

Expansión urbana y movilidad en los márgenes de la ciudad ¿Favoreciendo la inclusión o condenando a la segregación?

En los últimos años las formas de crecimiento de las ciudades se han consolidado como un factor importante a considerar a la hora de tomar decisiones en políticas públicas o en el diseño del sistema de transportes de la ciudad. Elementos como el tiempo de viaje, la cantidad de transbordos, comodidad y los recursos financieros deben ser tomados en cuenta para poder generar planes eficientes a la hora de movilizar a grandes masas de personas durante todo el día y todos los días (Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2014).

Para comprender mejor el crecimiento de las ciudades, dentro de la literatura chilena, han surgido diversos trabajos que abordan la incorporación de nuevos asentamientos a lo que puede llamarse territorio “urbano” y las consecuencias que este fenómeno acarrea en diversos aspectos, como lo sería el acceso a bienes y servicios, geografía de oportunidades, segregación, estigmatización, percepción o formas de habitar el territorio. Ésta última arista ha sido abordada en los últimos años desde un enfoque de movilidad, que busca indagar en las formas de habitar la ciudad a partir de los trayectos de movilidad que ejecutan las personas de forma cotidiana y de la forma en que, por medio de éstos, se apropian, significan y resignifican su entorno y el territorio.

Estos estudios mayoritariamente refieren a la “periferia consolidada de la ciudad, que se conformaron a partir de las erradicaciones de vivienda informal. Pero ¿qué sucede con la segregación percibida en el caso de la expansión de la ciudad?

Para dar cuenta de ello, es importante entender la forma como ha crecido la ciudad. Lo que podría llamarse “integración” de nuevos territorios a las metrópolis toma distintas formas según la naturaleza de los nuevos espacios que comienzan a interactuar. En el caso de la Región Metropolitana, han surgido nuevos asentamientos que han entablado relaciones/conexiones más o menos definidas con el Área Metropolitana del Gran Santiago (AMGS), pertenecientes a provincias colindantes, como lo sería Til-Til, Buin, San Bernardo, Puente Alto, Padre Hurtado, Peñaflor, Melipilla, Talagante, entre otras. Este tipo de relaciones pueden darse en términos de trabajo, educación, comerciales, atención de salud, servicios generales, etc., como se muestra en el los Resultados de la Encuesta Origen Destino de la Ciudad de Santiago de Chile (Universidad Alberto Hurtado, 2014)

Si bien siempre han existido relaciones entre dichas comunas y la metrópolis, es en los últimos años que las mismas se han intensificado, ya sea, por ejemplo, debido a la necesidad de sus habitantes de servicios que no se ofrecen dentro de su localidad o por la tendencia de los habitantes de la misma metrópolis a migrar a estos territorios más alejados del centro urbano, transformando así al fenómeno de la expansión del área urbana en un tema complejo y dinámico debido a sus múltiples aristas y de las diferentes formas que toma en función de los territorios que se contemplan.

En esta ponencia, se busca entender la forma en que se percibe la segregación en las nuevas periferias de la ciudad de Santiago. Para comprender el fenómeno, se consideró una estrategia metodológica mixta, que incorpora el enfoque de la movilidad, que comprende la segregación no

solo desde el punto de vista de la geografía de oportunidades, sino también en la relación que se establece con los centros metropolitanos.

El crecimiento de la periferia compacta ha sido discutido en los últimos años, debido a los grandes cambios sociodemográficos, económicos y culturales que acarrea consigo.

A través de un análisis de la Encuesta Origen Destino, aplicada por la Secretaría Ministerial de Transporte Público el año 2012, esta ponencia busca reflexionar sobre la incidencia que ha tenido la expansión urbana en los desplazamientos cotidianos de los habitantes de la ciudad expandida. ¿Qué tipo de medios de transporte se utilizan?, ¿cuáles son los centros urbanos que se configuran?, ¿qué tipos de estrategias se privilegian en las movilidades de los usuarios?, ¿cuánto tiempo se destina a las movilidades cotidianas? Como resultado, se espera configurar una tipología de viajes a nivel de personas y comunas, que permita perfilar a diferentes tipos relaciones con lo local y la metrópolis.

Luego, a través de entrevistas en profundidad a estos diferentes tipos, se espera comprender la forma como la movilidad y la relación con el territorio, a través de las movilidades cotidianas, configura distintos tipos de segregación.

Los resultados dan cuenta de que existe una forma distinta de configurar el territorio. Mientras los sectores más cercanos a la metrópolis emergen como una extensión de ella, las urbanizaciones que se dan en los antiguos centros rurales no logran incorporarse a la dinámica territorial. Sus habitantes remiten su quehacer cotidiano a esos sectores, cuestionando el concepto de la macrociudad.

Referencias

Observatorio Social Universidad Alberto Hurtado. (2014). *Informe final Encuesta Origen Destino Santiago 2012*. Santiago: Universidad Alberto Hurtado.

PUCV. (2 de Abril de 2014). *Movilidad Urbana*. Recuperado el 30 de Noviembre de 2017, de http://wiki.ead.pucv.cl/index.php?title=Movilidad_Urbana&printable=yes