

Recorridos cotidianos en una ciudad segregada: la experiencia de cruzar Santiago en transporte público

Daily mobility in a segregated city: the experience of crossing Santiago in public transport

María Soledad Ruiz Jabbaz , Danilo Esteban Sanhueza Órdenes ,
Patricio Ignacio Caviedes Núñez , José Francisco González Peña
& Matías Alejandro San-Martín González

Departamento de Psicología, Universidad de Chile

En este artículo se presenta un estudio sobre la experiencia de movilidad cotidiana en transporte público en Santiago, de trabajadores y trabajadoras que residen en comunas periféricas segregadas socioeconómicamente, y cuyos empleos se encuentran en el sector oriente de la ciudad, de mayor nivel socioeconómico. Se realizaron entrevistas semiestructuradas bajo un enfoque cualitativo, analizadas a través del método de codificación abierta de la Teoría Empíricamente Fundamentada. La muestra estuvo compuesta por ocho trabajadores y trabajadoras y se variaron criterios de género y tipo de ocupación. Los resultados dan cuenta de experiencias marcadas por sensaciones de preocupación, estrés y desagrado de parte de las personas participantes, asociadas a condiciones del sistema de transporte y el entorno urbano, como la alta concentración de pasajeros, eventuales situaciones de violencia o humillación, o la pérdida de agencia sobre el propio cuerpo en situaciones de aglomeración. Esto contribuye a la configuración de atmósferas afectivas de estrés e irritación, e imaginarios sociales referidos a los otros pasajeros marcados por la indiferencia, la hostilidad o el temor. Esta experiencia incide negativamente en la posibilidad de experimentar la ciudad como un espacio amable e integrador, reforzando así la vivencia de segregación urbana.

Palabras clave: segregación urbana, movilidad cotidiana, transporte público, atmósferas afectivas

This article presents a study on the experience of daily mobility in public transport in Santiago of workers residing in socioeconomically segregated peripheral areas, and whose jobs are located in the eastern and wealthier areas of the city. Semi-structured interviews were carried out under a qualitative approach. Analysis was conducted through the open coding method of the Grounded Theory. The sample consisted of eight workers. Gender and occupation were varied. The results show great subjective discomfort experienced by the participants. This is associated to the transport system conditions and the urban environment, such as high concentration of passengers, eventual violent or humiliating situations, or the loss of agency over one's own body. These conditions contribute to the formation of affective atmospheres of stress and irritation, as well as social imaginaries of other passengers marked by indifference, hostility or fear. This experience negatively affects the possibility of experiencing and appropriating the city as a welcoming and friendly space, thus reinforcing the experience of urban segregation.

Keywords: urban segregation, daily mobility, public transport, affective atmospheres

Contacto: M. Soledad Ruiz Jabbaz, Departamento de Psicología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile. Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago de Chile. Correo electrónico: marruiz@uchile.cl

Cómo citar: Ruiz Jabbaz, M.S., Sanhueza Órdenes, D.E., Caviedes Núñez, P.I., González Peña, J.F. y San-Martín González, M.A. (2025). Recorridos cotidianos en una ciudad segregada: la experiencia de cruzar Santiago en transporte público. *Revista de Psicología*, 34(1), 1-16. <https://doi.org/10.5354/0719-0581.2025.77399>

Introducción

Desde los años noventa, el interés de las ciencias sociales por la movilidad urbana y el uso del transporte ha aumentado considerablemente. Ello ha permitido visibilizar las distintas modalidades en que los miembros de una sociedad se desplazan a través de la ciudad, como también sus implicancias en la calidad de vida (Morales, 2023). Esta tendencia, conocida como “*Mobility turn*” o “Nuevo paradigma de la movilidad” (Sheller, 2014), ha permitido reparar en las dificultades de ciertos grupos sociales para participar en la vida ciudadana y acceder a oportunidades como empleo, educación y salud, entre otras. Entendiendo que esto involucra dimensiones sociales, culturales y subjetivas, el nuevo paradigma ha facilitado el uso de metodologías cualitativas para conocer en profundidad la experiencia cotidiana y superar la tendencia cuantitativa y sistémica que caracterizaba convencionalmente a los estudios en este ámbito (Errázuriz y Valdés, 2018). De este modo, la investigación actual se ha volcado hacia cuestiones tales como las interacciones sociales, los afectos, las ideas y los recuerdos que participan de la experiencia de desplazamiento (Dixon et al., 2022; Errazuriz y Valdés, 2018).

A partir de esta nueva perspectiva, el trayecto cotidiano se revela como una experiencia de enorme riqueza y complejidad, al ser un espacio-tiempo donde tienen lugar diversos fenómenos sociales. En el caso de la movilidad cotidiana en el espacio urbano, dicho proceso se desarrollará en el marco de la interacción entre las condiciones particulares de la subjetividad individual, y las disposiciones materiales y sociales de la metrópolis (Di Virgilio et al., 2022). Así, afectos, significaciones y prácticas se sucederán e integrarán en esta experiencia plena de sentido, dando lugar a recorridos singulares que configuran espacios y generan construcciones imaginarias (de Certeau, 2025).

En ese marco, el presente artículo discute los resultados de una investigación cuyo propósito fue explorar la experiencia de desplazamiento de personas que habitan en la periferia de Santiago

y trabajan en las comunas de la zona oriente de la capital, ciudad caracterizada por una alta segregación socioeconómica (Matas, 2024; Fuentes et al., 2022).¹ Si bien algunas investigaciones han intentado comprender la movilidad cotidiana en el contexto de la desigualdad espacial y la segregación urbana en Santiago —con énfasis en sus condiciones temporales y espaciales, los significados, las interacciones y los afectos que emergen en ella (Herrero, 2021; Jirón, 2010; Jirón y Gómez, 2018; Jirón y Mansilla, 2014; Jirón et al., 2022; Jouffe y Lazo, 2010; Moreno et al., 2021; Ureta, 2015; Vecchio et al., 2020; López et al., 2021; Zúñiga-Olave et al., 2022)—, en el presente caso se ha integrado la complejidad del recorrido, leído en clave subjetiva, considerando el barrio de origen como punto de partida, el trayecto, los medios de transporte, y el destino final: el espacio laboral y su entorno. Allí es donde las interacciones o los “encuentros” con otros dan lugar a imaginarios sobre la diferencia social, y repercuten en la experiencia cotidiana de la vida urbana, en el contexto de una ciudad segregada.

La experiencia del recorrido cotidiano: lugares, encuentros e imaginarios

Diversos conceptos han sido trabajados para aprehender la experiencia de desplazarse de un punto a otro de la ciudad y los fenómenos que se producen en la interacción entre las personas y los espacios en que esto se realiza. Dos de estas nociones son “lugares móviles” y “lugares transientes”, en las que se entiende que los primeros son donde se realiza el viaje (metro, bus, etc.), mientras que los segundos aluden a los lugares fijos por los que se transita durante el trayecto (paraderos, terminales, etc.) (Jirón, 2010).

Así también se ha propuesto que quienes se desplazan interactúan tanto con las características materiales del espacio como con las personas allí presentes, lo que repercute en la percepción y los afectos asociados con los distintos lugares recorridos. Con la finalidad de comprender esta dimensión de la movilidad se ha empleado el concepto

¹Entendemos aquí por “segregación urbana” la distribución espacial desigual de grupos sociales en la ciudad, lo que configura territorios socioeconómicamente homogéneos, afecta el acceso a oportunidades y servicios, reproduce desigualdades estructurales y genera exclusión territorial (Dadashpoor y Keshavarzi, 2024; Boterman et al., 2020).

de “atmósferas afectivas”, para dar cuenta de las disposiciones corporales y emocionales que un determinado lugar, y la interacción entre quienes allí se encuentran, tiende a facilitar o dificultar en las personas (Anderson, 2010; Sheller, 2023). En la misma línea, por medio de la noción de “ensamblaje” se ha subrayado la imbricación de aspectos materiales, emocionales y de interacción humana que se producen en la experiencia de movilidad (Tironi y Palacios, 2016).

Si bien estos términos captan aspectos relevantes que interactúan al momento de trasladarse, tomados de manera aislada hacen perder de vista la complejidad subjetiva y social que está involucrada en el fenómeno. Por un lado, proponemos que los lugares “móviles” y “transientes”, más que simples medios que constituyen una sucesión en el acto de desplazarse, son apropiados, significados y narrados por las personas transeúntes, configurando un recorrido que alguien sigue para llegar de un lugar a otro, y que se intercepta con tantos otros como transeúntes hay (de Certeau, 2025). Por otro lado, quienes se desplazan no se ven influidos únicamente por las condiciones materiales, afectivas y corporales presentes al momento del encuentro con el espacio y con los otros. Dicha experiencia se elabora a partir de significados, creencias y disposiciones sociales y morales previas que se actualizan en tales encuentros. Así, el recorrido por una ciudad suscita en cada persona la experiencia de otros tiempos, sentidos y lugares, y guarda relación con la memoria, la historia y con significados tanto colectivos como individuales (Benjamin, 2005). De este modo, las prácticas que animan la vida urbana se asocian a imaginarios que permiten a los sujetos organizar, valorar y habitar el espacio (Sandoval et al., 2023; González et al., 2024).

La actualización de dichos sentidos, afectos e imaginarios es gatillada por la presencia de otros y otras durante el recorrido, en el encuentro con la alteridad en el contexto de anonimato, que produce interrelaciones que pueden ir desde una

interacción pasajera e improvisada como un intercambio de miradas, hasta una más extendida como una cita concertada (Faier y Rofel, 2014). A partir de esos encuentros, cada persona percibe e interpreta la relación con otras y con los distintos espacios de la ciudad (Hiernaux, 2007; Valentine y Sadgrove, 2014).

Por último, cabe señalar que estas dimensiones que constituyen la experiencia del traslado se sitúan en un lugar y tiempo específicos, haciendo de dichos afectos, imaginarios y relaciones sociales, prácticas encarnadas (Valentine y Sadgrove, 2014). En nuestro caso hablamos de la ciudad de Santiago de Chile, que como ya se mencionó, resulta altamente segregada por razones socioeconómicas. En particular, nos referimos a recorridos cotidianos realizados en transporte público, esto es, en el sistema actualmente denominado Red y antes conocido como Transantiago.

La movilidad cotidiana en una ciudad segregada

Santiago no sólo es una ciudad altamente segregada socioeconómicamente, sino también muy desigual. Ejemplo de ello es que, en términos de desplazamientos por razones laborales, la zona centro-oriente² posee mayores recursos socioeconómicos³ y acoge trabajadores y trabajadoras de todas las comunas. Sin embargo, una proporción muy baja de sus residentes viaja a trabajar fuera de sus límites (Fuentes et al., 2017).

Debido a esta configuración urbana, el acceso a oportunidades económicas, sociales y culturales se concentra en los sectores de mayores ingresos, lo que hace de la movilidad un aspecto crucial en la vida de las personas que habitan en zonas desfavorecidas. Para quienes viven en sectores más alejados del eje centro-oriente, el transporte público es el principal medio de desplazamiento, dado que no pueden costear sus traslados en vehículo particular (Herrero, 2021; Moreno et al., 2021). De este

² Se considera aquí como zona centro-oriente aquella constituida por las comunas de Santiago, Providencia, Ñuñoa, La Reina, Las Condes, Vitacura y Lo Barnechea (Fuentes et al., 2017).

³ Según el Índice de Prioridad Social elaborado por la Secretaría Regional Ministerial de Desarrollo y Familia (2024), comunas de élite como Vitacura, Las Condes y Providencia son consideradas sin prioridad social, mientras que comunas periféricas como La Pintana, Lo Espejo y Cerro Navia tienen una alta prioridad social. Este índice considera aspectos relevantes del desarrollo social comunal, como son la dimensión de ingresos económicos, educación y salud.

modo, el sistema de transporte urbano en una metrópolis como Santiago es de la más alta importancia, pues forma parte de la vida cotidiana de millones de personas (Hurtubia et al., 2024).

Considerando esta realidad y la necesidad de facilitar el desplazamiento por la ciudad, en el año 2007 se implementó el sistema de transporte metropolitano Transantiago, hoy denominado Red. Al mismo tiempo, el horizonte con esta transformación fue convertir a la capital de Chile en una ciudad de “clase mundial”, moderna y atractiva para el mercado (Ureta, 2015).

La propuesta gubernamental consistió en el rediseño físico y operacional del sistema de transporte, la modernización tecnológica de los servicios, la mejora en la información dirigida a usuarios y usuarias, la integración física, operacional y tarifaria, así como la profesionalización del personal de conducción. El plan hizo del Metro de Santiago un actor articulador de los diversos recorridos de autobuses, con el objetivo de mejorar la conectividad entre los distintos puntos de la ciudad (Olavarría, 2013).

Al momento de su implementación, Transantiago mostró diversas fallas, lo que generó una percepción negativa en la población usuaria. Entre las principales críticas figuraron la baja cantidad de autobuses, las deficiencias en el monitoreo de su frecuencia y en el diseño de líneas alimentadoras (Olavarría, 2013), lo que acetuó el carácter segregado que ya poseía la ciudad, al dificultar la movilidad de los sectores periféricos. El diseño operacional del sistema de transporte coincidía en gran medida con las divisiones comunales y eso generó efectos territoriales dispares: mientras en algunas zonas facilitó los desplazamientos y el desarrollo de servicios, en otras reforzó fronteras urbanas, promoviendo el abandono. Además, aunque mejoró la conectividad entre el centro y la periferia, subestimó el tránsito entre comunas periféricas, limitando el acceso directo a servicios esenciales como salud, educación y trabajo (Cortés y Figueroa, 2013).

Estas fallas afectaron directamente la experiencia de viaje de usuarias y usuarios, quienes refirieron una marcada vivencia de incomodidad en comparación con el sistema anterior, asociada a la baja frecuencia de buses, la escasa cobertura de los

recorridos y la ausencia de combinaciones entre transportes (Ureta, 2015).

Si bien a lo largo de los años el sistema ha experimentado importantes mejoras, tales como el rediseño de algunas rutas, la inauguración de nuevas líneas del metro, y el aumento de recorridos y paraderos de microbuses (Centro de Transporte Sustentable de México A. C., 2017), subsisten numerosos problemas.

Varios estudios dan cuenta de los efectos de estas deficiencias en la experiencia de movilidad cotidiana en Santiago. Largos tiempos de espera, falta de buses, inadecuada conexión con el sistema Metro y hacinamiento al interior del transporte han terminado por producir un sentimiento de constante agotamiento y estrés en pasajeros y pasajeras (Tiznado-Aitken et al., 2019; Suazo-Vecino et al., 2020). Al decir de Araujo (2019), el anonimato indiferente propio de la ciudad deviene anonimato irritante a causa de la violencia y la competencia por el espacio. A esto se agrega la sensación de inseguridad por la posibilidad de ser objeto de asaltos y de abusos de connotación sexual (Busco et al., 2022; Tiznado-Aitken y Sagaris, 2024).

Los problemas expuestos que para muchas personas implican atravesar Santiago, junto con la extensión de los viajes, han configurado una experiencia de movilidad descrita como un “efecto túnel”, consistente en la sensación de no tener ningún contacto con el exterior (Jirón, 2010), algo que dificulta la interacción con la ciudad. Lo anterior, sumado a una política habitacional que desplaza a los sectores de menores ingresos a la periferia y los excluye de los centros de salud, educación y trabajo, ha convertido al transporte público, según algunos autores, en una fuente de reproducción de la desigualdad y la exclusión social (Avellaneda y Lazo, 2011; Jirón, 2014). La frecuencia errática de los buses, los extensos tiempos de traslado y las atmósferas afectivas negativas (Tironi y Palacios, 2016) inciden en la cantidad y calidad del tiempo que se le dedica a la familia y a las actividades recreacionales (Figueroa et al., 2017; Fleischer y Marín, 2019) —los costos de viaje, tanto monetarios como temporales, se muestran fuertemente asociados a sectores desfavorecidos y segregados socioeconómicamente—, y reproducen dinámicas de desigualdad socio espacial (Cortez et al., 2021; Moreno et al., 2021).

Método

Con la finalidad de comprender la experiencia de desplazamiento cotidiano en transporte público de personas que habitan en comunas periféricas de la ciudad de Santiago y se trasladan a trabajar al eje centro-oriental de la capital, se utilizó un enfoque metodológico cualitativo, en tanto permite comprender los significados subjetivos y sociales que constituyen las vivencias cotidianas (Mey, 2023).

El tipo de muestreo realizado fue intencional (Meyer, 2022). La muestra estuvo compuesta por un total de ocho personas, tres hombres y cinco mujeres, cuyas edades fluctuaron entre los 22 y 57 años. Los criterios de inclusión fueron el tiempo de desplazamiento y el uso del transporte público, el tipo de ocupación laboral, el lugar de residencia y el lugar de trabajo.

En relación con el tiempo de desplazamiento se contempló un mínimo de 90 minutos y al menos un transbordo entre dos medios de transporte público iguales o distintos (por ejemplo, combinación de dos recorridos de buses, o de bus y metro), desde la casa al trabajo y viceversa.

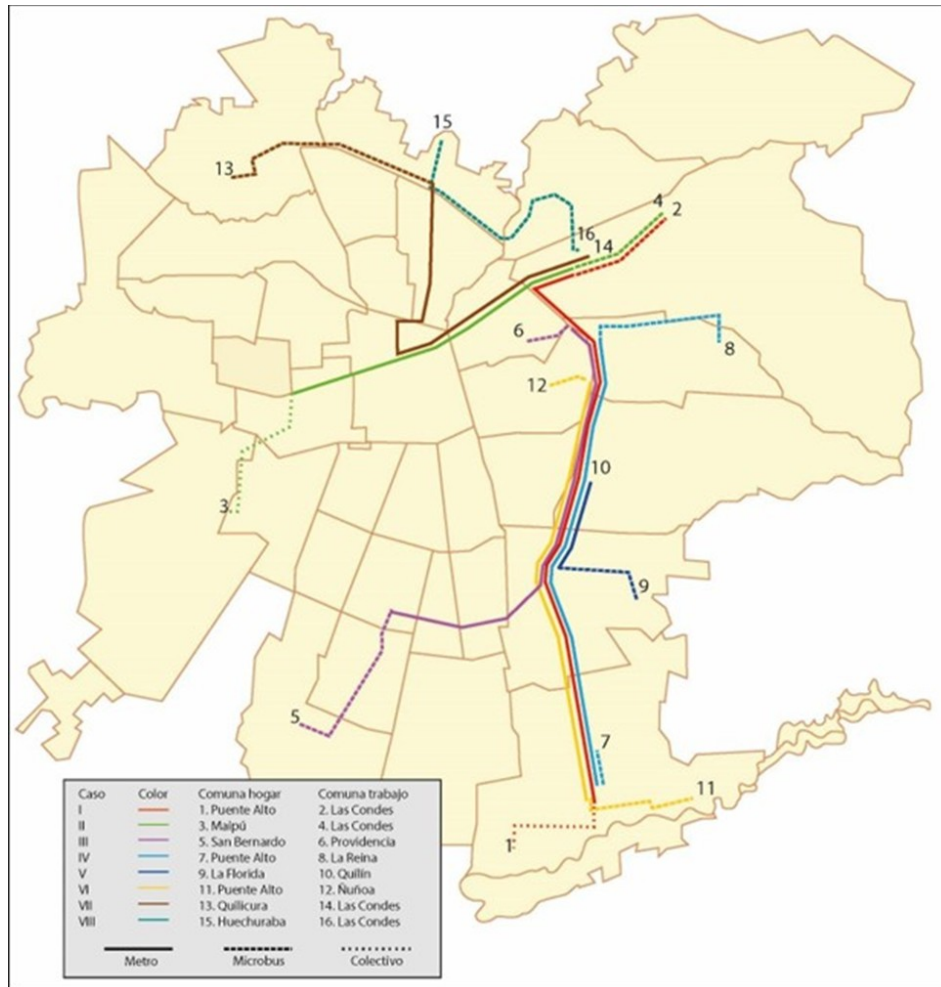
En cuanto a la ocupación y el lugar de desempeño laboral, se consideraron trabajadores y trabajadoras sin calificación formal, residentes en comunas periféricas de Santiago (Bresciani, 2021); su trabajo debía ubicarse en el sector de alta renta de la capital: el eje centro-oriental (Fuentes-Arce et al., 2022). Se escogió esta zona porque constituye un polo de atracción laboral hacia el que se moviliza una gran cantidad de habitantes de la ciudad (Bresciani, 2021).

La Tabla 1 expone la distribución final de la muestra, y la Figura 1 un mapa con los recorridos descritos por los y las participantes.

Tabla 1
Distribución de la muestra

Entrevista	Género	Edad	Ocupación	Sector de residencia	Sector laboral
I	H	34	VR.	Bajos de Mena, Puente Alto	Alto Las Condes, Las Condes
II	H	37	VR	Maipú (límite Cerrillos)	Alto Las Condes, Las Condes
III	M	43	TCP	Santa Marta, San Bernardo	Bilbao esq. Lyon, Providencia
IV	H	42	O	Parad. 33 Vicuña Mackenna, Puente Alto	Valenzuela Puelma, La Reina
V	M	57	VR	Jardín Alto, La Florida	Avda. Tobalaba, Quilín
VI	M	44	TCP	Villa Primavera, Puente Alto	Irarrázaval con Ramón Cruz, Ñuñoa
VII	M	52	VR	Valle Lo Campino, Quilicura	Apumanque, Las Condes
VIII	M	22	VR	Huechuraba (sector parque Huechuraba)	Kidzania, Parque Araucano, Las Condes

Nota: H: Hombre; M: Mujer; VR: Vendedor de Retail; TCP: Trabajadora de Casa Particular; y O: Obrero.

Figura 1*Mapa de los recorridos cotidianos de entrevistados y entrevistadas*

Fuente: Elaboración propia.

Técnica de producción de información

Para la recogida de información se utilizó la entrevista semiestructurada, ya que permite la emergencia de significados subjetivos y sociales (Roulston y Halpin, 2022), en este caso sobre la experiencia de movilidad cotidiana. En la entrevista se abordaron los distintos momentos cotidianos que conforman la experiencia de desplazamiento en el transporte público, tanto en el trayecto matutino hacia el trabajo, como en el retorno vespertino al hogar. La conversación se estructuró siguiendo el orden temporal de ambos itinerarios, abordando primero el periodo previo a la salida del hogar y el desplazamiento hacia el trabajo, y luego el viaje de regreso y el arribo a casa. Se indagó sobre las actividades realizadas antes de salir, tanto individuales como familiares, y en ambos recorridos se

exploraron las dimensiones afectivas, corporales y de vínculo con otras personas, así como los imaginarios de la ciudad y sus habitantes. Asimismo, se consultó sobre el retorno a los hogares y las consecuencias de las condiciones en las que se producen sus recorridos cotidianos en el ámbito personal y familiar.

La conversación se llevó a cabo en un lugar y horario acordados según la comodidad y disponibilidad de las entrevistadas y los entrevistados. Antes de comenzar se leyó en conjunto un consentimiento informado que detallaba el objetivo del estudio y la voluntariedad de su participación, la confidencialidad de los datos y el hecho de que la entrevista sería grabada; luego se destinó un tiempo para responder preguntas y se firmaron dos

copias del consentimiento (una para cada participante y otra para el equipo investigador).

Las entrevistas se llevaron a cabo entre marzo y septiembre de 2019, y tuvieron una duración aproximada de una hora. Cabe destacar que, pese al tiempo transcurrido desde la realización del terreno de la investigación, la información producida se muestra del todo actual para comprender el fenómeno de interés, pues las condiciones en las que se desarrolla la movilidad en transporte público no han variado sustantivamente (Valenzuela-Levi, 2023).

Método de análisis de la información

El análisis de la información se desarrolló de manera simultánea a la realización de las entrevistas. Para ello, el primer paso consistió en la transcripción literal del material verbal y la anonimización de su contenido. A continuación se aplicaron los principios de la codificación abierta de la Teoría Empíricamente Fundamentada (Strauss y Corbin, 2008), con la conceptualización y segmentación de las entrevistas de manera inductiva. El equipo investigador codificó de forma independiente cada entrevista y consensuó los análisis en reuniones periódicas. El proceso de comparación entre casos permitió generar de modo emergente subcategorías y categorías más abstractas, de las cuales se identificaron dos con mayor grado de saturación: momentos del recorrido, e imaginarios de la ciudad y sus habitantes. Paralelamente se crearon memos que alimentaron el proceso interpretativo y su vinculación con la literatura teórica (Charmaz, 2024).

Resultados

A continuación se presentan los resultados organizados en dos apartados: la experiencia de los y las participantes, relatada de acuerdo a los distintos momentos del recorrido, incluyendo las dimensiones corporales, afectivas y de vínculo con el otro, así como la percepción del sistema de transporte; y los imaginarios de ciudad y sus habitantes que emergen de los relatos.

Momentos del recorrido: encuentros y atmósferas afectivas

Prácticamente la totalidad de los y las participantes, cuando se refiere al tiempo que dispone entre el momento de despertar y salir de casa para tomar el transporte, reporta que sólo hace lo estrictamente necesario: labores de higiene personal y tomar desayuno. En el caso de las mujeres con hijos o hijas y marido, a estas labores se añade servir el desayuno y/o dejar preparado el almuerzo. El momento previo a la salida de casa está marcado por la premura: cada minuto cuenta en este lapso de tiempo, y para ello se debe seguir una rutina que permita aprovecharlo al máximo:

Bien organizado, o sea, lo que es el baño que es lo más complicado a veces en la mañana, la pelea por el baño, pero estamos organizados en tiempo, o sea, yo primero, después [nombre hijo],⁴ después [nombre hija] (...) siempre organizados. (Entrevista VII)

Al momento de tomar la locomoción colectiva, es posible advertir que la principal decisión de los entrevistados y las entrevistadas se juega entre la optimización del tiempo y la comodidad, criterios que resultan difíciles de conciliar producto de las demoras en los recorridos de buses, la sobrecarga de pasajeros y la escasez de tiempo. Algunas manifestaciones de lo anterior son, por el lado de la preferencia de la comodidad: esperar el bus que se demora más, pero que deja más cerca del destino; o caminar hasta un paradero más lejano a casa, para tomar un bus con asientos disponibles. Por el lado de la optimización del tiempo, hay quienes prefieren viajar en un bus sobrecargado, pero de recorrido más directo o rápido, u otros que prefieren el uso del metro a pesar del atochamiento de pasajeros, debido a sus “tiempos ordenados”.

Una vez en el transporte, y durante todo el recorrido, la mayoría de los y las participantes señalan experiencias desagradables, tanto a nivel corporal como afectivo. La sensación predominante es de pérdida de control y de agencia, pues las aglomeraciones pueden llegar a hacer del propio cuerpo un objeto controlado por la multitud:

⁴ Entre corchetes se presentan menciones a personas que han sido anonimizadas, y aclaraciones o completamiento de frases para hacer comprensible lo dicho por entrevistados y entrevistadas.

Lleno, compadre, es un caos. Y en la tarde lo mismo, la gente te empuja (...) los que suben ahí en Elisa Correa, no suben, te suben, te suben, y empujando, un caos. (Entrevista IV)

En las horas punta, el desagrado alcanza su máxima expresión: se señala ser “subido o bajado” del transporte, o bien, no poder descender donde corresponde. Para contrarrestar la displacentera sensación de ser arrastrado por los desplazamientos de la multitud, se implementan pequeñas estrategias que apuntan a recobrar el control sobre el propio cuerpo:

Uno ya sabe la aglomeración, dónde ubicarte, en qué puerta del metro (...) no me pongo en la fila dónde está todo el montón de gente para entrar hacia San Pablo. Entonces yo me meto hacia el otro lado, hacia Los Dominicos (...) y de arriba me devuelvo con el metro vacío. (Entrevista VII)

No obstante, en general este tipo de acciones sólo son posibles de realizar si se cuenta con suficiente tiempo. A lo anterior se suma la falta de espacio, de aire y la presencia de malos olores, un aspecto que señalan principalmente las mujeres:

En la línea roja⁵ yo me doy cuenta de que sube más gente, y sube más gente como de poblaciones para allá (...) se nota por los olores más encima, eso es lo que más me desagrada a mí, los olores (...) Porque no se bañan, no se lavan la ropa, se siente. (Entrevista V)

En concordancia con lo expuesto previamente, la atmósfera afectiva que predomina es de irritación y estrés. Según las personas entrevistadas, las aglomeraciones nuevamente juegan un papel fundamental, puesto que, sumadas a la presión por llegar a tiempo al lugar de trabajo en la mañana, o al cansancio asociado a la jornada laboral durante la tarde, predisponen a competir y pelear entre sí, llegando incluso a la agresión física:

Hay gente hasta que pelea, yo he visto hasta peleas, peleas a combos, gente que no puede subir. Igual es comprensible, porque no se puede subir, van todos a la pega. (Entrevista IV)

Al abordar el transporte, algunas personas no respetan las filas, lo que genera altercados; otros no pagan el pasaje, una conducta que es reprobada en algunas entrevistas, al considerarlas un acto irresponsable que impacta colectivamente, ya que conlleva un alza en las tarifas. Al momento de descender, mientras tanto, suele presentarse una importante dificultad para el propio desplazamiento, producto de la aglomeración de personas cerca de las puertas de microbuses o vagones. Sobre ambas ocasiones, entrevistadas y entrevistados relatan numerosos pleitos y faltas de respeto:

Yo encuentro que no se respetan, porque si alguno pasa a empujar al otro, la otra le responde al tiro [inmediatamente]. Yo, ahí arriba, cuando trabajaba en Las Condes, muchas mañanas yo vi peleas (...) porque se pasaban a llevar, se insultaban, se empujaban, de todo. (Entrevista V)

Por otra parte, este ambiente de tensión se ve intensificado por el temor constante a que se produzcan situaciones de acoso y/o robos, una sensación alimentada por experiencias previas en las que han sido víctimas o testigos:

En el metro ya no puedes andar tranquilo, tienes que andar vivo [atento] con tu billetera, con tu celular. Tienes que andar siempre despierto. (Entrevista IV)

Asimismo, la pasividad con la que otros pasajeros suelen enfrentar situaciones conflictivas o abusivas es fuente de rabia e impotencia, pues muchas veces las personas entrevistadas asocian a las víctimas con personas significativas, principalmente familiares. Así lo relatan en los casos en que han podido brindar ayuda:

A mí me tocó ver una niña de liceo que la noté que se sentía mal. En ese momento, ella justo baja y se desmaya, ¡y yo veo pasar a la gente encima! Ahí me bajé, aunque no era mi estación, pero me bajé detrás de ella a ayudarla, hasta que llegara un guardia. Yo decía, le puede tocar a mi hija, a alguien que conozca, en realidad no podía creer lo que estaba viendo. (Entrevista III)

⁵ Se refiere a la línea 1, la más transitada del sistema Metro de Santiago.

Considerando la atmósfera afectiva de irritación y estrés predominante en las experiencias de encuentro, otorgan un gran valor a los momentos de tranquilidad durante el trayecto, que se expresa en la búsqueda del aislamiento y la evitación del contacto con otros. Así, algunas personas aprovechan ese tiempo para dormir o descansar, mientras que otras escuchan música o utilizan el celular, lo que contribuye a hacer más llevadero el viaje:

No me gusta buscar amistades en la micro, me carga que me conversen cuando yo quiero venir... a veces no vengo durmiendo, pero quiero cerrar los ojos, quiero escuchar música. (Entrevista III)

No obstante, ciertas experiencias de encuentro pueden experimentarse como gratificantes, particularmente cuando se trata de personas vecinas o compañeras de trabajo con los que se puede compartir parte del trayecto.

En general, el regreso al hogar se describe de un modo muy similar al viaje de ida, agregándose a esto el cansancio y el deseo de llegar pronto al destino. El tiempo tras salir del trabajo resulta insuficiente para descansar y estar con la familia como se quisiera, algo que genera mucha frustración:

Llego en la noche y están durmiendo, entonces eso es, no sé, duro (...) siento que me pierdo hartas cosas (...) podría estar más tiempo con mis hijas, leerles un cuento, enseñarles (...) salir con ellas, andar en bicicleta, cualquier cosa. (Entrevista I)

De este modo, al llegar a casa, la mayoría se preocupa de destinar tiempo para compartir con sus familiares, especialmente en torno a la mesa:

Llego a terminar el día allá [a la casa]. Cocinar, tomar once y compartir un ratito con la familia. Ver noticias, que es como lo más interesante al final del día. Y se termina el día (...) [Ahí estoy] con mi hija, y espero a la más grande cuando llega, y a mi marido igual. Ahí compartimos. (Entrevista VI)

Al malestar que produce regresar tarde a sus hogares, se suma el hecho de que muchos entrevistados y entrevistadas prefieren ocupar el tiempo libre en sus barrios de residencia, para no tener que repetir la experiencia de viajar en transporte público:

Yo en mis días libres odio salir, odio tomar el metro o la micro no, yo prefiero estar en la casa (...) debe ser que paso mucho tiempo arriba de la micro. (Entrevista I)

No obstante lo descrito hasta aquí, la percepción del sistema de transporte es variada, ya que coexisten apreciaciones tanto positivas como negativas. Las personas reconocen al Metro de Santiago como una pieza crucial para la movilidad cotidiana, pues cuenta con la ventaja de tener mayor regularidad temporal en comparación con los microbuses, junto con una infraestructura que, comparativamente, entrega mayor comodidad:

Es cómodo, es parejito, rápido, según como uno vaya, en el fondo es uno la que tiene que apurarse, o sea, tomarlo a tiempo. (...) Además, nos lleva a destino. (Entrevista VI)

Sin embargo, la comodidad relativa del metro está condicionada al grado de aglomeración en trenes y estaciones, lo que depende de la hora en la que se utiliza este medio de transporte. Un entrevistado narra lo que sucede durante el horario punta de la mañana:

Puente Alto es el colapso total. Hay que esperar tres, cuatro vagones para recién subirse. (...) Hay veces en que está la estación llena, que ni siquiera se puede entrar (...) ya es normal que colapse. (...) Y la gente sube a empujones. (Entrevista I)

En cuanto al sistema de autobuses, la valoración es decididamente más negativa. Aunque se perciben importantes diferencias entre sectores de la ciudad, en general los aspectos más críticos son la deficiente infraestructura de los paraderos, que no son aptos para sortear la lluvia y el calor, así como la calidad y el acondicionamiento interior de los autobuses, cuyo diseño tiende a ser considerado como incongruente con las necesidades de usuarias y usuarios:

Hay algunas micros, pero como raras las micros, porque traen puerta por los dos lados, pero abren una todo el rato (...). [Además] como que son hechos para los gringos, nosotros quedamos todos con las piernas colgando. (...) Parecemos muñequitos (risas). Otra cosa, que los asientos plásticos, muy helados. (Entrevista VI)

En relación con el sistema para abordar los buses, las opiniones son encontradas: mientras que algunos entrevistados señalan que preferían el anterior pues existía mayor fiscalización para pagar el pasaje, otros consideran que el actual es más ordenado, ya que en algunos lugares hay funcionarios que organizan en filas a quienes esperan el transporte, y en otros se coordinan autónomamente.

Finalmente se plantea que aún hay sectores en que los buses son antiguos y se encuentran en mal estado, porque su renovación depende del nivel socioeconómico de las comunas. En ese caso se ven desfavorecidas las de menores recursos.

Imaginarios de ciudad y sus habitantes

Los relatos del grupo de trabajadores y trabajadoras entrevistadas sobre sus desplazamientos cotidianos reflejan imaginarios urbanos atravesados por la percepción de diferencias socioeconómicas entre distintos espacios y sus habitantes. De ese modo se configura una visión estratificada y segregada de la ciudad, expresada en contrastes tanto materiales (infraestructura y provisión de servicios), como culturales (comportamiento y vestimenta), entre los barrios de origen y los lugares de destino.

En relación con los primeros, esto es, los lugares de residencia, es común observar que se les describa como entornos peligrosos. Si bien algunos señalan que, a pesar de lo conflictivo del ambiente, se sienten seguros —ya sea porque han vivido o trabajado mucho tiempo allí—, otros manifiestan gran temor a sufrir un asalto o agresión:

Yo tengo una rutina, mire, yo salgo y siempre me persigno. Salgo y me persigno y camino. Tengo que llegar al colectivo, y del colectivo ahí ya yo estoy salvado porque ahí ya yo llego a la Plaza de Puente Alto. (Entrevista I)

Aunque la sensación de peligro no es homogénea ni constante entre las personas consultadas, la mayoría manifiesta sentimientos de temor en determinados momentos del día: temprano por la mañana y tarde durante la noche. Esto, junto a la evaluación de falta de presencia policial, la acu-

mulación de basura, la insuficiencia de servicios básicos y áreas verdes contribuye a generar una experiencia del territorio marcada por la precariedad en la mayor parte de los relatos.

En contraste, las entrevistadas y los entrevistados identifican a los sectores de mayores recursos como limpios, con menos ruido, más espaciosos y provistos de áreas verdes:

[Refiriéndose a la comparación entre la comuna en la que trabaja y el barrio en el que vive] Hay más áreas verdes acá, eso me gusta a mí, los árboles, ves más naturaleza. Todavía para acá para arriba⁶ ves casas bonitas, hay una arquitectura (...) es piola, es tranquilo. (Entrevista IV)

Asimismo, existe una sensación de mayor seguridad y tranquilidad asociada a estos espacios, donde pueden realizar actividades que en sus barrios de origen resultan más complejas:

[Refiriéndose a su experiencia en una plaza de Providencia] A veces hasta dormía una hora, una hora y media (...) y con el bolso, la cartera, el bolso, una bolsa, ahí nunca se me perdió nada, no. Las áreas verdes, los juegos, las piletas, esas cosas son impagables. (Entrevista III)

Desde la perspectiva de algunos entrevistados y entrevistadas, estas diferencias no sólo se reflejarían en las características urbanísticas de los distintos sectores de la ciudad, sino también en el aspecto y comportamiento de las personas. Los y las habitantes de comunas más pobres mostrarían, con mayor frecuencia, comportamientos agresivos y conflictivos en el transporte público, y a la vez tendrían menos cuidado en su apariencia personal y modales. En ese sentido, la evasión del pago suele significarse como indicador negativo de dichas diferencias culturales:

[Refiriéndose al lugar en que vive] Si la micro lleva cincuenta personas pagaremos cinco, y todos los demás pasan gratis. Para la mayoría de la gente es tonto el que paga. Bueno, aparte de los garabatos, las peleas con el chofer, que “¡apúrate!”, que si la

⁶ En Santiago, esta expresión alude a las zonas de mayor nivel socioeconómico, ubicadas en el sector oriente y más elevadas por su proximidad a los faldeos precordilleranos.

micro queda en pana ahí queda la embarrada.⁷ Prácticamente quieren pegarle al chofer. (Entrevista III)

En comparación, de acuerdo a las entrevistas, las personas de nivel socioeconómico más alto tendrían mayor educación y, por ende, mejores modales y menor disposición a las agresiones, lo que haría que incluso sus peleas resulten menos intimidantes para quienes las observan:

Cuando se ponen a pelear las mujeres, se tiran el pelo, se dicen “rota⁸ ordinaria”, cosas muy suaves. Y son como tan regias para decirse cosas. Son como “pituquitas”.⁹ (Entrevista III).

El relato de estos contrastes urbanos suele acompañarse de la identificación de ciertos lugares de la ciudad que operan al modo de hitos o “umbrales” espaciales, demarcando los límites entre los sectores de más y menos recursos, tales como Plaza Egaña, el paradero 14 de Vicuña Mackenna y Plaza Italia. Por ejemplo, con respecto a este último lugar, según un entrevistado, el personal de aseo Municipal tendría un uniforme distinto de Plaza Italia “hacia abajo” (poniente) o “hacia arriba” (oriente):

Bonito acá, otro mundo [refiriéndose al lugar en que trabaja] (...) hasta las mismas personas que hacen aseo se visten diferentes. De Plaza Italia para arriba tú ves a todas las personas que hacen aseo con logos fosforescentes (...) hasta la vestimenta de ellos es diferente. De Plaza Italia para abajo con suerte andan con una polera naranja o amarilla. (Entrevista II)

Discusión y conclusiones

Los resultados de esta investigación muestran que la experiencia subjetiva de las trabajadoras y trabajadores participantes que recorren cotidianamente Santiago en transporte público se encuentra predominantemente marcada por el desagrado y la preocupación; evidencian la injerencia que las características de la infraestructura del transporte urbano tienen sobre la subjetividad, en la medida en que su funcionamiento, ritmos y eventuales fallos predisponen afectivamente a los transeúntes en un

sentido predominantemente negativo. La pérdida de la agencia y del control del cuerpo, así como la incomodidad a propósito de la aglomeración y la sensación de caos, configuran una atmósfera afectiva de irritación y estrés (Tiznado-Aitken et al., 2019), cuestión que se agudiza al considerar la presión por llegar al trabajo en la mañana, o el cansancio y los deseos de retornar al hogar por la tarde. Las condiciones deficitarias a nivel de la infraestructura de los lugares móviles y transientes que integran el sistema Red y, principalmente, las importantes y permanentes aglomeraciones producidas por los problemas en la regulación de los flujos y la densidad de pasajeros, conforman el otro aspecto del ensamblaje (Tironi y Palacios, 2016) que caracteriza a estos recorridos. De esta forma, en los y las transeúntes se propician actitudes de aislamiento, rechazo y/o indiferencia, con respecto a los acontecimientos circundantes, al modo del “efecto túnel” descrito por Jirón (2010).

Producto de las condiciones recién descritas, el imaginario del otro que se construye a lo largo de los trayectos se encuentra marcado por una predisposición generalizada hacia la hostilidad y la competencia por el espacio. La escena de la aglomeración de cuerpos al interior de buses, vagones o estaciones de metro parece condensar las dimensiones centrales de este imaginario, al representar los aspectos más deshumanizantes asociados al recorrido cotidiano: la invasión indeseada del espacio personal, la posibilidad de ser parte de situaciones violentas, como peleas, robos o abusos, o la sensación de pérdida de autonomía del propio cuerpo. Bajo esta configuración, la indiferencia y distancia que caracteriza el encuentro con otros anónimos con los que se comparte el recorrido, se torna fuente de irritación (Araujo, 2019), competencia y eventual daño, y propician la manifestación de diversas formas de agresividad.

Como consecuencia, los usuarios y las usuarias del transporte público difícilmente pueden reconocerse como sujetos que comparten una misma experiencia, pues las condiciones en las que se experimentan los desplazamientos en Santiago no

⁷ Expresión que se utiliza en Chile para describir situaciones problemáticas o conflictivas.

⁸ Término utilizado para referirse denostativamente a alguien de clase social baja.

⁹ Se usa para referirse despectivamente a una persona que es o pretende ser de clase social alta.

propician la identificación con un “nosotros” posible. Muestra de ello es que en las escasas oportunidades en que los entrevistados y las entrevistadas relataron haber prestado ayuda a otros durante el viaje, lo hicieron porque la persona socorrida les evocaba a algún familiar. En este sentido, la identificación que facilita el acto solidario se produce no con un “otro” cualquiera, sino con uno que aparece como conocido.

La vivencia de la diferencia social también se expresa en la escisión que atraviesa los imaginarios sobre pasajeros y pasajeras del transporte y los habitantes de la ciudad, que se despliegan a lo largo del recorrido, así como en el reconocimiento de hitos o *umbrales* que dividen la urbe. Por medio de un lenguaje dicotómico que enfatiza diferencias en la seguridad, las costumbres, la limpieza y la calidad de vida atribuidas a distintos sectores de Santiago, los relatos aquí presentados nos hablan de una experiencia urbana marcada por la segregación socioespacial y socioeconómica, tanto dentro como fuera del transporte, y en relación no sólo a los y las transeúntes, sino también al entorno ciudadano.

Por otro lado, el efecto del uso del transporte público se hace sentir en otros espacios cotidianos, ya que los largos tiempos de viaje producen cambios en las dinámicas del grupo familiar, en tanto el tiempo libre se reduce drásticamente, lo que impacta en la calidad de vida, como señalan Figueroa et al. (2017) y Fleischer y Marín (2019). En relación con esto, los patrones de movilidad impiden el acceso y disfrute de la ciudad pues muchos entrevistados prefieren quedarse en sus hogares en el poco tiempo libre del que disponen, para no reproducir la irritante experiencia de traslado (Madrid-Solorza et al., 2023) o evitar los altos costos monetarios que conlleva (Moreno et al., 2021).

A partir de lo expuesto, el concepto de recorrido utilizado en este estudio permite comprender el desplazamiento urbano como un fenómeno integral, al incorporar no sólo los medios de transporte y sus dimensiones materiales, simbólicas y afectivas, sino también los imaginarios asociados a lugares, a otros y otras, y a los puntos de partida y llegada. Esta mirada revela que las condiciones en que se desarrolla la movilidad, lejos de favorecer experiencias positivas del espacio público y de la convivencia entre ciudadanos anónimos de dis-

tintos orígenes —en una de las pocas instancias en que tienen la oportunidad de coincidir—, obstaculizan la identificación de los usuarios y las usuarias con un “nosotros” posible, debilitando con ello su potencial socializador (Tuvikene et al., 2023).

Más aún, el estrés y la frustración asociados en gran medida a los problemas de las políticas públicas implementadas en el sector, y a los múltiples obstáculos que impone la movilidad cotidiana (de tipo espacial, económico, familiar, etc.), consolidan la experiencia de una urbe segregada y reproducen (y amplifican) la vivencia de la desigualdad en términos socioeconómicos, ya que se dificulta el acceso a la ciudad y el encuentro en espacios comunes (Cortez et al., 2021).

Considerando todo lo anterior, y atendiendo al panorama actual del sistema de transporte, resulta imperativo que agentes estatales, prestadores de servicios e instituciones académicas realicen estudios que incorporen las experiencias y opiniones de las personas usuarias a la hora de dar forma a mejoras, tanto en su funcionamiento como en la infraestructura. Resultados como los aquí reportados podrían verse ampliamente enriquecidos con muestras más numerosas y diversas, que incluyan, por ejemplo, a la población de la tercera edad, un segmento etario que puede resultar especialmente vulnerable a las condiciones deficitarias de infraestructura y regulación de flujos de pasajeros. Así también, la incorporación de un mayor número de hombres a futuras investigaciones podría problematizar las diferencias de género, aspecto poco explorado aun en los estudios sobre movilidad cotidiana en nuestro país. Con ello se espera avanzar en la resolución de las necesidades de usuarios y usuarias del transporte, bajo estándares de modernidad y eficiencia alguna vez prometidos.

Referencias

- Anderson, B. (2010). Affective atmospheres. *Emotion, Space and Society*, 2(2), 77-81. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2009.08.005>
- Araujo, K. (2019). La calle y las experiencias de la desigualdad. En K. Araujo (ed.), *Las Calles. Un estudio sobre Santiago de Chile* (pp. 41-64). LOM Ediciones.
- Avellaneda, P., y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de

- dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, 4, 47-58. <https://doi.org/10.34096/rtt.i4.256>
- Benjamin, W. (2005). *El libro de los pasajes*. Akal.
- Boterman, W.R., Musterd, S., & Manting, D. (2020). Multiple dimensions of residential segregation. The case of the metropolitan area of Amsterdam. *Urban Geography*, 42(4), 481-506. <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1724439>
- Bresciani, L. (2021). Región metropolitana de Santiago de Chile: globalización y desigualdad. En F. Carrión y P. Cepeda (eds.), *Ciudad Capitales en América Latina: capitalidad y autonomía*. (pp. 303-326). FLACSO.
- Busco, C., González, F., & Lillo, L. (2022). Safety, Gender, and the Public Transport System in Santiago, Chile. *Sustainability*, 14(24), 16484. <https://doi.org/10.3390/su142416484>
- Centro de Transporte Sustentable de México A.C. (2017). *Informe de la evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la provincial de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto*. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno de Chile. https://www.dtpm.cl/descargas/estudios/Informe%20de%20Evaluaci%C3%B3n%20Externa%20al%20Sistema%20de%20Transporte%20P%C3%BAblico%20de%20Santiago_2018.pdf
- Charmaz, K. (2024). *Constructing Grounded Theory: A practical Guide through Qualitative Analysis*. Sage.
- Cortés, A., y Figueroa, S. (2013). Fronteras de movilidad: oportunidades y obstáculos urbanos del sistema de transporte público de Santiago de Chile. *Estudios Socio territoriales. Revista de Geografía*, 13, 125-147. <https://ojs2.fch.unicen.edu.ar/ojs-3.1.0/index.php/estudios-socioterritoriales/article/view/1380>
- Cortez, M., Codocedo, K., Illesca, J.M., Busco, C., y González, F. (2021). Desigualdad y evasión en el transporte público de Santiago: aproximación etnográfica al Transantiago. *Autoc-tonía. Revista de Ciencias Sociales e Historia*, 5(2), 454-473. <https://doi.org/10.23854/autoc.v5i2.222>
- Dadashpoor, H., & Keshavarzi, S. (2024). Defining urban segregation: A qualitative meta-synthesis. *Cities*, 149, 104947. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104947>
- de Certeau, M. (2025). The Practice of Everyday Life. *Contesti. Città, Territori, Progetti*, 2. <https://doi.org/10.36253/contest-16147>
- Di Virgilio, M., Brikman, D., y Najman, M. (2022). Más allá de las fronteras residenciales: un estudio de la segregación desde la movilidad cotidiana. *Economía, sociedad y territorio*, 22(69), 427-456. <https://doi.org/10.22136/est20221734>
- Dixon, J., Sturgeon, B., Huck, J., Hocking, B., Jarman, N., Bryan, D., Whyatt, D., Davies, G., & Tredoux, C. (2022). Navigating the divided city: Place identity and the time-geography of segregation. *Journal of Environmental Psychology*, 84, 1-18. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2022.101908>
- Errázuriz, T., y Valdés, E. (2018). ¿Horario Valle o Punta? Movilidad cotidiana e imaginarios urbanos en Talca. *Revista de geografía Norte Grande*, 69, 211-238. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022018000100211>
- Faier, L., & Rofel, L. (2014). Ethnographies of Encounter. *Annual Review of Anthropology*, 43, 363-377. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-102313-030210>
- Figueroa, C., Hodgson, F., Mullen, C., & Timms, P. (2017). Creating inequality in accessibility: The relationship between transport and social housing policy in deprived areas of Santiago de Chile. *Journal of Transport Geography*, 67, 102-109. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.006>
- Fleischer, F., y Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *Revista EURE*, 19(155), 27-47. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612019000200027>
- Fuentes-Arce, L., Ramírez, M.I., Rodríguez, S., & Señoret, A. (2022). Socio-spatial differentiation in a Latin American metropolis: urban structure, residential mobility, and real estate in the high-income cone of Santiago de Chile. *International Journal of Urban Sciences*, 27(2), 195-214. <https://doi.org/10.1080/12265934.2022.2116087>

- Fuentes, L., Mac-Clure, O., Moya, C., y Olivos, O. (2017). Santiago de Chile: ¿ciudad de ciudades? Desigualdades sociales en zonas de mercado laboral local. *Revista Cepal*, 121, 93-110. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/41146-santiago-chile-ciudad-ciudades-desigualdades-sociales-zonas-mercado-laboral>
- Fuentes, L., Truffello, R., & Flores, M. (2022). Impact of Land Use Diversity on Daytime Social Segregation Patterns in Santiago de Chile. *Buildings*, 12(2), 149. <https://doi.org/10.3390/buildings12020149>
- González, O.A.G., Comeán, L.B.S., y Rodríguez, G.V. (2024). El imaginario urbano y las emociones en la ciudad desde un enfoque sistémico. *Cuadernos del Centro de Estudios en Diseño y Comunicación*, 228, 179-193. <https://doi.org/10.18682/cdc.vi228.11330>
- Herrero, S. (2021). ¿Qué variables de movilidad están asociadas con la pobreza urbana? El caso de Santiago de Chile y Quito. *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(47), 9510. <http://dx.doi.org/10.5821/ace.16.47.9510>
- Hiernaux, D. (2007). Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. *EURE*, 33(99), 17-30. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000200003>
- Hurtubia, R., Waintrub, N., y Raveau, S. (2024). *Encuesta de Movilidad de Santiago 2024 (EMS 2024): Informe de Resultados*. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, CEDEUS. <https://doi.org/10.7764/cedeus.li.03>
- 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>
- Jirón, P., y Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40(121), 5-28. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>
- Jirón, P., y Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30(2), 55-72. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142245>
- Jirón, P., Solar-Ortega, M., Rubio, M., Cortés, S., Cid, B., & Carrasco, J. (2022). The spatialization of care. Weaving care relations through mobility. *Revista INVI*, 37(104), 199-229. <https://dx.doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>
- Jouffe, Y., y Lazo, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE*, 36(108), 29-47. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612010000200002>
- López, M.C., Codocedo, K., Illesca, M.J., Busco, C., y González, F. (2021). Desigualdad y evasión en el transporte público de Santiago: aproximación etnográfica al Transantiago. *Autoctonía: Revista de Ciencias Sociales e Historia*, 5(2), 454-473. <https://doi.org/10.23854/autoc.v5i2.222>
- Madrid-Solorza, S., Marquet, O., Fuentes, L., & Miralles-Guasch, C. (2023). Urban Vitality Conditions and Neighborhood Satisfaction in a Latin American City: The Case of Santiago de Chile. *Journal of Urban Planning and Development*, 149(3). <https://doi.org/10.1061/JUPDDM.UPENG-4332>
- Matas, M.I. (2024). Beyond residential segregation: Mapping Chilean social housing project residents' vulnerability. *Journal of Urban Management*, 13(1), 140-156. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2023.12.003>
- Mey, G. (2023). Qualitative Methodology. In J. Zumbach, D.A. Bernstein, S. Narciss & G. Marsico (eds.), *International Handbook of Psychology Learning and Teaching*. Springer International Handbooks of Education. (pp. 453-478). Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-28745-0_22
- Meyer, M., & Mayrhofer, W. (2022). Selecting a sample. In U. Flick (ed.), *The SAGE Handbook of Qualitative Research Design* (Vol. 2, pp. 273-289). Sage. <https://doi.org/10.4135/9781529770278>
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2024). *Índice de prioridad social de comunas 2024*. Gobierno de Chile. [Revista de Psicología
2025, 34\(1\), 1-15](https://nubeinver-</p>
</div>
<div data-bbox=)

- siones.cl/webnube/2024/04/29/indice-de-prioridad-social-de-comunas-region-metropolitana-de-santiago/
- Morales, F.E. (2023). Movilidad urbana y transporte público. Estado sobre el orden de interacción de la ciudad. *Investigaciones Sociales*, 48, 227-243. <https://doi.org/10.15381/is.n48.17706>
- Moreno, D.F., Figueroa, Ó., y Gurdon, C. (2021). Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago. *Revista INVI*, 36(102), 54-79. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200054>
- Olavarria, M. (2013). De la formulación a la implementación del Transantiago: Análisis del proceso político de una política pública. *Gestión y política pública*, 22(2), 355-400. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13328943003>
- Roulston, K., & Halpin, S. (2022). Designing qualitative research using interview data. In U. Flick (Ed.), *The SAGE Handbook of Qualitative Research Design* (Vol. 2, pp. 667-683). Sage. <https://doi.org/10.4135/9781529770278>
- Sandoval, A., Greene, M., & Di Masso, A. (2023). El apego al recorrido en el centro de Santiago de Chile. *Revista INVI*, 38(107), 205-231. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2023.67096>
- Sheller, M. (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current sociology*, 62(6), 789-811. <https://doi.org/10.1177/0011392114533211>
- Sheller, M. (2023). Public spaces of transport as mobile public spheres and atmospheric publics. *Urban Studies*, 60(15), pp. 3158-3164. <https://doi.org/10.1177/00420980231191931>
- Strauss, A., & Corbin, J. (2008). *Basics of Qualitative Research*. Sage.
- Suazo-Vecino, G., Muñoz, J. C., & Fuentes Arce, L. (2020). The displacement of Santiago de Chile's downtown during 1990-2015: travel time effects on eradicated population. *Sustainability*, 12(1), 289. <https://doi.org/10.3390/su12010289>
- Tironi, M., & Palacios, R. (2016). Affects and urban infrastructures: Researching users' daily experiences of Santiago de Chile's transport system. *Emotion, Space and Society*, 21, 41-49. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2016.10.003>
- Tiznado-Aitken, I., Muñoz, J., Iglesias, V., y Giraldez, F. (2019). *Las inequidades de la movilidad urbana. Brechas entre los grupos socioeconómicos en Santiago de Chile (Documento n°1 para Políticas Públicas)*. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, CEDEUS. <https://doi.org/10.7764/cedeus.dpp.01>
- Tiznado-Aitken, I., & Sagaris, L. (2024). Uncovering gender-based violence and harassment in public transport: Lessons for spatial and transport justice. *Journal of transport geography*, 114, 103766. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103766>
- Tuvikene, T., Sgibnev, W., Kęłowski, W., & Finch, J. (2023). Public transport as public space: Introduction. *Urban Studies*, 60(15), 2963-2978. <https://doi.org/10.1177/00420980231203106>
- Ureta, S. (2015). *Assembling Policy. Transantiago, Human Devices, and the Dream of a World-Class Society*. MIT Press.
- Valentine, G., & Sadgrove, J. (2014). Biographical Narratives of Encounter: The Significance of Mobility and Emplacement in Shaping Attitudes towards Difference. *Urban Studies*, 51(9), 1979-1994. <https://doi.org/10.1177/0042098013504142>
- Valenzuela-Levi, N. (2023). Income inequality and rule-systems within public transport: A study of Medellín (Colombia) and Santiago (Chile). *Journal of Transport Geography*, 112, 103700. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103700>
- Vecchio, G., Castillo, B., y Steiniger, S. (2020). Movilidad urbana y personas mayores en Santiago de Chile: el valor de integrar métodos de análisis, un estudio en el barrio San Eugenio. *Revista De Urbanismo*, 43, 26-45. <http://dx.doi.org/https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.57090>
- Zúñiga-Olave, C., y Herrmann-Lunecke, M. (2022). Labores de cuidado y covid-19: cambios en la movilidad cotidiana de mujeres en Santiago, Chile. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 73, 15-33. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5183>

Fecha de recepción: 11 de enero de 2025
Fecha de aceptación: 25 de junio de 2025