. O quizás no, siga sintiendo lo mismo, por la carga de significancias que arrastran los lugares. Las opciones de Luz en desplazarse están limitada al transporte público y bicicleta, ya que ir caminando a la Plaza de Puente Alto se demoraría demasiado y los elementos del espacio público pueden tener un mayor efecto en su percepción al estar el cuerpo en un contacto estrecho con el espacio mientras lo transita.

Imagen n°2



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Barreras y elementos de la exclusión social en las movilizaciones cotidianas en pandemia.

Jirón (2010) explica que algunos viajes tendrán una mayor “espesura” lo que implica que se presentarán más obstáculos e inconvenientes al momento de atravesar el espacio para llegar a un lugar de destino. Estos obstáculos se van dando uno tras otro, por lo que los desplazamientos se van haciendo más espesos y lentos. En el caso de Luz, al movilizarse en bicicleta tiene un mayor contacto con el espacio durante su trayecto. En el se pueden distinguir con mayor claridad cuáles son los elementos que le dan espesura a su movilidad, como los terrenos baldíos, el mal estado

de calles y veredas, y la falta de ciclovías. Estos elementos son parte de la infraestructura urbana de la comuna, los cuales reflejan una exclusión en relación con los programas de desarrollo urbano del país. La falta de inversión en los espacios públicos reproduce las desigualdades socioterritoriales, creando más barreras y limitando las movilidades (Ortiz, 2019). El factor género también es relevante en las movilidades cotidianas, estas limitan el desplazamiento en el espacio, incluso produciendo inmovilidades (Lazo & Contreras, 2009). En gran parte de los trayectos que recorre Luz se siente insegura, independiente del transporte que utilice, ya sea si es de día o de noche, Luz se siente gran parte del tiempo insegura y gran parte del problema es la producción espacial de los territorios en los que se desplaza cotidianamente. Por otro lado, Antonio también ve afectada negativamente sus percepciones por el espacio público, pero en menor manera. Estando en la micro su viaje es lineal, no presenta mayores alteraciones en su trayecto. Sin embargo, de todas maneras el entorno urbano influye en su estado emocional durante algunos momentos mientras se moviliza. La tabla muestra las barreras de movilidad que se identificaron en los viajes de Antonio y Luz. Son 6 tipos de barreras expuestas por Jirón (2010), en las cuales se detallan los obstáculos más relevantes que inciden en las prácticas de movilidad cotidiana.

Tabla N°1: Barreras de movilidad.

| | Barreras | | | | | |
|---------|--|--|---|---|-------------|---|
| | Financieras | Físicas | Organizacionales | Temporales | Habilidades | Tecnológicas |
| Antonio | -No puede optar a otro medio de transporte por costos y distancias | -Paraderos en mal estado. -Entorno urbano deteriorado. -Luminaria defectuosa. | _____ | -Su viaje se condiciona por el tiempo atmosférico. -Se levanta más temprano para evitar el contagio. | _____ | -No saber usar aplicaciones móviles para conocer horario de recorridos. |
| Luz | - Acceso solo al transporte público y bicicleta | -No hay ciclovías. - Entorno urbano inseguro. - Microbasurales - Mal estado de las calles y veredas | - Dificultad de ir a los lugares por los tiempos de traslado. - Estudios y quehaceres del hogar. | - Restricciones de transitar de noche y madrugada. - Restringir salir por la Pandemia. | _____ | _____ |

Fuente: Elaboración propia, 2021.

De esta forma, se pueden identificar nuevas barreras producto de la pandemia que inciden en las prácticas de movilidad, las cuales afectan y condicionan su cotidianidad en los desplazamientos haciéndola más dificultosa e incluso produciendo inmovilidades. Podemos hablar de “barreras pandémicas” como los obstáculos que dificultan las experiencias de movilidad en los espacios públicos y medios de transportes. A partir de las tres fases que puede tener el viaje como lo son: el previaje, viaje y post viaje (Gutiérrez, 2012), se puede reconocer qué barreras u obstáculos se encuentran presentes. Por ejemplo, en el previaje, será la preparación y la decisión sobre qué medio utilizarán para llegar a un destino, sumado a los implementos necesarios para un desplazamiento de autocuidado. En el viaje, se irán atravesando las espesuras presentes en el espacio a partir de las decisiones en el momento, mientras habitan esta movilidad. Finalmente,

en el posviaje podrán recapitular y reconocer situaciones que implicaron en la experiencia de movilidad y ver qué tan armónico resultó.

El discurso institucional en Pandemia y efectos en la movilidad cotidiana

Una de las situaciones más relevantes durante la pandemia fueron las restricciones hacia la movilidad de las personas con la finalidad de evitar la propagación del virus y los contagios. El MINSAL fue la principal institución a cargo de este tema, siendo esta la que comunicaba las indicaciones que se aplicarían en las distintas comunas del país según el estado sanitario en que se encontraran. El llamado a restringir las movi­lidades no aterriza­ba como una idea efectiva para todos los territorios, considerando este discurso como ajeno a las realidades socioespaciales de sus habitantes.

La encuesta aplicada arrojó resultados interesantes para conocer la percepción de los habitantes de la comuna de Puente Alto. En primera instancia, el 91,7% de los encuestados pensaba que limitar la movilidad era una forma correcta para poder disminuir los contagios en la comuna. Las personas percibieron que los desplazamientos en los espacios públicos y medios de transporte eran una condicionante para la propagación del virus. A pesar de lo receptivo ante las restricciones de movilidad, el 94,4% de los encuestados piensa que los habitantes de la comuna no respetaban las medidas dispuestas por el MINSAL. Esta percepción recae en el imaginario colectivo de las personas al ver in situ, cómo la gente seguía desplazándose en los principales lugares de la comuna. Esta interrogante continuaba con una pregunta abierta del “¿Por qué piensan eso?”, entre las principales respuestas se señala la necesidad de la gente de trabajar. Esto se sustenta con otra respuesta de los encuestados que relata su percepción ante este problema:

“Lamentablemente Puente alto es una gran masa laboral, la poca movilidad es imposible desde ese punto. Es por ello por lo que, si bien la poca movilidad es una buena medida, en puente alto una menor cantidad de micros (una de las medidas para promover menor movilidad) significaría una mayor cantidad de personas en una micro, incrementando el contacto y el riesgo de contagio”

Por otro lado, el 87,5% de los encuestados considera que el MINSAL no conocía la realidad socioterritorial de la comuna. Este desconocimiento se da principalmente por la generalización en los discursos y medidas que se aplicaban, sin conocer las experiencias y necesidades de los habitantes. Uno de los encuestados comenta sobre lo que percibe:

“El Minsal desconoce el nivel de hacinamiento en los barrios, la precariedad del empleo (muchas personas si no salen a trabajar no comen), barrios sin servicios básicos, aumento de violencia intrafamiliar por hacinamiento, la disminución de movilidad aumenta las patologías psicológicas, la pandemia debiera ser tratada como un tema neutral y no sea usado políticamente, para así mejorar la credibilidad de las medidas por parte de la población”

En resumen, el discurso institucional del MINSAL y del gobierno se centró en limitar las movi­lidades de las personas con el propósito de que la gente no fuera un vector de contagio. Estas medidas no aterrizaron en las realidades socioterritoriales de la comuna, dada la necesidad

de las personas de trabajar y hacer sus trámites, por este motivo es que algunas indicaciones no se podían cumplir en la comuna. Así, las movilidades son percibidas desde distintos puntos de vista por parte de los sujetos, gran parte de la población de Puente Alto tenía que seguir movilizándose por trabajo, teniendo el riesgo al contagio en sus trayecto, sumando una mayor espesura en sus desplazamiento. Conocer la cotidianidad de las personas a una microescala permite comprender la relación existente entre los sujetos y el espacio que habitan.

Reflexiones finales

Es importante comprender que las experiencias de movilidad son únicas, específicas e irrepetibles para cada persona. Estas se sitúan en un espacio y tiempo determinado, donde el entorno urbano será vital para la experiencia del sujeto. En el contexto de pandemia, estas movilidades pueden ser más dificultosas para las personas, acentuándose en aquellos que tienen menos recursos, considerando que tendrán menos opciones en la elección de elegir cómo desplazarse.

Las movilidades no están sujetas a un lugar determinado, son dinámicas y se van trazando en relación con las necesidades de las personas y en el momento en que se realizan. Eventos como terremotos, tsunamis o pandemias reflejan la fragilidad que pueden tener los sistemas de movilidad (Hannam et al., 2006). Sin ir más lejos, la propagación mundial del COVID fue producto de la hipermovilidad global, ya que esta partió desde un punto fijo y se extendió por todo el globo, lo cual demuestra la relevancia existente de las movilidades en las personas. A su vez, es de vital importancia tener una mirada desde “abajo” en el territorio mismo junto a las personas que lo componen y producen, debido a que la mayoría de las decisiones en materia de políticas públicas y normativas por parte de las instituciones son tomadas desde “arriba”, sin conocer cómo los sujetos realmente habitan su cotidianidad, por lo que estas decisiones no llegan a compenetrar en los territorios de manera asertiva. Los discursos institucionales tienen que ser concordantes con lo vivido por sus habitantes, hay que comprender y situarse en los territorios para poder impulsar acciones que permitan mejorar la calidad de vida, no se puede imponer limitantes en barrios donde no hay farmacias o servicios en comparación a otros lugares que tienen una mayor proximidad a servicios e infraestructura urbana.

Desde el enfoque de las geografías cotidianas, podemos entender los territorios a partir de las experiencias de los sujetos, los cuales son los principales actores en las ciudades. Ellos le dan sentidos a los lugares, la movilidad cotidiana permite entrelazar las percepciones y emociones de los individuos. Saber qué sienten y cómo perciben su entorno, permite entender de mejor manera las dinámicas socioespaciales y las ideas políticas en los territorios. Las geografías de las movilidades permiten conocer cómo las personas atraviesan los territorios y las diferencias existente entre ellos, las cuales tendrán implicancias en sus decisiones y formas de desplazamiento. Hay que entender que todo es movilidad, desde que nos despertamos al mandar un correo, desplazándonos en vehículo, yendo a comprar, etc. De aquí se desprende la importancia de estudiar las movilidades cotidianas, el significado y lo vivencial en el espacio es lo que permite entender las conductas y apropiaciones existente en los territorios, en donde se relativiza los imaginarios personales de los individuos en pos de la acción de esta práctica.

Esta investigación es una pincelada de lo relevante que es estudiar la relación entre las personas y el espacio geográfico, considerando como eje las movilidades cotidianas. Desde esta escala, se

puede conocer cómo se producen las prácticas y cotidianidades de los sujetos con el fin de poder tomar mejores decisiones en políticas públicas en relación a las experiencias de movilidad e infraestructura urbana que se tornan tan relevante en el día a día. La configuración del espacio urbano es indispensable en las movilidades cotidianas, ya que este afectará las percepciones del sujeto en su cotidianidad. Fenómenos como la pandemia nos invitan a reflexionar en el diseño de las ciudades y en cómo estas pueden mejorar para que la vivencias de los sujetos sean de una manera más armónica. Las movilidades no serán estáticas, sino que seguirán cambiando a través del tiempo y readaptándose a las situaciones que se presenten, por lo que es indispensable el estudio de estas.

Referencias bibliográficas

Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. In *Anales de geografía* (Vol. 28, No. 2, pp. 9-35).

Gutiérrez, A. (2009). *Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos*. XV CLATPU, Buenos Aires.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), 3.

Imilan, W. A., & Jirón, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36.

Imilan, W. A., (2018). *Performance. Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Editorial Biblos.

Iturra, L. (2018). Un asunto de distancias. Aproximaciones a la espacialidad urbana desde la narración de caminatas cotidianas. *Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*, 233-260.

Jirón, P., & Mansilla, P. (2013). 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 Martínez, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile.

Jirón, P. (2012). Transformándome en la sombra. *Bifurcaciones*, 10, 1-14.

Jirón, P., & Imilan, W. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 26(52), 51-64.

Jirón Martínez, P., & Lange Valdés, C. (2017). Comprender la ciudad desde sus habitantes. Relevancia de la teoría de prácticas sociales para abordar la movilidad.

Jirón, P., & Mansilla, P. (2013). 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. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121), 5-28.

Lazo, A., & Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121), 121-140.

Lazo, A., & Carvajal, D. (2018). La movilidad y el habitar chilote. Cambios, rupturas y continuidades en las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes del archipiélago de Chiloé, en el sur austral de Chile. *Chungará (Arica)*, 50(1), 145-154.

López, M. J., Aón, L. C., Giglio, M. L., Freaza, N., & Cola, C. (2019). El viaje como barrera: diferencias y complejidades en el acceso a centros de salud en la ciudad de La Plata. *EURE (Santiago)*, 45(134), 53-76.

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research*, 28(4), 745-756.

Martinez, P. (2018). Geografía y vida cotidiana. La escala de lo cotidiano para entender lo global. *Revistas de Geografías de espacios* (8), 5-20

Martínez, P. J., Águila, N. O., & Imilán, W. (2018). Etnografía institucional como aproximación al habitar cotidiano. *Temas sociológicos*, (23), 215-245.

Ortiz, F. E. (2019). Movilidades cotidianas y nuevos modos de habitar: Un análisis en y desde la periferia metropolitana. *Entorno Geográfico*, (18).

Pellicer, I., Vivas-Elias, P., & Rojas, J. (2013). La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona. *EURE (Santiago)*, 39(116), 119-139.

Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE (Santiago)*, 34(103), 49-71.

Sheller, M., & Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10-25.

Soria-Lara, J. A., & Montes, L. M. V. (2014). Más allá de la estructura urbana y el patrón de viaje. El "entorno de movilidad" como instrumento para la planificación y evaluación. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (64).

Ureta, S. (2008). To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile. *Mobilities*, 3(2), 269-289.