

◇ CAPÍTULO 1

Transporte y segregación urbana en Santiago de Chile: del hartazgo al estallido social

Gabriela Frandsen

Université de Montréal

1. Introducción

El estallido social del 18 de octubre de 2019 encarna el profundo malestar de la sociedad chilena ante la incesante precarización laboral que sufrió durante décadas, así como ante la consiguiente fragilización de sus condiciones de vida. Las promesas neoliberales de mejora generalizada y de progreso socioeconómico habían terminado por dar paso a la constatación de que, a pesar del inmenso esfuerzo que la sociedad había realizado para ajustarse a las condiciones que el sistema le imponía al ansiado progreso, los que realmente se habían beneficiado eran tan solo los que más tenían. Los chilenos, en su mayoría, estaban agotados y endeudados; y debían hacer frente al futuro en medio de la incertidumbre de no saber qué podía ocurrirles si debían enfrentarse al desempleo, a la enfermedad, o a nuevas subas de unos precios que ya les resultaban asfixiantes. Ante las presiones crecientes y las estrecheces cada vez mayores, buena parte de la sociedad terminó por sublevarse en contra de ese sistema que no solo la había extenuado, sino que seguía apretando cada vez más fuerte.

Si bien el estallido social se replicó en numerosas poblaciones de todo el país, su origen, epicentro y lugar de mayor impacto fue la capital nacional. Por ello, este trabajo intenta poner los hechos acaecidos durante octubre de 2019 bajo la luz de lo que numerosos santiaguinos de diversa extracción social manifestaron en una serie de entrevistas que se llevaron a cabo antes, durante y pocos meses después del estallido social.¹ Los entrevistados cuentan sus experiencias de la vida en Santiago y su comprensión de las dinámicas sociales que se entrecruzan en la ciudad. Vamos a concentrarnos en el modo en que la concepción de la estructura urbana condiciona la vida de sus habitantes, y la manera en que repercute en la vivencia que tienen de la ciudad y del transporte.

1 Las entrevistas forman parte del corpus que fue reunido en el marco del proyecto Mobilité Urbaine et Ressources Langagières à Santiago du Chili, coordinado por Juan C. Godenzzi, y financiado por el CRSH, Canadá.

En lo que sigue, se presenta, en primer lugar, el marco teórico del análisis, el cual se sustenta sobre los conceptos de *comunidad* e *inmunidad*, tal como han sido formulados por Roberto Esposito (§2). A continuación, se muestra que la estructura misma de la ciudad de Santiago refleja una visión social y una determinada opción política (§3). Luego, sobre la base de los testimonios de los entrevistados, se presenta el problema del transporte y la segregación urbana desde la percepción de las clases favorecidas (§4.1), la clase media (§4.2) y las clases desfavorecidas (§4.3). Se concluye con algunas consideraciones finales (§5).

2. Comunidad e inmunidad: la visión de Roberto Esposito

La vida en comunidad plantea numerosas ventajas, pero también innumerables riesgos, problemas y complicaciones. El filósofo italiano Roberto Esposito dedicó parte de su reflexión a esta temática y concibió un modelo que intenta comprender las diversas dinámicas a las que da lugar. Afirma que las relaciones pueden basarse tanto en mecanismos de amenaza y defensa entre los diversos actores partícipes de la vida en común, como en relaciones interesadas por el equilibrio, más igualitarias, más simbióticas, en las que las diversas partes en interacción buscan una configuración que posibilite la coexistencia en los mejores términos posibles.

Esposito utiliza el concepto de inmunidad para describir el modo en que los participantes de la vida comunitaria se protegen los unos de los otros; y explica que, si lo que une a los individuos es lo común (aquello que forma comunidad), cada individuo y grupo también establece mecanismos de defensa a fines de protegerse de la amenaza que la presencia de los otros hace pesar sobre la seguridad y la identidad propias. Esposito habla entonces de una tensión permanente entre *comunidad*, lo que nos mantiene unidos, e *inmunidad*, lo que nos defiende del riesgo que representan los otros para nuestra individualidad. Y si bien las estrategias inmunitarias podrían ser variadas, la humanidad por lo general ha creado dispositivos concebidos como defensas negativas (esto es, mediante mecanismos de control y de exclusión).

Esposito hace notar que la visión clásica de inmunidad usa e instrumentaliza una metáfora de guerra. Pero lo que se está constatando cada vez más en la investigación médica y biológica es que, en realidad, consiste en el equilibrio dinámico de la suerte de ecosistema que constituye, en el fondo, todo organismo. La inmunidad por lo tanto es un proceso en constante movimiento, ya que tanto el individuo como su medioambiente cambian permanentemente. En ese sentido, Esposito (2005) cita a Alfred Tauber, que retoma al patólogo Ilya Mechnikoff:

[Tauber] sostiene que la conservación de la integridad orgánica es solo una función derivada y secundaria del sistema inmunitario, si se la compara con la principal: definir la identidad del sujeto; así, interpreta esta última no como algo definitivo e inmodificable, sino como el producto, siempre cambiante, de una interacción dinámica y competitiva con el medio. (236)

Si tradicionalmente la contraposición entre intereses comunitarios y grupales o individuales se ha resuelto creando fronteras, en Occidente, sobre todo desde comienzos de la Modernidad, los grupos intentan reestablecer una protección para sí, mediante el uso de una inmunidad negativa que toma la separación, la exclusión del otro como esencia de la protección. Así, para prevenir el riesgo de lo común, se instaura la propiedad. Lo común se fragmenta en “estados individuales y, en el interior de estos, [en espacios de] los individuos que los habitan” (Esposito “Comunidad y violencia” 00:13:54). La Modernidad, en especial, instaura los dispositivos de lo estatal y lo privado. Según esta visión, la única manera de controlar la violencia (que supone innata) de la comunidad originaria y garantizar la seguridad es ceder lo propio, lo individual: “solo la fragmentación de lo que es común puede garantizar la seguridad ausente en la comunidad originaria” (Esposito “Comunidad y violencia” 00:17:35).

Sin embargo, el problema de este sistema de seguridad es que no elimina la violencia, sino que la vuelve exclusiva del poder que controla: un sistema jurídico – nacido siempre de una guerra o conflicto – que debe ejercer violencia para que la sociedad siga estando en orden. Su actuación es negativa: no pacífica, sino que se arroga el monopolio de la violencia, y, en consecuencia, solo puede garantizar el orden ejerciendo una violencia moderada, ordenada. En definitiva, en este tipo de sistema es el miedo el que garantiza el orden comunitario. Pero ¿qué pasa cuando otros factores se vuelven más potentes o urgentes y llevan a esos seres controlados por el miedo a vencerlo?; ¿cuando la sociedad, la masa, dice basta, y retoma el uso de la violencia?; ¿cuando el monstruo dormido, encadenado, se despierta y se agita? Ciertamente, la comunidad en su conjunto es mucho más fuerte que el dispositivo creado para ordenarla, sujetándola mediante el miedo. Todas las rebeliones y las revoluciones dan fe de este hecho. La inmunidad negativa no es en realidad más efectiva que una alambrada eléctrica: sin resolver el problema, lo mantiene controlado únicamente en condiciones normales, mientras quienes están cerca de ella no están realmente decididos a atravesarla.

Pero Esposito también dice que este tipo de concepción de la inmunidad no es el único: sustentada en la realidad que descubren y confirman cada vez más las investigaciones médicas, otra concepción es posible. Una visión ecológica, de equilibrio e interrelación entre los elementos que componen la comunidad, elementos siempre diferentes, irreductibles a simples modelos, que buscan equilibrarse dinámicamente en medio del cambio incesante que caracteriza a todo ser vivo. En ese modelo, sin embargo, el contacto ya no puede reducirse a estar cerca, separados por alambradas. Las relaciones se reconocen como lo que son esencialmente: intercambios, acciones de unos sobre los otros, y de todos sobre lo común. En ese sentido, requieren instaurar la convivencia y el diálogo como mecanismos básicos de la vida en común, de la “co-munidad”.

Si consideramos los sucesos de octubre de 2019, se puede decir que Chile hizo un intento de dejar atrás su condición de sociedad controlada de acuerdo a una visión inmunitaria negativa para transformarse en una sociedad mucho más en línea con esa segunda definición: los procesos que desembocaron en la creación de una Asamblea encargada de crear una nueva Constitución reivindicaban justamente la inclusión y la igualdad de derechos en el reconocimiento de la diferencia, resaltando la importancia de los pueblos originarios y de las diversas y numerosas minorías en la realidad identitaria de la nación. Sin embargo, como se sabe, este gesto se ha detenido y ha habido una regresión. El re-equilibrio del ecosistema social de un modo menos vertical sigue siendo una tarea pendiente.

3. Urbanismo y sociedad

La estructura de toda ciudad refleja una visión social; y todo cambio de esa visión queda plasmado en ella, condicionando inevitablemente la vida de sus residentes. Si observamos una ciudad, podemos advertir esos cambios de visión, que van creando diversas estructuras urbanas superpuestas, integradas con mayor o menor éxito. Así, antiguos barrios de calles angostas son más tarde atravesados por autopistas o avenidas, cambiando completamente la vida de sus habitantes; o terrenos desafectados de viejos ramales de ferrocarril se reciclan en barrios de lujo a los que los vecinos de los barrios humildes que los rodean no tienen mayor acceso, debido a precios para ellos prohibitivos. En el caso de Santiago, la visión urbana que materializa la ciudad es fuertemente jerárquica, fragmentaria, generadora de profundas desigualdades sociales que se corporizan en barreras físicas difíciles de franquear, y en limitaciones materiales que deben sufrirse inevitablemente. La ciudad está concebida como un conjunto de áreas relativamente aisladas, habitadas por diferentes segmentos sociales; y los testimonios de entrevistados de diversos grupos y clases socioeconómicas dejan en claro que los santiaguinos en general son muy conscientes del alto grado de segregación que presenta su ciudad. En palabras de nuestro primer entrevistado, un joven de clase alta, “la gente vive en su burbuja y no habla con nadie más”.²

El segundo entrevistado también lo deja clarísimo: en Providencia (lugar de clase acomodada) “no se ven flaites³ porque los arrinconaron y los sacaron”. Refiere que pasó lo mismo con los mapuches: los arrinconaron en reservas. “No vas a hablar con un mapuche o un flaite porque no los vas a cruzar. Su medio no se cruza con el nuestro”. Es decir que las zonas que hoy ocupan los

2 Para preservar el anonimato de las personas entrevistadas, los identificamos según el orden en que aparecen en nuestro texto. Incluimos información sobre su edad, género y algunas otras características sociales cuando sea posible.

3 Según el *Diccionario de uso del español de Chile (DUECh)*, el término “flaite”, en Chile, designa a una “persona de clase social baja y comportamiento extravagante, que es relacionada generalmente con el mundo delictual” (RAE 2010). Por su parte, el *Diccionario de americanismos* de la Asociación de Academias de la Lengua Española agrega un sentido más general, al decir que el término también se aplica a una “persona de comportamiento poco refinado”, o a una “cosa de mala o poca calidad” (ASALE 2010).

barrios acomodados tenían presencia de habitantes de otras clases sociales, pero que estos fueron desplazados por la nueva planificación. Esta es una descripción que pone de manifiesto un control de la ocupación socioeconómica de la ciudad mediante mecanismos activos, específicamente orientados, y no simplemente un reordenamiento espontáneo. Se instauran así barreras de diversa índole que aglutinan en zonas diferenciadas de la ciudad a los habitantes de determinadas clases socioeconómicas. De igual manera, el tercer entrevistado (mapuche y profesor de *mapudungun*⁴) lo pone de manifiesto al afirmar que no conoce todo Santiago porque “hay lugares que nosotros no entramos por la barrera económica”. Esa barrera, muchas veces infranqueable, se vio fortalecida en los últimos años por las medidas económicas de corte neoliberal implementadas por el gobierno nacional. Y ante la inseguridad que percibe en la comuna de San Bernardo (este entrevistado afirma “andar siempre asustado”), dice que “para estar en un lugar más seguro hay que tener plata”.

Las infraestructuras de cada área reflejan la valoración social que se les asigna: las más ricas absorben la mayor parte de los recursos, tienen buenas infraestructuras, están bien mantenidas, son modernas, son espaciales, confortables y relativamente seguras. Tienden a ser autónomas: sus habitantes pueden realizar prácticamente todas sus actividades cotidianas sin necesidad de salir de ellas. En cambio, las reservadas a las clases más bajas son periféricas, afectadas por carencias severas en prácticamente todos los aspectos: servicios, infraestructuras, espacios de recreación, espacios culturales, seguridad y, sobre todo, salud. Sus habitantes también pueden llevar adelante sus actividades sin casi salir de allí, pero de hacerlo deben resignarse a vivir sin progreso, ni laboral ni cultural. Y si deciden salir de su zona de residencia, deben sacrificar buena parte de su tiempo libre, ya que el transporte hacia y desde zonas más favorecidas les consume el tiempo en que no trabajan: hagan lo que hagan, están condenados a pagar un alto precio por estar en la ciudad. El caso típico de esta encrucijada vital podría ser el que se le plantea al obrero de construcción: las obras más importantes se dan en las zonas más ricas de la urbe, y para desplazarse hasta allí, en horas pico, o para regresar de las mismas, debe pasar varias horas por día hacinado en micros que atraviesan la ciudad.

Por su parte, la cuarta entrevistada echa luz sobre esta temática al relacionar violencia con desigualdad, cuando afirma que la violencia y la delincuencia, en general, ocurren porque “hay un sistema que favorece [que no es igualitario], que hay gente que va a pasarla mal y gente que son unos pocos que van a pasarla bien”. La lógica de la sociedad es la desigualdad, y eso se refleja en la estructura de la ciudad: “Y tú ves que en Santiago hay partes donde está la gente que tiene el privilegio y otras que no tienen nada”. Para dimensionar lo que esta concepción urbana puede producirles a los habitantes de una ciudad semejante, consideremos por unos instantes qué estado le

4 El *mapudungun*, o *mapuzungun* es la lengua del pueblo mapuche.

genera a una persona vivir en un espacio sano, agradable, verde, bien mantenido, seguro y sin ruidos molestos, y qué sensación genera vivir en un ámbito de hacinamiento, suciedad, falta de servicios mínimos (como luz, desagüe o agua), sin espacios de recreación, sin tráfico ordenado, y sujeto a altos niveles de peligrosidad. La vida que se vive en el día a día de cada uno de esos dos entornos es muy diferente: la primera, evidentemente, materializa lo que deseamos como ámbito de desarrollo, como espacio en el cual somos capaces de imaginarnos felices y de intentar progresar. En el segundo caso, la desmoralización llega mucho más fácilmente, y la percepción de la desigualdad se vuelve evidente. De allí a sentir la injusticia, la marginación o el riesgo de caer en una inseguridad aún más profunda, hay solo un paso; y estos son precisamente los factores que menciona nuestro quinto entrevistado como razón profunda de los sucesos de octubre de 2019, algo que veremos en el siguiente apartado (4.1.).

4. La ciudad y la relación entre los diversos grupos socioeconómicos

El urbanismo de la ciudad de Santiago responde mayormente a una visión vertical, autoritaria y segregacionista, concebida para crear agrupaciones por clase social que se aíslan sin barreras. Para ello, diversas zonas urbanas corresponden a clases completamente separadas. Los pobres viven en los lugares menos deseados de la ciudad, que son por eso mismo –en un sistema de mercado– los menos caros, instaurando una distancia para acceder a la parte principal de la ciudad (más cara), donde se ubica la mayoría de las instituciones importantes. Mientras que los grupos favorecidos cuentan con un acceso fácil a esas instituciones y recursos socioculturales, los desfavorecidos sufren un acceso difícil a las mismas. Este tipo de urbanismo genera de por sí una marginalización de la presencia de los pobres en puestos laborales valorizados, en instituciones o empresas, con las que son poco familiares. Y la familiaridad tiene mucha importancia en el terreno laboral y en el reconocimiento social: gran parte de los puestos de trabajo de calidad se cubren mediante referenciación. En consecuencia, las personas de menos recursos tienden a encontrar trabajos o bien en su ámbito, o –fuera de este– en posiciones marginales poco remuneradas.

En la estructura misma de la ciudad vemos entonces en acción un dispositivo que utiliza la distancia para separar los diversos grupos sociales que en ella viven, segregando clases y grupos no favorecidos, que se hallan en posición periférica respecto a las áreas de servicios, de cultura, de recreación y de trabajo de calidad. Esta distancia física también implica distancia social, ya que impone a quienes la sufren un mayor esfuerzo para lograr lo mismo que otra persona, no sujeta a esa dificultad, obtiene con más facilidad. La distancia física entonces equivale también a tener que recorrer una mayor distancia (en términos de esfuerzo, de privaciones, o de resistencia frente a la adversidad) para llegar a aquello que se busca.

Es interesante señalar que este dispositivo se refuerza mediante la acción de otro, notablemente eficaz, que actúa en situación de cercanía, imponiendo una distancia que recrea los efectos de la distancia física suprimida de modo inmediato. Se trata del lenguaje, que –junto con otros marcadores socioculturales como la vestimenta, corte de cabello o lenguaje corporal– instrumentaliza eficazmente la distancia social. A través de su uso, aunque la persona desfavorecida coincida en un espacio de la ciudad con otras más favorecidas, su identidad se revelará inevitable e inmediatamente apenas se exprese. Más aún: a pesar de que se pliegue a esos otros códigos de clase que hemos mencionado (vestimenta, estudios, o cortes de cabello), nunca podrá esconder completamente su identidad, aunque sí pueda hacerla menos divergente; y en eso consiste gran parte de los procesos de adaptación sociocultural. Utilizado en términos de inmunidad negativa, este mecanismo sirve para mantener separados a los miembros de las clases bajas dentro de los dominios de clases más altas, cuando coinciden geográficamente para ejercer los pocos roles que, por necesidad de los habitantes de la zona, les son consentidos, esto es: trabajos poco calificados o valorizados (empleos domésticos en casas de familias favorecidas, puestos de jardinero, empleado en el mantenimiento, o cuidadores de niños o ancianos). Pero también se manifiesta en ámbitos menos definidos, y es el caso que enfrentan los estudiantes universitarios, o los profesionales, comerciantes y artistas provenientes de medios socioeconómicos desfavorecidos.

La exclusión se sella entonces por el lenguaje: aún si alguien de una clase social baja se encuentra o trabaja en un espacio urbano rico, su habla lo denuncia y simplemente no será tratado como uno más por los del lugar. La desigualdad y la asimetría se plantean entonces como base de las relaciones entre los diferentes grupos desde la misma concepción de la ciudad y su planificación. Aunque nuestro trabajo se centra en la movilidad urbana de los habitantes de Santiago, nos parece fundamental señalar este mecanismo, por la eficacia que confiere al de la distancia física, y por la importancia que cobra al dimensionar las reivindicaciones de diversidad que atraviesan los reclamos ligados a las manifestaciones que comenzaron en octubre de 2019.

Ahora bien, si la ciudad está integrada por zonas relativamente autónomas, agrupadas en una misma urbe, buena parte del desplazamiento entre ellas se realiza mediante el uso de medios de transporte, sobre todo –para las clases menos favorecidas– del transporte público, que constituye el medio más generalizado para trasladarse entre el domicilio y el lugar de trabajo. El transporte parece constituir un tema álgido en la vida de los santiaguinos. De hecho, el comienzo de las protestas que llevaron al estallido social se puede encontrar en la decisión de aumentar el precio del boleto de metro; una decisión que, a gran cantidad de ciudadanos, sumidos en un esfuerzo constante sin prácticamente recompensa, le sonó a provocación. Ese fue el detonador de una profunda reacción de rechazo que pone de manifiesto una gigantesca acumulación de malestar, insatisfacción y cansancio, contenida, aparentemente, por diques más frágiles y menos sólidos de lo que el gobierno creía. Pero

dada la importancia cotidiana que el transporte parece tener en la vida de los ciudadanos, es fácil comprender que una provocación en este campo pueda desencadenar una respuesta tan potente por parte de quienes se sienten afectados por ella.

El malestar de la mayor parte del espectro social, que se manifestó tanto violenta como pacíficamente en los sucesos de octubre de 2019 y posteriores, se percibe ya en el testimonio de los santiaguinos, en una serie de entrevistas (realizadas entre 2017 y 2020) que tomamos como referencia para realizar este trabajo. En general, los entrevistados de todos los grupos socioeconómicos y demográficos coinciden en designar al transporte, junto con la desigualdad (que este pone de manifiesto) como el principal problema de la ciudad. En las páginas que siguen nos vamos a interesar por la vivencia que esos entrevistados manifiestan acerca de la ciudad, del transporte y de la igualdad o desigualdad que experimentan en sus relaciones con los otros habitantes.

4.1. Desigualdad y peligro: el problema del transporte en la percepción de las clases favorecidas

Resulta un hecho significativo que, en los testimonios recogidos, muchas de las personas pertenecientes a las clases altas parecen, por el tipo de problemáticas que enfrentan, ser más bien integrantes de la clase media. Se puede, de hecho, apreciar a qué grado la presión del neoliberalismo y de la estructura vertical del Estado se hizo sentir sobre la gran mayoría de los chilenos, aún de aquellos que se contaban entre los más acomodados. En muchos de los testimonios de personas pertenecientes a esta clase (que no se ubican, sin embargo, en el grupo bastante selecto de las grandes fortunas del país), se puede percibir a qué punto se sienten vulnerables: reportan altibajos económicos e incertidumbre acerca del futuro, especialmente cuando se proyectan al momento en que dejen de pertenecer a la población activa, previendo una baja de ingresos que puede colocarlos en situación de aprietos financieros.

Un testimonio muy representativo de este grupo es el que brinda el quinto entrevistado (antropólogo, trabajador independiente) cuando comenta que la sociedad actual alimenta con su trabajo constante un sistema que la consume: “como en Matrix, das tu energía por una ilusión. Nos pasa igual: la gente trabaja para, 70% va a pagar la tarjeta, las facturas [...] es lo mismo”. Es decir que aún las clases altas, que tratan de vivir el sueño de bienestar, confort y placer que se les vende, no hacen otra cosa que trabajar sin descanso, solo para endeudarse sistemáticamente. Llamativamente, son las personas que están en el fragmento más privilegiado de la clase alta, en general, quienes parecen ser las más desconectadas de los problemas más acuciantes de la sociedad, y las que más perciben a los demás grupos como peligrosos. Fuera del contexto de las entrevistas, el caso emblemático que representa esta actitud es el de Cecilia Morel, esposa de Sebastián Piñera (presidente de la nación durante el estallido social), que, a pesar de ser funcionaria pública y sostener un discurso de democracia conveniente a su posición, durante el estallido social, se refiere a los manifestantes, en su

grupo íntimo, llamándolos “alienígenas” (La Nación). Para ella, como integrante de la autopercebida clase superior, los otros son extraterrestres que amenazan su existencia privilegiada. Y constata, frente a la violencia desplegada por los manifestantes, que ya no se puede conservar la gigantesca acumulación de privilegios que su grupo social venía disfrutando: “vamos a tener que compartir”. Ese compartir está motivado únicamente por el peligro, que la clase privilegiada percibe como muy real y amedrentador, de que esos “alienígenas” se avienten en contra suyo y se apropien de todo.

Según lo recogido en los testimonios, la clase alta y media alta parece dividida en dos facciones: una, la de los más desconectados de los problemas del resto de la sociedad, y otra, la de los que perciben claramente la injusticia y la desigualdad social que estructura la sociedad chilena en general y la ciudad de Santiago en particular, aunque consideren a menudo que, si las clases bajas pudieran entrar más libremente en sus barrios, traerían un aumento de la delincuencia y la inseguridad (caso mencionado en dos de las entrevistas recogidas). Esta misma actitud se reproduce cuando consideran el tema del transporte: hay un grupo que no se preocupa demasiado por el asunto, al no sentirse concernido por él, y otro que percibe el transporte como uno de los principales problemas de la ciudad. Si esta última actitud es una constante en los testimonios de la mayoría de los entrevistados (sin importar clase social ni pertenencia demográfica), en la clase alta se da la ambivalencia que referíamos previamente: aunque una parte lo ve como símbolo de inequidad (es común la mención de una desigualdad “brutal” que bloquea eficazmente la movilidad social). Algunos –incluso al mismo tiempo– consideran que si hubiera más conectividad de transporte público entre sus barrios privilegiados y otras zonas, esa gente que llegaría produciría una contaminación de su espacio, de su burbuja.

Algo de ello se percibe en el testimonio de la cuarta entrevistada que, hablando de su centro de estudios en Las Condes, dice haberse dado cuenta “de que la mayoría de la gente que estudia allá viene de realmente extremos de Santiago y se demora dos horas o más”, porque Las Condes (aunque es una zona privilegiada) está retirada: “por cómo está diseñada la ciudad [es] un lugar muy alejado [...] como a trasmano”. La entrevistada señala que, si bien en el mapa Ñuñoa no está tan lejos de Las Condes, como no hay metro, está aislado. La ausencia del medio de transporte más masivo y rápido pone entonces trabas a la circulación de gente de otras partes y clases. Así, Las Condes, un barrio claramente privilegiado, se aísla del resto de la ciudad, en un ejercicio típico de inmunidad negativa. Mostrando la ambivalencia que ya mencionamos, esta misma entrevistada, sensible a las distancias que deben recorrer los compañeros de estudios menos favorecidos que ella, habla también del riesgo que representa la presencia de otras clases sociales en su ámbito. Refiriéndose a su barrio, Ñuñoa, comenta con la entrevistadora que es “un barrio súper bueno, muy seguro. Hasta hace muy poco como que se [evitaba] la delincuencia”, sugiriendo con esa frase truncada un cambio problemático. Y la entrevistadora responde sin ambages: “Es que llegó el metro y con el metro llegó la delincuencia”.

Esta actitud parece ser representativa de una parte de la clase alta: si bien denuncia la desigualdad, percibe la apertura de sus espacios a clases menos favorecidas como peligrosa.

En términos inmunitarios, siguiendo a Roberto Esposito, esta actitud de desconfianza del ingreso de otros grupos en el terreno del propio, que se vive como una invasión generadora de conflicto y una contaminación (negativa) de su pureza, se transmite mediante el aprendizaje. Y efectivamente, algunos entrevistados testimonian de esa transmisión de inmunidad negativa. Es el caso de la, que llega a Santiago de niña, desde el campo, donde sus experiencias sociales con otros niños mostraban una verticalidad no demasiado marcada. Pero al llegar a Santiago ingresa en un ámbito propio a la clase alta de la capital, mucho más rígido y conservador. Aprende en su casa el miedo ante la inseguridad, que le es transmitido por su madre. Y también aprende rápidamente los códigos de la homogeneidad de clase en la escuela de monjas a la que asiste, dejando atrás los juegos más igualitarios que practicaba en el campo y adquiriendo los modales de las niñas de su escuela, mucho más tradicionales. En su testimonio, y a pesar de la rigidez a la cual se la sometió, manifiesta querer a esa institución —en sus recuerdos— “como a una persona”.

Algunos entrevistados, sin embargo, solo afirman la desigualdad sin mencionar riesgos de contaminación, como la sexta entrevistada, que, sin ser especialmente reivindicativa de cambios sociales, sí comenta que “la gente que vive en zonas más bien pobres, si quiere ganar bien, tiene que ir a trabajar a zonas como Las Condes; ahí se le irían unas 4 a 5 horas por día solamente en transporte. ¡no tiene más vida!”.

Pero también hay un grupo que no parece manifestar grandes preocupaciones por los problemas del transporte público. Lo integran sobre todo quienes se alejan poco de su lugar de residencia y no suelen salir de su barrio más que ocasionalmente. Ajenos en buena medida al problema, no le dan mayor importancia (como ocurre con el quinto entrevistado). Se constata así lo que entrevistados de diversa extracción socioeconómica refieren: que los habitantes de los barrios más favorecidos “viven en su burbuja y no hablan [...] con nadie más” (cuarta entrevistada), sin salir casi de sus propios barrios, concebidos para ofrecer prácticamente todo lo que sus habitantes pueden requerir para llevar adelante su vida cotidiana.

Se deja ver, así, el resultado social de un modelo urbano concebido en términos de inmunidad negativa, que hace que la gente de distintos grupos no se cruce fácilmente. Como menciona el quinto entrevistado, se vive en medio de la segregación social:

la política [...] de desarrollo y crecimiento urbano ha hecho que [Santiago] sea una ciudad absolutamente, ahm, desarticulada socialmente, culturalmente [...] desafectada emocionalmente, o sea la gente no se respeta porque no se ve, po [y en consecuencia] la violencia social es demasiado extendida por eso, o sea, solamente es posible entender esa violencia cuando se entiende que la gente no se reconoce

Esta persona de clase alta, muy sensible a la problemática social, ve en esa segregación de las clases desfavorecidas un reflejo directo del urbanismo:

[La falta de empatía] tiene que ver con la segregación urbana que tiene Santiago, ehm, que es social, la gente se relaciona de manera absolutamente instrumental, hm, va dos horas en micro para para ir a hacer unos servicios de mierda... entonces no hay, como, ciudad; yo creo que ese es el peor, eh, legado que ha dejado ese modelo neoliberal

A este entrevistado le parece increíble que esa vivencia, que se expresa “a través de la movilización social [octubre de 2019], o sea, [es] increíble que no sea más violenta”, y piensa que “si no hay un cambio importante en la sociedad”, los jóvenes que se sienten marginados “inevitablemente van a escalar a cosas peores, a cosas más violentas [...] yo creo que toda esa gente es parte de esto que estamos hablando, de esta segregación brutal que tiene la ciudad”.

Efectivamente, el presagio de este entrevistado se cumplió: la violencia escaló, dejando decenas de muertos y miles de heridos, hasta que el gobierno reconoció la representatividad popular de las protestas y cedió ante prácticamente todos los reclamos de los manifestantes. Los entrevistados, aún los de clases altas, muestran una conciencia generalizada de esta situación que, al gobierno, sin embargo, le costó tanto comprender. Para ellos es claro que Santiago es una ciudad muy jerárquica, muy vertical, y que eso se manifiesta de manera brutal en su urbanismo, imponiendo a los pobres y marginados que quieren progresar tiempos de transporte que les exigen sacrificar su tiempo libre, y con ello, su vida privada.

4.2. Congestionamientos y privilegios: el transporte público a ojos de la clase media

Si ya la percepción de mucha gente de la clase alta es de fragilidad de cara al futuro, en el caso de la clase media se trata de una sensación generalizada de “precariedad laboral; explotación: trabajar para sobrevivir”, en palabras de la séptima entrevistada, que define la realidad chilena como “muy mala”. La percepción general de los ciudadanos de los sectores socioeconómicos medio y medio-alto es que “Santiago es muy clasista” (octavo entrevistado). La séptima entrevistada, a su vez, menciona que, si bien la inequidad social se da en todos lados, al haber en Santiago tanta concentración de gente, se vuelve extrema: no solo “los pobres viven hacinados”, sino que están “también hacinados en el metro, en la micro”. Y hablando de la sociedad en su conjunto, agrega que “los que viven bien y que tienen mayor comodidad deben ser un porcentaje muy chico en comparación con el resto”. Ese hacinamiento tiene que ver con la planificación urbana: los barrios favorecidos son concebidos con muchos espacios verdes y anchas avenidas. No es el caso de los de clase media, menos espaciosos, y ni qué hablar de los barrios marginales.

Pero estos entrevistados no siempre perciben la inequidad como inaceptable; a veces se rechaza solo la desigualdad extrema, que niega a los más pobres sus derechos mínimos. Es el caso

del noveno entrevistado, que considera que “la inequidad puede existir sin ser un problema siempre y cuando, uno, no sea tan gigante y dos, todos [tengan] asegurada la salud, la vivienda y la educación”. Se evidencia así una suerte de legitimación de la clase propia, en una discreta manifestación de mecanismos de inmunidad negativa.

En cuanto al transporte, las declaraciones de los entrevistados de clase media también consideran el tráfico congestionado como uno de los principales problemas de la ciudad. Aún en el caso de quienes menos reivindican los derechos de las clases trabajadoras, aparecen comentarios acerca de que “las horas de trabajo son demasiadas [...] a lo que muchas veces hay que sumarle dos horas de ida, dos de vuelta”. La vivencia del metro santiaguino que refiere esta entrevistada (migrante de origen boliviano) es la de un encierro que le resulta intolerable en las horas pico: siente asfixia, le da pánico. Y aunque los trayectos le lleven menos tiempo, respecto a su experiencia en La Paz, pierde mucho en calidad de vida. Esa pérdida de calidad de vida es experimentada por millones de ciudadanos que se desplazan cotidianamente en Santiago, a veces durante horas, sin contar con otra opción, al percibir que –en situación de precariedad laboral– no pueden darse el lujo de quedarse sin empleo.

La disminución de los tiempos de transporte a costa del sacrificio de la calidad de vida de la mayoría señala nuevamente un diseño de políticas que marcan un control hostil de las clases más bajas (los trabajadores que se mueven en el transporte público en las horas pico), apuntando una vez más a una concepción negativa de la inmunidad comunitaria en Santiago. Precisamente, acerca de esa presión que se coloca sobre los usuarios del transporte público, un joven entrevistado hace notar que “la ciudad está mal planificada: sobre tres vías en una avenida, solo una está reservada para las micro, las otras dos, para auto, pero ocurre que la mayoría se mueve en micro. E incluso las micro: a veces, ya bajan llenas; los que están abajo, no tienen micro”. Se constata nuevamente una política social diseñada para favorecer a quienes ya son privilegiados.

El control ejercido sobre los diferentes grupos sociales, para Esposito, constituye un elemento clave en el establecimiento de una inmunidad negativa. Llamativamente, ciertos entrevistados expresan incluso la percepción de que “el ejército responde a la élite, a los empresarios, no al ámbito político. Los reclamos sociales se dan en la periferia” (noveno entrevistado). Este comentario refleja bien la percepción de que la construcción segregacionista de la ciudad y de la sociedad en su conjunto responde más al accionar de una élite que al del Estado como tal. Los testimonios de la clase media señalan, una vez más, que la gente de diferentes grupos socioeconómicos, prácticamente, no se mezcla.

4.3. Sometimiento y transporte: la odisea cotidiana de las clases desfavorecidas

Las clases bajas, indiscutiblemente, son las que más sufren la realidad de segregación urbana, encubierta bajo un discurso de igualdad que aún se declama incesantemente desde los medios y las instituciones. Pero ese discurso cae ante el peso de la realidad porque, como puntualiza el segundo entrevistado al hablar de lo que significa el transporte en la vida de los trabajadores, los desplazamientos asociados al desempeño laboral absorben prácticamente todo el tiempo que debería ser libre: “el tiempo de no hacer nada, se pasa en el tráfico. Dos, dos horas y media. Si uno saca la cuenta de cuánto es en el mes, y cuánto en el año”.

Un buen ejemplo de ese sacrificio de la vida privada está dado por el caso del décimo entrevistado, un joven mapuche que migró de su comunidad en Valdivia a Santiago buscando progresar, e inició estudios universitarios para luego cambiar a una tecnicatura, que finalizó. Al momento de la entrevista, ya recibido, trabajaba para una inmobiliaria de Las Condes, desplazándose a las obras de construcción como parte de sus tareas. Ese trabajo le insumía 10 horas por día, más tres y media de transporte, a pesar de que toma “micro expreso, que son las micro de vías rápidas”. El transporte le parece caro, pero lo más grave es que también es incómodo, ya que además de tomar largo tiempo, buena parte del trayecto se hace de pie: “por lo menos quieres irte sentado en la micro a tu casa y es imposible”. Y puntualiza que le parece que las políticas públicas sobre transporte funcionan mal; que los pasajes son muy caros, más aún si se considera la precariedad del servicio que se presta. Muy sugerente es su comentario acerca de los precios del boleto: hasta poco tiempo atrás, pagaba tarifa de estudiante, pero al comenzar a trabajar, pasó a pagar más, “y hay muchas veces que tú llegas y justo [...] y el sueldo no te lo van a aumentar porque subió el pasaje”. Testimonios de este tipo dejan poco espacio al mito del logro de progreso socioeconómico por vía del esfuerzo y del trabajo. La realidad de este joven explica a qué punto su esfuerzo se ve recompensado por la explotación, solo para sobrevivir, mes tras mes, sin progresar.

El undécimo entrevistado, que también afirma el aislamiento de las diversas clases, viviendo en espacios separados y con poco roce entre ellas, abunda en describir los mecanismos de segregación: más allá de la penalización que impone la vida precaria, en medios urbanos que no prevén espacios de recreación o de distensión, este entrevistado manifiesta que la movilidad social no es más que una mera declamación, negada por una realidad segregacionista:

una vez escuché un término: ‘qué pasa si la gente de la población fueran profesionales, ahí ¿quién nos trabaja?’ ¿A la Universidad? Llegan los hijos de los papis, y si un niño se esfuerza, llega a la universidad, saca su profesión, es porque va a quedar terriblemente encallado⁵ para toda su vida [...] que ya después de cincuenta años recién tiene que casarse y tener su casa recién porque, porque no le alcanza la plata para pagarla, y si, o simplemente no te has quedado sin pega [...] no encuentra pega por ningún lado; o sea que es un castigo eterno.

5 Encallado: término utilizado en Chile, en registro coloquial, como sinónimo de endeudado (RAE 2010).

Estos testimonios reflejan la conciencia de que para ocupar un rol social determinado no alcanza con ser inteligente y formado: hay que ser reconocido como parte del grupo por la gente que ya está allí. Esta percepción de la problemática de la segregación social, de su correlato urbano

y del rol mayor que juega en la vida de los trabajadores que sufren las consecuencias de semejante sistema, parece muy representativa de lo que sentía la mayoría de la sociedad trabajadora y estudiante en Chile, cuando en octubre de 2019 subió el precio del transporte público y la gente, cansada de obedecer a exigencias siempre más altas, se organizó para saltar los controles, dando inicio a la que sería la mayor rebelión popular de los últimos decenios en Chile, ante políticas de opresión socioeconómicas implementadas por el Gobierno.

5. Algunas consideraciones finales acerca de los testimonios y del estallido social

A lo largo de los testimonios de los numerosos santiaguinos entrevistados se puede apreciar un alto grado de conciencia de la estructura segregacionista de Santiago y de las consecuencias que acarrea en las vidas de sus habitantes. Los entrevistados de todos los niveles consultados se expresan en términos coincidentes, apreciando la problemática cada uno desde su punto de vista.

Buena parte de los miembros de las clases más favorecidas, al mismo tiempo que critican la desigualdad y la precariedad a las que se somete a las clases bajas, desconfían de su contacto y ven con temor la posibilidad de que las barreras invisibles que las mantienen alejadas de sus barrios caigan, ya que identifican su presencia con el aumento de la delincuencia y la inseguridad.

Las clases medias son las que más denuncian la explotación de los más desfavorecidos, tal vez por sentir en carne propia el esfuerzo que requiere intentar progresar, para a menudo no obtener más resultado que la impresión de sentirse atrapado por las subas de precios, la pérdida de poder adquisitivo y el endeudamiento. Para muchos de sus integrantes, el neoliberalismo terminó traduciéndose en precariedad y en pérdida de libertad. El quinto entrevistado lo verbaliza claramente: “casi noventa y cinco por ciento de los jubilados están endeudados”. Y el undécimo entrevistado redondea esa visión de falta de recursos de la sociedad chilena, al decir que “la gente está muy endeudada como para exigir sus derechos; no se puede ir a paro sin ahorros, porque hay que pagar las cuentas”.

Sin embargo, son las clases bajas las que más sufren la marginación y la falta de oportunidad, al ver reducidas sus posibilidades a la mera supervivencia: el trabajo insume muchas horas, y para muchos de sus miembros, sobre todo los que más se sacrifican por progresar, el transporte les fagocita prácticamente todo el tiempo libre.

El urbanismo de la ciudad, concebido para mantener cada grupo socioeconómico en lugares separados, responde a la concepción de relaciones sociales acordes a lo que Roberto Esposito designa como inmunidad negativa. Y el transporte, implementado para los menos favorecidos como herramienta de segregación, forma parte de ese mecanismo. Pero una cuerda tensada puede cortarse, y un balde demasiado lleno, puede terminar por rebalsarse. Así, el estallido social apuntó directamente al mecanismo que mantiene a la gente sometida a prácticas laborales y sociales explotadoras. La presión del sistema excedió el límite de la tolerancia social, haciendo que la gente hiciera lo impensable: en términos de lo referido por el undécimo entrevistado, exigió sus derechos a pesar de sus deudas, afrontó la posibilidad de paro sin ahorros, y postergó la preocupación del pago de sus cuentas, para exigirle a un gobierno, durante años sordo a sus necesidades, que respetara sus pedidos.

En este rebasamiento de los límites, el tema del transporte público se reveló finalmente como un detonante poderoso. Además de cobrar uno de los boletos más caros de la región (en comparación con su valor en los países vecinos), el tiempo pasado en los medios de transporte por los integrantes de los estratos más bajos de la sociedad chilena no solo es largo: es también incómodo, agotador, sujeto al hacinamiento y a la mala ventilación. Si tenemos en cuenta que gran cantidad de las personas de recursos bajos o medios que comienzan a trabajar a las ocho de la mañana requieren hasta dos horas de transporte en esas duras condiciones para llegar a sus trabajos, podemos comprender un poco mejor las razones del estallido social: respecto a los nuevos precios del transporte (diferenciales, más bajos fuera de horas pico) el ministro de Economía, Juan Fontaine, dijo que “quien madrugue puede ser ayudado por una tarifa más baja” (citado en Reyes). A pesar de apuntar a un beneficio económico—se otorgaba una rebaja a quienes utilizaban el transporte público antes de las siete de la mañana—esta declaración fue percibida como una provocación, como una manifestación de condescendencia indicativa de que, para el gobierno, los viajeros debían ser incentivados si se quería que viajaran más temprano. Pero ¿qué más temprano puede viajar alguien que comienza su desplazamiento para ir a trabajar a las seis de la mañana? Se comprende que, para un pueblo de trabajadores que hacen semejantes esfuerzos solo para ver cómo su poder adquisitivo es cada vez menor, estas palabras se hayan equiparado a una bofetada en pleno rostro. La destrucción de estaciones de metro se entiende mejor en ese marco.

De hecho, la experiencia del transporte urbano puede ser considerada como sintomática de la injusticia social y la exclusión a las que se veía sometida buena parte de la sociedad chilena hacia 2019 (sobre todo en la capital, donde más impacta en la calidad de vida) y que fueron las causas principales del estallido, cuando el pueblo dijo basta. Y no nos referimos solamente a las clases más desfavorecidas: los sacrificios, esfuerzos y desencantos han sido tan grandes y generalizados en Chile que aún la clase media-alta participó en los reclamos. El estallido social parece entonces encarnar el reclamo de la sociedad chilena por salir de una visión inmunitaria negativa y construir otra, afirmativa,

en la cual la vida social sea entendida y vivida ya no desde la hostilidad y el enfrentamiento controlado, sino desde el diálogo, la cooperación y el respeto de todos sus integrantes, más variados y diferentes de lo que hasta ahora se ha deseado aceptar.

Representativo de esta visión es el comentario del segundo entrevistado, que dice: “la comunidad se crea con respeto; es exactamente lo mismo el que tiene poco que mucho”. Es decir, una concepción que reclama la valorización de cada grupo participante en la vida comunitaria, que gana en relacionarse con los demás a través de aquello que se tiene en común. Este evento se revela entonces como precursor de una necesidad general de las sociedades actuales: salir de los modelos modernos tradicionales para concebir la sociedad en términos más realistas, como un ecosistema, como un proceso dinámico que debe, más que reglamentarse, regularse y reequilibrarse en permanencia.

Un síntoma revelador de esta necesidad de renovación, que parece haberse vuelto acuciante, es el desprestigio de los actores políticos tradicionales. En el caso de los cambios generados por el estallido social del 18 de octubre, la misma Asamblea Constituyente fue elegida de modo poco convencional, ya que la población se pronunció por privilegiar una elección directa de los constituyentes, permitiendo la numerosa participación de candidatos independientes, lo que desvaloriza el método tradicional de la política institucionalizada: la representación indirecta, a través de partidos políticos. Esto pone de manifiesto a qué grado los mecanismos democráticos, que supuestamente garantizan la representatividad del pueblo, están desprestigiados, habiendo perdido toda confianza por parte de los ciudadanos que dicen representar. Dicho desprestigio se reflejó en la composición de la Constituyente, en la cual, contra todo lo esperado, los independientes se llevaron la mayoría, y el partido conservador, una posición minoritaria. Los pueblos originarios fueron visibilizados, pues la apertura de la Asamblea fue realizada por una presidenta, no solo mujer sino mapuche, y fue declamada en mapudungun en primer lugar, antes de ser pronunciada en castellano.

Chile, entonces, se erige como precedente en este reclamo por una visión diferente de la vida social humana: el reclamo de respeto de diversidad étnica, cultural o regional tiene mucho que ver con el planteo de Esposito de crear una inmunidad afirmativa, una en la cual los diversos componentes de la sociedad se relacionen como parte de un ecosistema, con vínculos que permitan la vida de todos sus integrantes, favoreciendo al mismo tiempo la de la sociedad en su conjunto. Pero, más allá de este tipo de reclamos, que sí ha sacudido diversas sociedades del mundo en los últimos años (a partir de la Primavera Árabe), lo que tiene de notorio el estallido social chileno es que afectó directamente el orden jurídico e institucional. Otros reclamos desembocaron en acuerdos laborales (incluso sectoriales), en el establecimiento de derechos para ciertos grupos, y en numerosas promesas de cambio. Pero en Chile, el resultado llevó sin mediaciones y en muy poco tiempo a la decisión de reemplazar la Carta Magna, máxima ley del Estado, por otra concebida por actores escogidos

de manera directa por los electores, evitando la intermediación de representantes que interpretaran –o reinterpretaban– su voluntad. Es sabido, sin embargo, que el intento encontró obstáculos y que fue interrumpido. Esto hace tomar conciencia de a qué punto las estructuras que parecen a menudo inamovibles podrían ser puestas en jaque, no tanto mediante luchas frontales y prolongadas, sino a través de cambios de actitud, paradigmáticos, capaces de socavar en instantes las bases mismas sobre las cuales esas estructuras intimidantes se asientan. Una realidad para reflexionar.

Referencias

- Asociación de Academias de la Lengua Española (ASALE). Diccionario de americanismos. ASALE, 2010. <https://www.asale.org/damer/>
- Esposito, Roberto. “Comunidad y violencia”. YouTube, s.f., <https://www.youtube.com/watch?v=pln9DbDBEaY>
- Esposito, Roberto. Inmunitas: Protección y negación de la vida. Amorrortu Editores, 2005.
- La Nación. “‘Es como una invasión alienígena’: el audio filtrado de la primera dama de Chile”. La Nación, 22 de octubre de 2019. <https://www.lanacion.com.ar/el-mundo/es-como-invasion-alienigena-audio-filtrado-primera-nid2299403/>
- Real Academia de la Lengua Española (RAE). Diccionario de uso del español de Chile. MN Editores, 2010. <https://www.duech.cl/>
- Reyes, Verónica. “Ministro de Economía por alza del Metro: ‘Quien madrugue puede ser ayudado por una tarifa más baja’”. Bío Bío Chile, 8 de octubre de 2019. <https://www.biobiochile.cl/noticias/economia/tu-bolsillo/2019/10/08/ministro-de-economia-por-alza-del-metro-quien-madrugue-puede-ser-ayudado-por-una-tarifa-mas-baja.shtml>