

# Análisis del capital de movilidad de agentes residentes del pericentro de Santiago de Chile: movilidad urbana como acumulación de capital<sup>1</sup>

**DANIELA VILLOUTA GUTIERREZ.** Universidad de Concepción, Chile | [dvillouta@udec.cl](mailto:dvillouta@udec.cl) |  0000-0001-7706-5759

**ERNESTO LÓPEZ-MORALES.** Universidad San Sebastián y Centro de Estudios del Conflicto y la Cohesión Social, Chile | [ernesto.lopez@uss.cl](mailto:ernesto.lopez@uss.cl) |  0000-0003-2878-7143

Fecha de entrega: 15 de julio de 2022 / Fecha de aprobación: 20 de octubre de 2022

## RESUMEN

Evidencia empírica muestra que la renovación urbana en altura además de re-estratificar socio-económicamente los barrios, establece una oferta de movilidad y configuración territorial que puede ser ventajosa para un determinado sujeto y no para otro en términos de restricciones económicas, culturales e incluso físicas de movilidad y transporte. Estas condiciones son conceptualizadas en el “capital de movilidad”, entendido como la capacidad de los sujetos de ser móviles en el territorio a partir de capacidades de acceso, competencia y apropiación. El objetivo es comprender de qué forma las condiciones del capital de movilidad determinan un aprovechamiento socialmente diferenciado del territorio expresado en la movilidad cotidiana de distintos habitantes del pericentro de Santiago. Se realiza un análisis cuantitativo de la Encuesta Panel de Barrios 2 (2016) proporcionada por el Proyecto FONDECYT Regular 1151287, en el que participan los autores, analizando comparativamente tres unidades de estudio en el pericentro de Santiago de Chile. Los resultados desmitifican algunos de los supuestos de eficiencia asociados a la verticalización en donde las decisiones de movilidad de nuevos residentes de departamentos se moldean en dimensiones de libertad y mayores opciones, no así para antiguos residentes de casa, que presentan restricciones físicas y limitados recursos para ejercer la movilidad; es decir, se encuentran “confinados” espacialmente.

**Palabras clave:** capital de movilidad, renovación urbana en altura, movilidad urbana, densificación

---

<sup>1</sup> Este trabajo fue financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) / Programa de Becas / DOCTORADO BECAS CHILE / 2020 – 21202161 y por el Programa Fondecyt, Proyecto Fondecyt Regular #1210972

## **Analysis of the mobility capital of resident agents in the pericentre of Santiago de Chile: urban mobility as capital accumulation**

### **ABSTRACT**

Empirical evidence shows that high-rise urban renewal, in addition to socioeconomically re-stratifying neighborhoods, establishes an offer of mobility and territorial configuration that may be advantageous for a given subject and not for another in terms of economic, cultural and even physical mobility and transportation restrictions. These conditions are conceptualized in the "mobility capital", understood as the capacity of subjects to be mobile in the territory based on access, competition and appropriation capabilities. The objective is to understand how the conditions of mobility capital determine a socially differentiated use of the territory expressed in the daily mobility of different inhabitants of the pericenter of Santiago. A quantitative analysis of the Neighborhood Panel Survey 2 (2016) provided by the FONDECYT Regular 1151287 Project, in which the authors participate, is carried out, comparatively analyzing three study units in the pericenter of Santiago de Chile. The results demystify some of the efficiency assumptions associated with verticalization where the mobility decisions of new apartment residents are shaped in dimensions of freedom and greater options, not so for former house residents, who present physical restrictions and limited resources to exercise mobility; that is, they are spatially "confined".

**Keywords:** mobility capital, high-rise urban renewal, urban mobility, densification

## **Análise do capital de mobilidade dos agentes residentes no pericentro de Santiago do Chile: a mobilidade urbana como acumulação de capital**

### **ABSTRATO**

Evidências empíricas mostram que a renovação urbana de arranha-céus não apenas reestruturou os bairros socioeconômicos, mas também estabeleceu uma oferta de mobilidade e configuração territorial que pode ser vantajosa para um determinado assunto e não para outro em termos de mobilidade econômica, cultural e até mesmo física e restrições de transporte. Estas condições são conceitualizadas em "capital de mobilidade", entendida como a capacidade dos indivíduos de serem móveis no território com base em seu acesso, competência e capacidade de apropriação. O objetivo é entender como as condições do capital de mobilidade determinam um uso socialmente diferenciado do território expresso na mobilidade diária de diferentes habitantes do pericentro de Santiago. Uma análise quantitativa da Pesquisa de Painel de Vizinhança 2 (2016) fornecida pelo Projeto Regular FONDECYT 1151287, do qual os autores participam, é realizada, analisando comparativamente três unidades de estudo no pericentro de Santiago do Chile. Os resultados desmistificam algumas das suposições de eficiência associadas à verticalização, onde as decisões de mobilidade dos novos residentes de apartamentos são moldadas em dimensões de liberdade e maior escolha, o que não acontece com os antigos residentes, que têm restrições físicas e recursos limitados para exercer a mobilidade; ou seja, eles estão "confinados" espacialmente.

**Palavras-chave:** capital de mobilidade, renovação urbana em arranha-céus, mobilidade urbana, densificação.

## Introducción

Diversas teorías y evidencias empíricas coinciden en que la densificación urbana confronta a población nueva y antigua en los barrios en verticalización (Maloutas y Spyrellis, 2016), mostrando características etarias, culturales y socioeconómicas diferentes (Contreras, 2016; Marín et al., 2019). De acuerdo a algunos autores, la población nueva cuenta una con mayor capacidad económica de ocupar la vivienda, mientras que la población antigua, a menudo sin esta capacidad, experimenta niveles más altos de expulsión (López-Morales, 2015). Sin embargo, hasta recientemente, la movilidad urbana que experimentan ambos grupos en interacción ha sido escasamente explorada, siendo que, según Cresswell (2010), la movilidad es uno de los principales recursos de la vida del siglo XXI y es la distribución diferencial de este recurso lo que produce algunas de las diferencias más marcadas en la actualidad. A partir de este punto, sostenemos la hipótesis de que el término capital de movilidad –entendido como la capacidad de los sujetos de ser móviles en el espacio geográfico de acuerdo a sus capacidades de acceso, competencias y apropiación (Kaufmann et al., 2004)– evidencia el aprovechamiento socialmente diferenciado del territorio por parte de distintos tipos de sujetos y de sus interrelaciones con la ubicación en la escala social. Es decir que, una misma oferta de movilidad y configuración territorial puede ser ventajosa para un determinado grupo y desventajosa para otro. De esta forma, la disputa de capital de movilidad se constituye no solo en dimensiones de bajos niveles de acceso a medios de transporte privados, sino también en altos tiempos de viajes de residentes antiguos.

Pareciera existir consenso en la literatura acerca de que el capital de movilidad está basado en el lugar, es decir, que cada territorio tiene un abanico específico de potencialidades y posibilidades para crear oportunidades de desplazamiento que permitan a los individuos concretar su vida y aspiraciones. Con las crecientes oportunidades que ofrece el territorio, la capacidad de ser móvil cobra cada vez más relevancia como un recurso para lograr la integración social y espacial. Tal como defienden recientemente Kaufmann y Audikana (2020), ampliar la capacidad de ser móvil es parte inherente de una importante transformación social. Esto implica, que esta capacidad, se está convirtiendo en un recurso y puede ser considerada un capital en sí mismo por derecho propio, pudiendo ser acumulado y transformado (Bourdieu, 1986). Por lo tanto, el considerar la movilidad como un recurso (Bourdieu, 1986) no sólo responde a una necesidad de observar empíricamente las dinámicas de acumulación en el espacio, sino también permite relevar el papel de la movilidad para alimentar otros tipos de capitales; por ejemplo, ser móvil para ganar dinero, o cultivar, mantener y/o ampliar las redes sociales, entre otros motivos.

El objetivo de este trabajo es comprender las formas que adquiere el aprovechamiento socialmente diferenciado del capital de movilidad y sus implicancias, medido en la movilidad cotidiana de distintos habitantes del pericentro de Santiago. El estudio considera el análisis cuantitativo de datos de la “Encuesta Panel de Barrios Ola 2” (año 2016), levantada por el Proyecto FONDECYT Regular N° 1151287, y procesados con análisis estadístico descriptivo y de correlaciones, y georreferenciación de patrones de movilidad cotidiana.

El presente artículo es parte de un estudio general sobre los cambios socioculturales en cuatro barrios pericentrales de Santiago con intenso desarrollo inmobiliario y repoblamiento desde 2005. La metodología considera el análisis cuantitativo de la Encuesta Panel de Barrios 2, correspondiente al año 2016 proporcionada por el Proyecto FONDECYT Regular 1151287. El arco temporal y la selección de las unidades de estudio se definen a partir del área de mayor dinamismo inmobiliario del Área Metropolitana de Santiago. Ésta se reconoce mediante un conjunto de procedimientos, comenzando por considerar el análisis georreferenciado de transformaciones en el espacio construido a través del estudio del crecimiento del parque construido, utilizando la Base de datos del Observatorio Habitacional MINVU y Dirección de Obras Municipales. En segundo lugar, se realiza un análisis georreferenciado normativo

reconociendo la densidad máxima permitida mediante la zonificación de los Planes Reguladores Comunales de la región según la base del Observatorio Urbano MINVU. Tercero, se analizan las condiciones de movilidad reconociendo las condiciones de acceso a las infraestructuras de transporte.

El texto se organiza a partir de cuatro secciones, a saber: área teórica de la investigación, metodología, resultados y conclusiones. Los resultados se describen en tres apartados: primero se caracteriza a los residentes en términos socioeconómicos; segundo, se identifica el capital de movilidad de los residentes de tres comunas del caso de estudio, para, finalmente, contrastar la movilidad urbana según los diferentes capitales de movilidad de los residentes.

Los resultados muestran que asegurar una oferta residencial en espacios con acceso a transporte y oportunidades territoriales no resulta suficiente, si no se consideran el capital de movilidad de los residentes existentes –que expresan una movilidad más confinada en el territorio–, y que, debido a ello, se pueden considerar con un menor acceso a los recursos y, por ende, más vulnerables. De esta forma se confirma la relevancia de la movilidad en la vida cotidiana, en tanto permite la libertad individual de los sujetos, así como plantea Flamm y Kaufmann (2006), la movilidad se ha vuelto tan importante que ha ejercido presión en los individuos por ampliarla y tener capacidad de adaptarse a los cambios. En este contexto, la capacidad de ser móvil, o capital de movilidad, es un factor decisivo en la integración social.

## 1. Área teórica de la investigación

### 1.1. Renovación urbana en altura

Las principales ciudades Latinoamericanas han experimentado procesos de renovación urbana en áreas centrales y pericentrales movilizadas a partir de asociaciones e instrumentos de administración pública utilizados para dirigir la re-estructuración física y social. En general, las estrategias se basan en la lógica de mercantilización del espacio urbano que impactan el patrimonio material e inmaterial de las comunidades tradicionales mediante la elitización, el desplazamiento de grupos vulnerables y el aumento de inequidad en el uso del territorio (López-Morales et al., 2021).

La ciudad de Santiago ha sido un claro ejemplo de implementación de una política urbana de renovación. Desde mediados de la década de 1980, con el fin de recuperar espacios centrales y revertir los efectos del despoblamiento por la migración hacia la periferia, el Estado implementó estrategias públicas municipales que consistieron en: i) implementación de agencias privado-municipales para atraer y retener los nuevos desarrollos inmobiliarios en el centro y pericentro; ii) aplicación de subsidio de 200 UF para la adquisición de vivienda de precio máximo 2.000 UF (SRU) en zonas previamente definidas como de renovación urbana; y iii) implementación de Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) que posibiliten el desarrollo inmobiliario (López-Morales et al., 2014). Estas estrategias se extendieron a las once comunas del centro y pericentro de Santiago, lo que significó el aumento sostenido del precio de venta de las viviendas y la relegación de la acción municipal en la adquisición de vivienda al rol de proveedor de suelo mediante ajustes normativos.

El proceso de renovación urbana dirigido por el Estado tuvo como resultado la generación de condiciones de vulnerabilidad para los residentes antiguos que deben asumir la pérdida de valor de uso y la presión por desplazamiento (Slater, 2009) generada por la llegada de los nuevos edificios y la imposibilidad de tener ingresos suficientes como para afrontar los costos de permanecer en el barrio (López-Morales, 2011, 2013, 2015, 2016, 2018). Por otro lado, la evidencia

cualitativa demuestra que este movimiento de densificación responde a la necesidad de los habitantes de articular proximidad laboral y residencia, practicando un modo de vida urbana que asegure la cercanía a las redes sociales, laborales y familiares (Contreras, 2011).

## 1.2. Movilidad urbana y ciudad compacta: tiempo, espacio y modo como componentes de la proximidad

El proceso de renovación urbana en altura apuesta por una ciudad compacta en la que se intensifica la cercanía entre habitantes. Un aspecto positivo de observar los fenómenos de cercanía urbana, desde el punto de vista de la movilidad es que permite analizar lo que las personas hacen y no lo que la estructura de la ciudad les permite hacer.

En los últimos años, el concepto “compacidad” fue ganando aceptación entre académicos y urbanistas como una de las formas urbanas capaces de hacer frente a las externalidades negativas, tanto del modelo urbano extensivo como del transporte privado (Dempsey y Jenks, 2010). Uno de los temas donde la idea de compacidad urbana tiene más argumentos favorables es en la movilidad cotidiana de la población, mediante la recuperación del peatón como uno de los actores urbanos imprescindibles en el espacio público, al mismo tiempo, el caminar y la bicicleta, se han incorporado a los estudios de los transportes urbanos en la medida que se identifican como medios de transporte no motorizado (Boer et al., 2007; TRB, 2005) que, en el marco del nuevo paradigma de la sostenibilidad, adquieren nuevas virtudes, ya que no consumen energías y no contaminan.

Apaolaza et al. (2016) en consonancia con Contreras (2011) y Marquet y Miralles (2014) y los estudios de movilidad cotidiana en escala de proximidad sostienen que, en zonas pericentrales, el espacio de proximidad contiene gran parte de las actividades cotidianas, es decir, que estas se resuelven satisfactoriamente dentro del barrio o en sus adyacencias, sin mediación del transporte. Finalmente, aun es difícil encontrar la variable de “movilidad” en los estudios de re estructuración urbana y recambio inmobiliario central en América Latina, con algunas excepciones como la de Apaolaza et al. (2016) y Hernández y Witter (2011). Las conexiones entre cualquiera de los campos de estudio –gentrificación y nuevas centralidades– permanecen sin resolver hasta el momento. Esto crea la oportunidad de integrar ambos procesos y analizarlos comparativamente, para sistemas urbanos intermedios en conjunto y en otras narrativas de América Latina.

## 1.3. Capital de movilidad

El sociólogo Vincent Kaufmann en “*Motility: Mobility as Capital*” (2004) y en una serie de trabajos posteriores realizados en *École Polytechnique Fédérale de Lausanne*, construyó la idea de que la movilidad en su interacción con el espacio puede ser entendida como una forma de capital en sí misma. Kaufmann (2004) se basa en los trabajos de Pierre Bourdieu sobre capital social, cultural y simbólico para dar cuenta que la capacidad para ser móvil de los sujetos en el espacio depende de otras formas de acumulación de capitales. Entenderemos “capital de movilidad”, en palabras de Kaufman, et al. (2004), como la capacidad para ser móvil de los sujetos en el espacio. Esta capacidad tiene diferentes intensidades y amplitudes (escalas) dependiendo del grupo social al que hagamos referencia y está sujeta a tres condiciones, a saber: i) capacidades físicas y cognitivas para la movilidad (por ejemplo, saber leer un plano de metro); ii) capacidad económica para acceder a la movilidad (por ejemplo, si tiene acceso a un automóvil o cuenta con bicicleta); y iii) capacidad para apropiarse de los espacios colectivos del lugar de residencia (por ejemplo, poder usar los servicios del entorno inmediato de la residencia según los usos disponibles).

La importancia de considerar estos tres componentes en el estudio de la movilidad y la desigualdad urbana radica en visibilizar el contexto de vulnerabilidad de los hogares en los que se despliegan estos componentes (Villouta, 2018). Si bien los hogares manifiestan diferentes necesidades de movilidad según sus ingresos o condiciones físicas, la renovación urbana y las nuevas tecnologías han profundizado y consolidado nuevas necesidades.

## 2. Metodología

A los efectos del presente estudio, el proyecto de investigación Fondecyt predefinió cuatro barrios pericentrales de Santiago delimitados en función de la mayor cantidad de vivienda nueva en altura construida o con normas urbanas permisivas de ese tipo de construcción. En este estudio, seleccionamos la muestra proveniente de barrios en las comunas de Estación Central, San Miguel e Independencia, y barrios relativamente equidistantes del centro fundacional de la ciudad hacia el poniente, sur y norte respectivamente.

El proyecto Fondecyt aplicó una encuesta panel en 2016 de la cual se utiliza el “Módulo C de Capital Espacial” asociado a prácticas de movilidad. La encuesta se estructura en base a las variables propuestas por Kaufmann (2004) que componen el capital de movilidad ya mencionadas (acceso a medios de transporte privados, capacidades para utilizar transporte público y la apropiación de bienes colectivos del barrio de residencia).

De un universo de 14.384 viviendas contabilizadas para estos tres barrios en 2016 a partir de conteo propio y contrastado con una proyección del Censo 2002 (INE, 2002), se realizaron 480 aplicaciones a jefes de hogar o cónyuges de viviendas en estas zonas, con un error muestral  $\pm 4\%$  y 95% de confianza a nivel general. La encuesta fue estratificada por comuna, y realizada mediante un muestreo aleatorio y probabilístico, con distribución proporcional a la cantidad de viviendas por manzana, considerando un mínimo de 2 y un máximo de 10 encuestas por manzana, y un máximo de 50% de encuestas en departamentos por manzana.

Para este estudio, los resultados fueron desagregados a partir del tipo de tenencia (en propiedad o en arrendamiento), tipo de vivienda (casa o departamento) y periodo de llegada al barrio (antes o después de año de corte 2005 que es cuando comienza la construcción en altura en estas zonas).

La categorización se realizó en los 5 clústeres que se detallan a continuación:

- 1) "casa arrendada y casa propia 1925-2004" (es decir, arrendatarios y propietarios de casas, antiguos),
- 2) "casa arrendada, 2005-2015" (es decir, arrendatarios de casas, nuevos),
- 3) "casa propia, 2005-2015" (es decir, propietarios de casas, nuevos),
- 4) "departamento arrendado, 1925-2015" (es decir, arrendatarios de departamentos, arribados prácticamente en su totalidad después de 2005),
- 5) "departamento propio, 1925-2015" (es decir, propietarios de departamentos, arribados prácticamente en su totalidad después de 2005).

Los datos fueron procesados comparando sus componentes mediante cuadros de contingencia en el software SPSS. Luego se observaron las variables del capital de movilidad a la luz de los motivos, cotidianidad y capital de la movilidad urbana de los residentes, según muestra la Tabla 1, y el análisis georreferenciando de los patrones y escalas de movilidad que se muestran en las figuras siguientes.

**Tabla 1:** Matriz de correlación de movilidad cotidiana y capital de movilidad según motivo de viaje.

<b>Motivo de viaje</b>		<b>Movilidad cotidiana</b>			<b>Capital de Movilidad</b>
<b>Motivo ocupacional</b>	Trabajo	Tiempo de viaje (minutos promedio)	Comuna de destino	Medio de transporte (automóvil, metro, micro, a pie)	Acceso a medios de transporte privados.
	Educación del menor de sus hijos				
	Trámites de salud				<b>Competencia</b> física para utilizar medios de transporte público.
<b>Motivo personal</b>	Recreación				<b>Apropiación</b> de bienes colectivos del barrio de residencia.

Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta Panel Proyecto FONDECYT 1151287 y literatura.

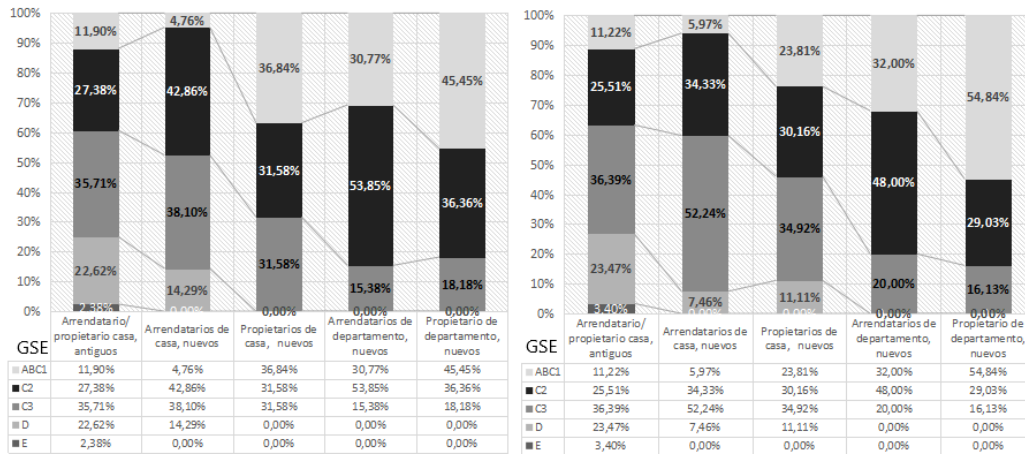
### 3. Resultados

#### 3.1. Caracterización socioeconómica de residentes

Los resultados corroboran la exclusión de los estratos más bajos D y E del mercado de la vivienda nueva en altura (departamento arrendado y propio) tanto para compra como para arriendo (López-Morales y Orozco, 2018). Por otro lado, se evidencia la conformación de dos conglomerados de hogares. Un primer conglomerado de hogares “vulnerables” (clúster 1 y 2) mayoritariamente con miembros en segmentos de Nivel Socioeconómico (NSE) medio-bajo, explicado por un bajo nivel de educación predominante del/de la jefe/a del hogar y su categoría ocupacional. Y un segundo conglomerado de hogares eufemísticamente denominados aquí como “privilegiados” (clúster 3, 4 y 5), caracterizado por una alta concentración de estratos altos, ABC1 y C2, un perfil joven entre 19-29 años (40,6%), mayores niveles educativos y mayor predominancia de propietarios de la vivienda.



**Figura 1:** Composición Grupo Socio Económico por clúster para San Miguel (izquierda) y promedio 3 comunas (derecha).



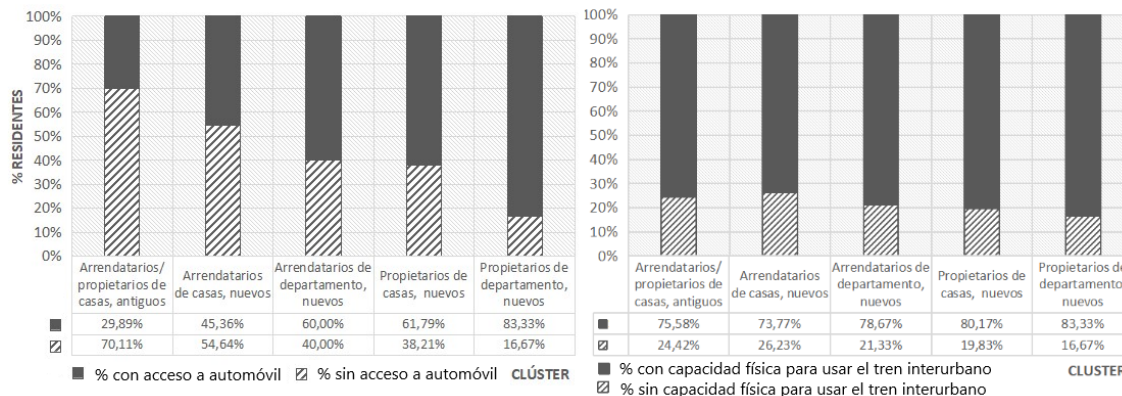
Fuente: Elaboración propia a partir de datos FONDECYT.

### 3.2. Capital de movilidad de residentes de San Miguel, Estación Central e Independencia

Siguiendo el régimen de tenencia, el análisis del capital de movilidad se desarrolla a partir de las variables: acceso a medios de transporte privados, capacidades para utilizar transporte público y la apropiación de bienes colectivos del barrio de residencia (Kaufmann, 2004).

Los resultados indican que un bajo nivel educativo e ingresos por hogar y ocupaciones no calificadas no inciden en la capacidad de utilizar el Metro y acceder a realizar compras en diferentes zonas del pericentro de Santiago. Sin embargo, el conglomerado llamado “vulnerables” (clúster 1 y 2) presenta niveles de acceso y capacidades físicas y económicas menores que los residentes del conglomerado “privilegiados” (clúster 3, 4 y 5). De esta misma forma, antiguos residentes de casa (clúster 1 y 2) se apropian en mayor medida de los bienes colectivos del barrio que residentes nuevos (clúster 3, 4 y 5), los que satisfacen necesidades cotidianas en comunas adyacentes y en mayor medida periféricas. La Figura 2 muestra esta situación.

**Figura 2:** Promedio (3 comunas) de acceso a automóvil (izquierda) y capacidad para usar tren interurbano (derecha) por Clústeres.



Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos proyecto FONDECYT, 2016





más extensas para nuevos residentes, en mayor medida arrendatarios de departamento de San Miguel que para antiguos residentes de casa.

Al revisar el capital de movilidad podemos ver que los patrones de movilidad de antiguos arrendatarios/propietarios (Clúster 1) de casa en San Miguel son de escala barrial, menos extensos, con menores tiempos de viaje, y que presentan un acceso al automóvil del 37% y un 80% de competencia física para utilizar a medios de transporte públicos. Si bien su capital de movilidad no representa altos niveles de restricción para movilizarse, el acceso a medios de transporte privado se transforma en una variable de mayor peso en las decisiones de movilidad.

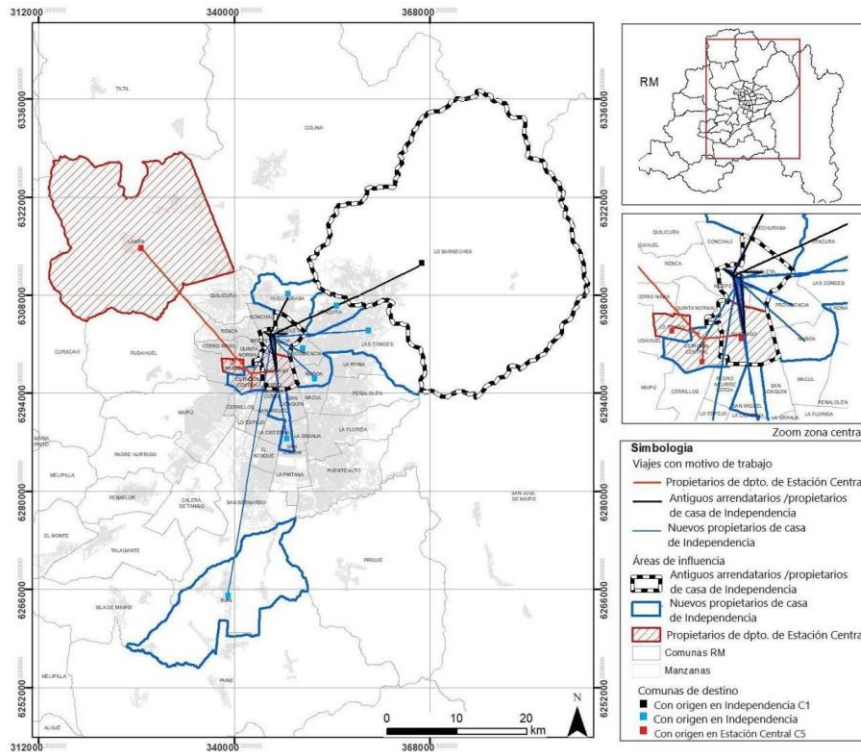
Lo anterior lleva a plantear la idea que, nuevos arrendatarios de departamento (Clúster 5) presentan anclajes de carácter intercomunal en lo que respecta a redes de sociabilidad o familiares y patrones de consumo y antiguos arrendatarios/propietarios (Clúster 1) de casa mantienen redes de sociabilidad de escala barrial, idea que se sustenta en la alta evaluación (3,9 en donde 1 es nada y 7 mucho) de apropiación de bienes colectivos del barrio por parte del resto de los habitantes. Aquí, el mayor uso de bienes del barrio de residentes del Clúster 1, corresponde a comercio (5,8), áreas verdes (4,5) y servicios públicos de salud (4,3).

Otro hallazgo relevante indica que el uso del Metro parece ser más bien homogéneamente repartido entre los distintos clústeres, sin embargo, su apropiación se da en mayor medida en arrendatarios, indistintamente si estos corresponden a casa o departamento. Por tanto, el uso del automóvil resulta mucho más intensivo en propietarios. De esta manera, la variable tipo de tenencia (arrendatario-propietario) tiene una relación más directa con el uso del Metro que la variable tipo de vivienda (casa-departamento).

Lo anterior confronta estudios de Apaolaza et al. (2016) en donde los autores plantean que el Metro presenta un uso intensivo indistintamente de la tenencia o condición socioeconómica de residentes. Si bien, se comprueba la alta capacidad física para utilizar el Metro, los resultados dejan ver que los niveles de acceso a medios de transporte no condicionan el uso del Metro, sino más bien, lo hacen el tipo de tenencia. Lo anterior cuestiona y conlleva a repensar la idea de que propietarios con autos se asienten en cercanía a metro, debiendo privilegiar a arrendatarios.

La Figura 4 muestra similares patrones de movilidad con similares alcances territoriales con motivo de educación para Clúster 5 de Estación Central, 1 y 3 de Independencia, pero con una clara diferenciación entre clústeres. Se observa que para viajes con motivo de trabajo las tres áreas de influencia se sobrepone en comunas centrales de Santiago, en donde propietarios de casa de Independencia hacen un uso más intensivo de las comunas adyacentes (cono de alta renta) y antiguos residentes de casa de la comuna de Independencia otorgan un mayor uso al área central. Si bien los patrones de movilidad tienen un alcance similar, es preciso considerar que propietarios de departamento y casa, es decir, residentes “privilegiados”, se desplazan en mayor medida en automóvil, y antiguos residentes de casa en un 60% en micro y 30% a pie. Por lo tanto, estos últimos deben dedicar mayores tiempos de viaje (promedio de 30 minutos) para llegar al mismo alcance escalar de los residentes nuevos.

**Figura 4:** Cartografía de origen-destino de viajes predominantes y área de influencia comunal con motivo de educación para Clúster 5 de Estación Central, 1 y 3 de Independencia



Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos proyecto FONDECYT, 2016.

Finalmente, la disputa de capital espacial se constituye no solo en dimensiones de bajos niveles de acceso a medios de transporte privados, sino también en altos tiempos de viajes de residentes antiguos de casa. En este sentido, los recursos para la movilidad (Apaolaza et al., 2016) tienen un mayor peso en la construcción de desigualdad social puesto que, residentes llamados “vulnerables” tienen tiempos de viaje mayores a residentes “privilegiados” no por un alcance territorial mayor, sino más bien por limitaciones de transporte. Es decir que un alcance territorial menor o también llamado “confinamiento” no es la única forma en que se erigen las dimensiones de desigualdad social. Así también, mayores tiempos de viaje se traducen en una reducción de tiempo para la sociabilidad de residentes antiguos del barrio (Link, 2017). Esta mirada evidencia también las implicancias espaciales del capital de movilidad diferenciado, para relativizar la noción de “pericentro” en el contexto del Gran Santiago. Los patrones de movilidad intercomunal (su dinamismo y carácter no-euclidiano) tergiversan el mapa de jurisdicciones moduladas y estáticas de las comunas y la inercia de las lecturas monocéntricas y centrífugas de las áreas metropolitanas, propias de los estudios urbanos del siglo pasado.

#### 4. Conclusión

El enfoque exploratorio implementado en la investigación evidenció desigualdades en el nivel de capital de movilidad de residentes considerados “vulnerables” respecto a aquellos considerados como “privilegiados” en función de su acceso a la propiedad de la vivienda y

NSE. Existe un bajo nivel de acceso al transporte privado, una alta apropiación del barrio de residencia y bajas competencias físicas para desplazarse en la ciudad por parte de residentes antiguos de los barrios analizados del pericentro de Santiago, esto se traduce en patrones de movilidad barriales menos extensos (limitados), menos costosos y con menores tiempos de viaje. Lo anterior contrasta con altos niveles de acceso a medios de transporte privado, una baja apropiación del barrio de residencia y altas competencias físicas para utilizar transporte público por parte de nuevos residentes. Lo anterior se traduce en patrones de movilidad de escala intercomunal (extensos), más costosos y con mayores tiempos de viaje.

La investigación comprueba un dato de gran relevancia: la existencia de una clara diferenciación de capital de movilidad entre residentes vulnerables y privilegiados a causa de distintos niveles de acceso a transporte privado, distintas competencias físicas y económicas para usar transporte público, y dispar apropiación del barrio de residencia. Este hallazgo desmitifica considerablemente muchos supuestos asociados a la verticalización residencial como asociada a barrios más sustentables, con alcance a los recursos “a pie”.

Se concluye que asegurar una oferta residencial en el centro urbano, espacios con gran acceso a transporte y oportunidades territoriales para sujetos vulnerables no resulta suficiente si no se consideran las condiciones del capital de movilidad de los sujetos vulnerables existentes. Situar a residentes vulnerables en entornos con accesibilidad y oportunidades no asegura el aprovechamiento igualitario de todos ellos. Por lo tanto, el ejercicio político debiese enfocarse en asegurar, no sólo la permanencia o inclusión residencial en un barrio, sino también el acceso a la movilidad y a los medios de transporte público disponibles en éste, considerando los niveles de capital de movilidad de los distintos tipos de residentes, vale decir, a las posibilidades efectivas del derecho a los beneficios de la ciudad.

Nuestro estudio contribuye, por un lado, en introducir una metodología para analizar el poder diferencial del capital de movilidad de los sujetos en la ciudad y, por otro, en desarrollar un marco integral para estimar el capital de movilidad y las prácticas de movilidad cotidiana en los procesos de renovación urbana en altura, que podría llevarse a cierto tipo de indicador para una política pública preocupada de este tema. Existen otras variables que surgen como relevantes pero que no han sido analizadas en profundidad y ameritan ser incluidas en otros estudios. Entre ellas, la nacionalidad de los residentes, sobre todo en casos de grandes procesos migratorios.

## Referencias bibliográficas

- **Apaolaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López-Morales, E., Lukas, M. y Rivera, M. (2016).** Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Íconos, Revista de Ciencias Sociales*, (56), 19-41. <https://doi.org/10.17141/iconos.56.2016.2148>
- **Bourdieu, P. (1986).** The form of capital. In J. G. Tichardson (ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, Greenwood, New York, 241-258.
- **Boer, R., Zheng, Y., Overton, A., Ridgeway, G. y Cohen, D. (2007).** Neighborhood design and walking trips in ten U.S. Metropolitan Areas. *American Journal of Preventive Medicine*, 32(4), 298-304. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2006.12.012>
- **Cresswell, Tim (2010).** Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17 – 31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- **Contreras, Y. (2011).** La recuperación urbana y residencial del centro de Santiago: Nuevos habitantes, cambios socioespaciales significativos. *EURE*, 37(112), 89-113. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612011000300005>

- **Contreras, Y. (2016).** Nuevos habitantes del centro de Santiago. Editorial Universitaria.
- **Dempsey, N. y Jenks, M. (2010).** The future of the compact city. *Built Environment*, 36(1), 116-121. <http://www.jstor.org/stable/23289987>
- **Flamm, M. and Kaufmann, V. (2006).** Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities*, 1(2), 167-189. <https://doi.org/10.1080/17450100600726563>
- **Hernández, D. y Witter, R. (2011).** Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio* 4, 29-46. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027082003>
- **INE. (2002).** Síntesis de resultados del Censo. Chile: Instituto Nacional de Estadísticas
- **Jirón, P. (2010)** Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology*, 4(1), 66-79. <https://doi.org/10.1111/j.1749-5687.2009.00092.x>
- **Kaufmann, V., Bergman, M. and Joye, D. (2004).** Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-56. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- **Kaufmann, V., Audikana, A. (2020).** Mobility capital and motility. In *Handbook of urban mobilities*. Routledge
- **López-Morales, E. (2011).** Gentrification by Ground Rent Dispossession: The Shadows Cast by Large Scale Urban Renewal in Santiago de Chile. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(2), 1-28. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.00961.x>
- **López-Morales, E. (2013).** Gentrificación en Chile: aportes conceptuales y evidencias para una discusión necesaria. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 31-52. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300003>
- **López-Morales, E., Gasic, I., y Meza, D. (2014).** Neoliberalismo, regulación ad-hoc de suelo y gentrificación: el historial de la renovación urbana del sector Santa Isabel, Santiago. *Revista de geografía Norte Grande* (58), 161-177. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022014000200009>
- **López-Morales, E. (2015).** Assessing exclusionary displacement through rent gap analysis in the urban redevelopment of inner Santiago, Chile. *Housing Studies*, 31(5), 540-55. <https://doi.org/10.1080/02673037.2015.1100281>
- **López Morales, E. y Sanhueza, C. (2016).** Diseño y aplicación de metodología de cálculo de valorización de suelo generada por aportes de Metro y regulaciones urbanas: El caso de Santiago de Chile, 2008- 2011. *Conferencia COES-London School of Economics Desigualdades/Inequalities*, Facultad de Economía y Negocios, U. de Chile, 3 noviembre.
- **López-Morales, E. y Orozco, H. (2018).** Ni proletariados ni propietarios: Especuladores. Una radiografía a los agentes de mercado de la gentrificación inmobiliaria en Santiago de Chile. *Scripta Nova*, 23(605), 1-33. <https://doi.org/10.1344/sn2019.23.21710>
- **López-Morales, E., Ruiz-Tagle, J., Santos Junior, O., Blanco, J. & Salinas Arreortúa, L. (2021).** State-led gentrification in three Latin American cities, *Journal of Urban Affairs*, <https://doi.org/10.1080/07352166.2021.1939040>
- **Maloutas, T. y Spyrellis, S. (2016).** Vertical segregation: Mapping the vertical social stratification of residents in Athenian apartment buildings. *Mediterranean*, 127, 27-36. <https://doi.org/10.4000/mediterranee.8378>
- **Marín, H.; Ruiz-Tagle, J.; López-Morales, E.; Orozco, H. & Monsalves, S. (2019).** Gentrificación, clase y capital cultural: Transformaciones socioculturales en barrios peri-centrales de Santiago de Chile. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 166, 107-134. <http://dx.doi.org/10.5477/cis/reis.166.107>
- **Marquet, O. y Miralles-Guasch, C. (2014).** La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos. *Ciudades*, 17(1), 99-120. <https://doi.org/10.24197/ciudades.17.2014.99-120>

Villouta, D.; López-Morales, E.. *Análisis del capital de movilidad de agentes residentes del pericentro de Santiago de Chile: movilidad urbana como acumulación de capital.*

- **Slater, T. (2009).** Missing Marcuse: On gentrification and displacement. *City*, 13(2- 3), 292-311. <https://doi.org/10.1080/13604810902982250>
- **Villouta, D. (2018).** “Motilidad” de agentes residentes en barrios en renovación en altura: análisis de casos pericentrales de Santiago de Chile, 2015-2018. Tesis para optar al grado de Magíster en Urbanismo. Universidad de Chile, Santiago. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/175369>