



# Expansión urbana, nuevas formas de movilidad y complejidad territorial

Por Paulette Landon, Directora Departamento de Trabajo Social Universidad Alberto Hurtado

Doctora (c) en Arquitectura y Estudios Urbanos PUC Magister en Desarrollo, Población y Medio Ambiente y Magister en Estudios Especializados en Desarrollo, Universidad Católica de Lovaina, Bélgica.

Es reconocido que la expansión urbana ha generado la necesidad de ampliar la infraestructura al servicio de los nuevos asentamientos. Sin embargo, poco se sabe de cómo estas redes viales impactan en la vida cotidiana y la movilidad de las personas que viven en los territorios por donde pasan. Una de las deficiencias de los estudios en esta área desde las ciencias sociales es que se han focalizado en el movimiento en el tiempo y en el espacio, dejando de lado la interacción de los actores, estructuras y contexto. Al revisar la distribución socioeconómica en las comunas de Santiago y el trazado de las autopistas urbanas, es posible comprobar cómo éstas atraviesan por las zonas más pobres del sector sur de la capital. Estas redes aparecen en medio

de enormes extensiones de viviendas so-

ciales, con deficiente equipamiento y sin una conexión adecuada con el resto de la ciudad.

En tal sentido, un caso emblemático es la Autopista Acceso Sur de Santiago (AAS) conocida como la “Autopista de la Injusticia”<sup>1</sup>. Este ejemplo constituye un referente, ya que las intervenciones realizadas y el juego de actores generado tienen un carácter paradigmático. Del mismo modo, la contradicción entre los beneficios de la movilidad metropolitana y la movilidad local revelan situaciones muy claras y marcadas.

Las autopistas urbanas son uno de los mayores gastos directos en infraestructura. Se esperaba que estas inversiones contribuyeran al logro de una mayor integración gracias al aumento de la conectividad y de la movilidad de las personas

que habitan en los barrios aledaños. Sin embargo, se ha producido lo contrario: se ha tendido a aumentar la desigualdad y exclusión social de los habitantes de los barrios que la colindan.

Asimismo, es posible apreciar cómo la debilidad de la gestión del Estado afectó a la comunidad local generando una mayor inseguridad e insatisfacción, lo que se cree está relacionado con el aumento de la conciencia ciudadana, que ha dado a este problema territorial un carácter de interés público.

Casos como éste deben contribuir a mejorar la formulación de la política social urbana, con miras a reducir las brechas de exclusión socioterritorial y las insuficiencias en su diseño. Lo anterior, para garantizar una circulación cotidiana y una calidad de vida para todos los habitantes, que otorgue recursos en transporte y accesos equitativos a los servicios e infraestructuras de la ciudad. En definitiva, pensar en políticas públicas que no solo alivien condiciones materiales objetivas de pobreza sino que además alteren pautas estructurales de relaciones sociales existentes al interior de estos espacios como afirmó De Certeau en 1984.

Un desafío central dice relación con pensar en una movilidad y accesibilidad urbana que resguarden el derecho a la equidad, que no se relaciona exclusivamente con marcos económicos y materiales, sino también con el concepto de gobernabilidad, vinculado con la posibilidad de que los ciudadanos puedan acceder a los sistemas de poder político y a una participación efectiva en la ciudad. En síntesis, un importante desafío es avanzar en la comprensión de la movilidad urbana en una ciudad discontinua, heterogénea, multipolarizada, fuertemente diferenciada e individualizada. Y particularmente, avanzar en la comprensión de lo cambios en las prácticas y competencias desplegadas por los ciudadanos, para la redefinición de su movilidad y vida cotidiana, en este nuevo escenario. ●

<sup>1</sup> La AAS fue diseñada hace más diez años atrás, con el objetivo de proveer una alternativa de ingreso a Santiago para los automovilistas cuyo destino se encontraba en el sector sur-oriente.

