

‘GOBIERNO’ Y ‘POBLACIÓN’ DE LAS MOVILIDADES URBANAS. UN ANÁLISIS SIMÉTRICO SOBRE LA GUBERNAMENTALIDAD DE LO MÓVIL Y SUS EFECTOS SOCIO-AGENCIALES.

‘Government’ and ‘population’ of urban mobility. A symmetrical analysis of governmentality of the mobile and its socio-agency impact.

Jorge Vergara Vidal

Sociólogo, Magíster en Ciencias Sociales con mención en Sociología de la Modernización, Universidad de Chile (UCh). Doctor (c) en Sociología, Universidad Alberto Hurtado (UAH). Docente Departamento de Sociología, Universidad de Chile (UCh) y Escuela de Arquitectura, Universidad Tecnológica Metropolitana (UTEM).

RESUMEN

Este trabajo versa sobre la relación entre políticas públicas y fenómenos de movilidad bajo la óptica de la ‘gubernamentalidad’ y el ‘reconocimiento’ de ‘poblaciones de actores’. En particular se revisan situaciones en que las políticas públicas, en tanto prácticas de gubernamentalidad, enfrentan controversias en su implementación debido al ‘reconocimiento negativo’ (o débil) de ‘poblaciones’ que resultan invisibles a éstas en su diseño. Se sostiene que tal ejercicio de gobierno, intencionado o no, genera ‘desastres urbanos’ a una escala ‘socio-agencial’, dado que no dan cuenta de lo específico de las condiciones de existencia de ‘poblaciones de actores’ invisibilizadas. Se propone que ampliar los objetos de gubernamentalidad es posible si se reconsidera y reconoce a las poblaciones que constituyen lo móvil dentro de una ciudad.

ABSTRACT

This paper deals with the relationship between public policy and mobility phenomena from the perspective of ‘governmentality’ and ‘recognition’ of ‘populations of actors’. Particular are seen situations where public policies, while governmentality practices, faced controversy due to ‘negative acknowledgement’ of ‘populations’ that are invisible to them, in their design. It is argued that such an exercise of government, intended or not, generates ‘urban disasters’ in a ‘socio-agency’ scale, because don’t account the specific conditions of existence of invisible ‘populations of actors’. It’s proposed to extend the objects of governmentality is possible if are reconsider and recognize the ‘populations’ who are moving within the city.

[**Palabras claves**] Movilidades, Gubernamentalidad, Población, Desastres Socio- Agenciales, Análisis Simétrico.

[**Key Words**] Mobilities, Governmentality, Population, Socio Agency Disasters, Symmetrical Analysis.

1. INTRODUCCIÓN

Los estudios de movilidades constituyen un interesante campo de investigación de las prácticas sociotécnicas de los actores en las ciudades. Bajo la noción de ‘movilidades’ se han desarrollado estudios sobre tecnologías móviles, sobre prácticas espaciales, sobre flujos de personas y artefactos, sobre recorridos cotidianos, migraciones, turismo, movilidad residencial, entre otros fenómenos asociados a las variaciones y densidades de los flujos dentro de las ciudades. John Urry (2000, 2008) ha utilizado el término ‘giro hacia las movilidades’ (mobility turn) para dar cuenta de la centralidad que las distintas facetas del fenómeno han adquirido dentro de los estudios urbanos. En los últimos 10 años los estudios sobre movilidad han recibido nuevos aires luego de aquellos que pusieron énfasis en la experiencia del tránsito por la ciudad y su arquitectura (Simmel, 1983, 2007; Lefebvre, 1969; 2004; Joseph; 1998; Augé, 2000; 2002). Tanto las investigaciones sobre las tecnologías y los medios de movilidad (Thrift, Urry & Featherstone, 2005; Sheller & Urry; 2006; Kellerman, 2006; Jirón, 2008; 2010), las que se han centrado en la espacialidad y su uso masivo (Sevtsuk, 2008; Song et al., 2008; Gonzalez et al., 2008; Sevtsuk & Ratti; 2010) así como aquellas que han considerado la movilidad entre ciudades (Cairns, 2004; Sassen, 1991, 2003, 2006) han ayudado a configurar un campo bastante amplio de observación de los registros de este fenómeno.

El presente trabajo revisa la relación entre políticas públicas y fenómenos de movilidad bajo la óptica de la gubernamentalidad (Foucault, 1999, 2006) y el reconocimiento (Taylor, 1992; 1994; Honneth, 1992), positivo o negativo, de ‘poblaciones de actores’. En particular se revisan situaciones en que las políticas públicas, en tanto prácticas de gubernamentalidad, enfrentan controversias en su implementación debido al ‘reconocimiento negativo’ (o débil) de ‘poblaciones’ que resultan invisibles a éstas en su diseño. Se sostiene que tal ejercicio de gobierno, intencionado o no, genera ‘desastres urbanos’ a una escala ‘socio-agencial’, que afectan a poblaciones de actores al aplicar

sobre ellos enfoques genéricos de ‘reconocimiento’ (Schmid & Hatchuel, 2014) que no dan cuenta de lo específico de sus condiciones de existencia. Se propone que ampliar los objetos de gubernamentalidad es posible si se reconsidera y reconoce a las poblaciones que constituyen lo móvil dentro de una ciudad.

En la revisión de casos se emplean las nociones de ‘población’, ‘territorio’ y ‘gobierno’ (Foucault, 2006; Curtis, 2002) como unidades para el análisis simétrico de las ‘políticas de movilidad urbana’. En particular se discute el efecto en las ‘políticas de movilidad’ de la no consideración de ‘poblaciones de actores’ (humanos y no humanos) afectados positivamente y negativamente por éstas, lo cual implica su reconocimiento o no dentro de los objetos de la gubernamentalidad dentro de un ‘territorio’ que es afecto a gobierno.

La aplicación del ‘principio de simetría (generalizada)’¹ implica no cambiar de registro o repertorio de traducción cuando nos movemos de los aspectos técnicos a los sociales, ni hacerlo cuando nos movemos de un objeto de observación a otro. De esta forma, los objetos en observación se ‘simetrizan’ en el registro que se aplica sobre ellos y podemos apreciar en ellos las variaciones de una misma operación. Su uso en el caso de las movilidades lleva a centrarse en los actores que se mueven: las personas, los autos, los buses, los carros de metro, los ascensores, las bicicletas, entre otros; y en los actores que ayudan al movimiento: vías, puentes, líneas de conducción, carreteras. En su conjunto, la operación de estas redes de actores tendrían como efecto el fenómeno de la ‘movilidad’² y constituiría ‘poblaciones’.

De esta manera es posible apreciar un ‘gobierno’ de lo móvil, que es operado por distintos dispositivos dentro de uno o más ‘territorios’ y que afecta a poblaciones de actores ‘humanos y no humanos’ en para su efectivo funcionamiento. En un gobierno efectivo, el proceso traductivo de Callon (1986) funciona positivamente: los actores son reconocidos entre ellos y están mutuamente interesados en fines convergentes, los ‘puntos de paso obligado’³ son visibles, los actores tienen la capacidad de ‘enrolarse’ intersubjetivamente, cumplen sus roles y logran alianzas que operan sobre éstos. En cambio en un ‘gobierno fallido’ algunos de los aspectos de la traducción, recién señalados, no están cumplidos, ya sea porque hay partes de la ‘población’ que están fuera del gobierno, o porque los intereses son divergentes y los actores se niegan a cumplir los roles convergentes, o porque hay actores que no son incluidos en el proceso y su acción lo termina por afectar.

Se propone una oposición entre un ejercicio de análisis simétrico a un ejercicio genérico que es simplemente demostrativa, pues se considera que ambos enfoques, si bien diferentes, son complementarios. El enfoque genérico tiende a producir visualidades y conceptualizaciones homogéneas. Es parte de la ‘modernidad sólida’ (Bauman, 2000), donde la imaginaria genérica tiende a producir conceptualizaciones que tienden a la reducción las tipologías observadas y a

construir ‘tipos ideales’ (Marx, Weber, Burgess, Durkheim, Merton, Parsons, Luhman, Habermas, Le Corbusier, Koolhaas, entre otros). Es posible suponer que la imaginaria genérica debe su primer desarrollo al repertorio de actores que era requerido por el industrialismo para cumplir su ‘seriada’ necesidad gubernamental, por tanto distingue en ‘funciones’. La perseverancia de su utilidad como ‘dispositivo’ a través del desarrollismo y del neoliberalismo lo evidencian como transversal a la edades de la modernidad tardía (Carpó, 2011), lo que habilita a hablar de una ‘ontología genérica’ (Schmid & Hatchuel, 2014).

El ejercicio simétrico, en cambio, tipologiza de otra manera. Produce un ‘mapa plano’ de los actores según sus operaciones y no aduce una diferencia según su ‘condición’. Si el ‘ejercicio genérico’ iguala a los habitantes en su condición, dando como resultado una ‘población homogénea’, ontológicamente igual; el ‘ejercicio simétrico’ equipara a los habitantes en su estrategia práctica, dando como efecto una ‘población heterogénea’, pero no ontológicamente desigual. El ejercicio simétrico torna equivalentes las poblaciones, organiza un equilibrio que permite comparar sin igualar, para lo cual es requerido ‘reconocer’ (Taylor, 1992; 1994; Honneth, 1992).

El ‘actor genérico’ está atado a una función genérica. Se le concibe ‘atemporal’ o ‘sobretemporal’: es el habitante de la ‘ciudad dormitorio’, de la ‘ciudad fábrica’ de la ‘ciudad espectáculo’. Reducido en el mismo sentido que tales metáforas de lo urbano cuyo ápice es ‘la ciudad genérica’. Es un habitante global no porque su diversidad topológica, lo es porque se supone que el ‘topos’ es igual en todos lados. Por su parte el ‘actor simétrico’ es un “actor-actante”, profundamente agencial. De ahí que las crisis o “desastres” que afectan a las personas, puedan ser considerados como ‘socio-agenciales’. Son víctimas de políticas pública basadas en una concepción ‘genérica’: políticas para ‘la clase obrera’, para ‘los pobres’, para ‘las clases medias’, para ‘los ciudadanos’ que no imaginan las variaciones dentro de las tipologías o el efecto que el tiempo puede tener en los sujetos, que para esto efectos son ‘objetos’ de la imaginación.

El enfoque simétrico debiese ser una exigencia del diseño, ser capaz de prever las controversias en que entrará el objeto en la diacronía de su existencia, no solo en la sincronía de su prefiguración proyectual. No esperar la larga incubación de los conflictos, la autoafirmación es más cotidiana y menos traumática: vivimos controversialmente porque enfrentamos (y resolvemos) siempre intereses divergentes, pero ello no quiere decir que vivamos (o necesitemos vivir) siempre en conflicto. En este sentido ‘reconocer’ poblaciones de actores, es no negarles su existencia sincrónica y su condición actante, evidenciar los problemas de la existencia temporal, no invisibilizar su condición heterogénea. Sobre tales consideraciones se elabora lo que sigue.

• [1]: El principio de ‘simetría generalizada’, propuesto por Michel Callon sobre la base del ‘principio de simetría’ utilizada por David Bloor en el marco del Programa Fuerte de la Sociología del Conocimiento. Callon, entonces un ingeniero que venía de desarrollar estudios sindicales utilizando las nociones sobre ‘poder’ foucaultianas, aplica este principio en un ejercicio de lo que llama ‘sociología de la traducción’, para estudiar la relación de tres científicos con sus colegas, con los ostiones y con los pescadores de la Bahía de Saint Breuic en un proyecto de transferencia tecnológica (1986).

• [2]: Esta consideración, que ‘reconoce’ actores humanos y no humanos como parte de la interacción que involucra de la movilidad, sigue el planteamiento de autores como Callon, Latour y Law, en orden a ampliar las implicaciones ontológicas de la ‘agencia’ y que tiene como antecedentes autores fundantes de la sociología como Durkheim, Tarde y W.I. Thomas.

• [3]: Aquellos aspectos que se tornan comunes para actores diferentes y cuya resolución es de interés de todos, como la ‘circulación’ y/o la ‘movilidad’ en los casos de revisados.

2. La movilidad como problema de gobierno: la Comisión Pro Movilidad como un caso práctico

El 15 de diciembre del año corriente se debiese conocer el informe de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana convocada para dar solución a la relación entre un parque automotor desmesurado y una infraestructura vial incapaz de soportarlo. Dada su específica tarea se le ha llamado la “Comisión anti tacos”, mote que disgusta a sus integrantes pero que deberá de ser juzgado en los hechos: las propuestas a las que lleguen o, lo que es lo mismo, si están finalmente reducen la movilidad al transporte automotor y sus vías.

Por cierto, cualquier persona diría que la movilidad urbana no se reduce a los autos, buses, calles, vías y metro, pero en los hechos la misma comisión encargada del tema reduce los objetos de su gubernamentalidad al enfocarse solo en algunas poblaciones y prácticas. Las prácticas que pueden ser sumadas a esta noción son variadas: la movilidad residencial intra y extra urbana, las movilizaciones y circulaciones verticales, los flujos migratorios, el turismo, entre muchas otras. La ausencia de estas temáticas en la Comisión, y en otras instancias de gobierno como las leyes o las políticas públicas de datos urbanos, evidencia la subvaloración del fenómeno. El efecto de esto redundaría en vacíos de gobierno, que se denotan al aflorar controversias en que los propios actores involucrados deben resolver estos vacíos (Thevenot, 2002). Estas controversias colaboran con su autorreconocimiento colectivo, dado que deben hacer públicos y defender sus intereses, pero mejores prácticas de gobierno podrían evitar la costosa premisa factual de que “el que no llora no mama”.

La comisión está dirigida por Germán Correa, PS, ex Ministro de Transporte de Aylwin Coordinador de una Comisión similar que estudio modificar el transporte público de Santiago (2002) que no llegó a buen puerto pues se decidió implementar TranSantiago, y enfoca su tarea en los problemas de transporte y congestión que afectan ya a numerosas ciudades del país, pero deja sin tratamiento varias temáticas que afectan también a la movilidad. Sus 25 integrantes 4 conjuntan académicos y consultores, alcaldes, un diputado, un senador, miembros del Automóvil Club, miembros de entidades de la Sociedad Civil, un taxista, una presidente de Unión Comunal de Juntas de Vecinos, entre otros. Por lo menos 4 de sus integrantes estuvieron involucrados en el diseño e implementación de Transantiago y dos de ellos participan del Consejo de Políticas de Infraestructura, una entidad privada e incidente en el tema de la inversión pública en infraestructura.

Lo último es interesante pues si la Comisión está convocada para proponer esquemas de gobierno sobre los problemas de transporte público y congestión, esto no reconoce como actores únicos a autos, buses y metros. Las poblaciones de actores (humanos y no humanos) a considerar para “gobernar” el territorio de la movilidad, tienen que ver con calles, carreteras, puentes y otras obras de infraestructura, que en el discurso público de la Comisión no están visibilizados, es decir, reconocidos negativamente, pero es imposible que estén del todo ausentes.

• [4]: Ver: <http://www.promovilidad.gob.cl/wp-content/uploads/2014/06/integrantes-comision2.pdf>

Quienes tienen interés en ese tema están agrupados en una instancia que plantea una práctica de gubernamentalidad que afecta, formalmente desde fuera, las políticas de Estado en esa materia, como es el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) que busca expresamente incidir en la generación de políticas de Estado a largo plazo a través de la reunión transversal de figuras públicas altamente incidentes en los medios masivos. El Consejo es producto de la asociación de instituciones gremiales (SONAMI, CORMA, COPSA, CChC y Cámara Marítima y Portuaria de Chile) y académicas (Universidad del Desarrollo y Universidad Técnica Federico Santa María) y acoge a personas “interesadas en el tema (...) y preocupadas por el desarrollo de la infraestructura” (Ibid.). Cuenta en su Consejo de 20 personas a 2 ex Presidentes de la República (Lagos y Frei Ruiz-Tagle); 6 ex Ministros de Estado; 4 ex jefes de Servicios Públicos de los últimos 6 gobiernos nacionales; 6 representantes de los gremios empresariales y 2 miembros de la actual Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad (Pablo Allard e Ivan Poduje), entre otros. A ellos cabe sumar al ex Ministro de OOPP Carlos Cruz, como parte de su Secretaría Técnica.

Tal colección de figuras incidentes, imposibles de ser movilizadas por sus propios partidos (cuando los tienen), se despliegan comunicacionalmente en favor del aumento de infraestructura costada por fondos públicos y operada mediante el modelo de concesiones. La concurrencia en una agenda tan específica no deja de ser llamativa, toda vez que su énfasis está en la defensa de un mecanismo que produce “ciudad por vía de la mercantilización”, desestimando otro tipo de posibilidades, como la implicancia del Estado en la producción concreta de la ciudad. Por su parte la operación de esta figura organizacional no deja ser otra que la incidencia pública, es decir, generar presión sobre la agenda del (los) gobierno (s) tal como lo demostró la destemplada intervención de Ricardo Lagos frente a los empresarios en el foro Icare donde señaló la falta de “decisión y capacidad política”, y no de fondos, para el tema de infraestructura; acusó 8 años perdidos en esa materia y llamó al gobierno a “ponerse pantalones”. Tal volumen de crítica fue acogido con humildad por los voceros de gobierno y con el silencio de la Presidenta: “todos conocemos la pasión del Presidente Lagos por la infraestructura”, señaló el ministro Elizalde sin caer en cuenta de que le trato de “presidente” tampoco correspondía en la ocasión, pero acusando el recibo de un golpe de autoridad. Por demás tales tipos de críticas se venían produciendo en tonos más bajos en los últimos años por parte de Carlos Cruz, no eran nuevos, y esta vez solo se levantó un poco más la voz.

De forma evidente este tipo de prácticas caben en una lógica determinada de producción de ciudad (neoliberal), por sus efectos y actores. Esto coincide con lo que Niel Brenner y Nik Theodore (2002; 2011) llaman ‘neoliberalismo realmente existente’, que refiere a prácticas basadas no sólo en la operación de la fuerza del mercado, como sugeriría la ‘ideología neoliberal’, sino prácticas que además echan mano marcos institucionales, regulatorios y políticos pre-existentes, produciendo imágenes aparentemente contradictorias, pero que son capaces de operar a diferentes escalas geográficas (locales, regionales y nacionales). De esta forma, la CPI puede ser considerada como el efecto de una práctica de operación de un ‘neoliberalismo realmente existente’ justamente porque

aúna en su producción a actores académicos, empresariales, liberales, social demócratas o neoliberales.

Esta práctica de gubernamentalidad produce ‘poblaciones genéricas’, como los ‘usuarios’ de las obras de infraestructura, ‘los empresarios’ que movilizan recursos para su implementación, o ‘el Estado’ que debiese de ser capaz de ‘interesar’ a estos actores y movilizarlos en pos de las tareas de diseño, construcción y uso de estas obras. El ‘punto de paso obligado’ de estas prácticas, como señalan Brenner y Theodore, no es la ‘movilidad urbana’, sino el ‘mercado’, cuya tardanza en ser constituido como tal, habilita a Lagos a señalar que “no se ha hecho nada”.

Una arista significativa del enfoque genérico de la “producción de ciudad por vía de la mercantilización” (Brenner y Theodore, 2002; 2011) es su capacidad de profundizar la desigualdad por vía de diferenciales de ‘ubicación’, lo cual la afecta exponencialmente al generar segregación espacial, aún en paños urbanos socioeconómicamente homogéneos. Un ejemplo de esto son los efectos de las inversiones en infraestructura en las comunas ricas y pobres de la capital. En el caso del metro línea azul ello se tradujo en espacialidades y materialidades concretas: andenes más pequeños y material más barato que en las estaciones ubicadas en las comunas más ricas⁶. En el caso de la autopista Vespucio Oriente esto se traducirá en más áreas verdes en las comunas más ricas versus expropiaciones para vías en las comunas más pobres. Las decisiones de esto se toman en instancias interescales, de forma que los municipios de las comunas más ricas puede aportar recursos de complemento a los del Estado, cosa que está negada prácticamente a los municipios de comunas pobres. El efecto es igualmente segregativo que en el caso de la educación.

El problema de la ‘ubicación’ de las poblaciones de personas es otro tema sobre el que la Comisión Pro Movilidad no ha de pronunciarse pero se espera que considere, ya que cuenta con miembros que han estado involucrados tanto el diseño de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) y con los diseños urbanos que implicaron la reconstrucción de las ciudades que sufrieron los efectos del terremoto de 2010. Uno de ellos es Ivan Poduje, quien es el autor de la denominación de ‘guetos’ (2010) a las densificaciones de vivienda social que cuatro gobiernos habían ubicado en el mismo lugar (Bajos de Mena). En esta perspectiva, algo controversial en términos conceptuales, un ‘gueto’ correspondía a un barrio cuya condición de homogeneidad social, concentración, tamaño y cobertura de servicios y accesibilidad los separaba del resto de la ciudad donde estaba ubicado (Atisba, 2010). Según su estudio, 64 zonas correspondía a esto en el país, conformados por familias de NSE D y E, con bajas coberturas de servicios y con presencia de ríos y quebradas que servían de barrera geográfica. 1.684.190 personas vivían en esas zonas, donde la más grande era Bajo de Mena en Puente Alto. Si bien llamarlos ‘guetos’ no era la palabra adecuada, como lo hizo ver el propio Louis Wacquant hace unos meses, el ejercicio político, sin

embargo, era impecable, pues la nominación hizo visible un fenómeno que no lo era dentro de la denominación genérica de ‘pobreza’ y que no era abordable con los instrumentos que se habían diseñado para la “lucha” con ella. Poduje y su empresa (Atisba) documentaron y dieron forma a un fenómeno nuevo al asignarle un nombre, también lo hicieron, y la naturaleza que le definieron (de corte ‘espacial’) implicó proponer un Punto de Paso Obligado (Callon, 1986) que condicionó su solución: los hicieron gobernable en ese proceso, al señalarlo como ‘espacial’, el dispositivo de gobierno no podía sino ser del mismo corte. 2 años (2012) después el informe de Atisba era parte de la bibliografía con que se elaboraba la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano y se iniciaba el Plan de Rehabilitación Urbana bajo de Mena (2012-2014), y Poduje se enfrenta ahora a otro fenómeno problemático: la movilidad.

Curiosamente, en el mismo número de la revista En Concreto (Agosto 2012, N 115), de la ChC, donde se anunciaba el inicio de la “rehabilitación” de Bajos de Mena, Carlos Cruz, PS ex ministro de R Lagos, llamaba a priorizar el desarrollo de la infraestructura pública y se lamentaba del estancamiento de las concesiones (una crítica similar fue realizada por el propio Lagos en la ICARE hace unos días y bien acogida por el actual gobierno). Ese modelo se traduce urbanamente en objetos de movilidad, principalmente grandes vías (Costanera Norte, Autopista Central, Vespucio Norte, Vespucio Sur, etc.), y transporte, como TranSantiago; no en calles pequeñas y peatonizables; no se traduce en plazas, se traduce en una ciudad dispersa, unificada por estos dos elementos como ha venido proponiendo (y alentando) Marcial Echeñique, asesor urbano de todos los gobiernos desde Pinochet en adelante, que fue quien propuso a Lagos (1994) el plan de concesiones que posibilitó las grandes carreteras; se traduce en las condiciones que posibilitaron Bajos de Mena. Y es que la discusión sobre la movilidad implica asumir un modelo de ciudad y con ello un modelo de ocupación espacial (ubicación): o una ciudad de calles y bicicletas, necesariamente densa; o una de carreteras y automóviles, espacialmente extendida. Ambos modelos tienen mucho que decir sobre la movilidad, pues la condicionan.

La Comisión Pro Movilidad debiese pronunciarse, de algún modo, en torno a los temas anteriores: puesto que la movilidad es un efecto de la distribución espacial de las ciudades, y no al revés. ¿Cómo gobernar lo móvil?. Para Echeñique, que pronosticó hace unos años (2012) el caos vial que hoy motiva esta comisión, la solución pasa por más carreteras, tarificación vial y mejor transporte público, lo que implica desmotivar el automóvil y ampliar el metro⁷. Esta lógica reduce la movilidad al transporte motorizados y su vías, pequeñas y grandes, cuyo efecto es el paradigma con la Comisión Pro Movilidad construye la imagen pública de una temática cuya envergadura sobrepasa con mucho la perspectiva empleada. Por cierto la movilidad es mucho más que eso, pero eso no será parte de la discusión pues no ha sido objeto de un ejercicio como el de Poduje con la pobreza. Poduje desplaza una situación desde la pobreza a la densificación (de blocks y de personas). Lo que cabría que hacer es desplazar las “movilidades el transporte” hacia las

[5]: Ver, “Quiénes viven dentro del anillo de Vespucio tienen peor calidad de vida que los de afuera”. La Segunda, 06 de mayo de 2014.
[6]: Ver, “El lado B de Vespucio Oriente: Será la autopista más cara de Santiago y desembarcará en semáforo de Príncipe de Gales y Vespucio con un taco gigantesco”. El Mostrador, 02 de agosto de 2014.

[7]: Ver “Marcial Echeñique: “Los horarios peaks de congestión se duplicarán en los próximos años”. Diario La Tercera, 01 de septiembre de 2013.

“movilidades públicas”, para hacer visibles otras especies de éstas. Tornarlas visibles, como ‘población’ dentro del ‘territorio’ de la movilidad, de forma de permitir su gobierno, y en concreto, ser afectas a las discusión y políticas públicas.

Indudablemente lo anterior requiere de ejercicios de gobernanza que implican el ‘reconocimiento’ de las poblaciones ya mencionadas. Estos ejercicios son “técnicos” en su forma, implican la producción de conocimiento que torne visibles o ‘existentes’ estas poblaciones, y en tal medida son también “políticos”, pues ‘reconocer’ conlleva la obligación del diálogo (Taylor, 1993; Knorr-Cetina, 2005). Latour (1993; 1999) ejemplifica bien estas prácticas en dos eventos de diferente impacto pero simétricamente comparables. Uno es el estudio de Pasteur que permitió ‘reconocer’ la existencia de los microbios, a partir de los cual las necesidades de su ‘gobierno’ implicaron prácticas sobre nuestro entorno inmediato y nuestro consumo (pasteurizar la leche, lavar los alimentos, lavarnos las manos con jabón, entre muchos otros. El otro son los mapas, que visualizan el conocimiento que se tiene sobre el entorno a partir del ‘reconocimiento’ de las especies existentes y con las que es posible interactuar. Los ejercicios de mapeo que Latour observa son variados, van desde el mapa de un paño de la selva brasilera elaborado por científicos (1999), el mapa que un mesero tiene de sus mesas (1999), el mapa subjetivo de la ciudad de Paris (2006) o los planos de construcción de un metro (1996). En todos ellos el ejercicio de los actores apunta a localizar las existencias de actores y las localizaciones que posiblemente afecten la interacción. Los mapas no son los únicos indicios de ‘reconocimiento’ de existencias, pero son un ejemplo claro de esa práctica.

3. Moverse es saber. Un problema de ‘reconocimiento’ de existencias de las poblaciones de actores: el caso de un mapa

Elaborar un mapa es mucho más que un ejercicio de dibujo y diseño de información, es un ejercicio de conocimiento puesto en función de un fin que no es sólo de orientación espacial, sino también de configuración de lo que es visible y real en el espacio, de aquello que se deberá ‘governar’ en la interacción. Elaborar un mapa es organizar una configuración y un acto, una demostración de que se tiene la habilidad de operar la subsunción de lo móvil en lo estático, de lo real en lo conceptual, que se cuenta con la pericia y la posición de constituir un marco de interpretación, un régimen de verdad. Elaborar un mapa es un acto de gobierno.

Nuestra pregunta es qué es lo que se moviliza para realizar ese acto, y que es lo que busca ser movilizado como consecuencia de éste. El movimiento inicial es un desplazamiento, el Estado ‘mueve’ su ‘capacidad de hacer’ hacia la Escuela de Diseño de la UC por vía de una licitación, esto permite a un equipo pensar durante 3 años (2003-2006) el diseño de un mapa de orientación para el sistema Transantiago. Este dispositivo debe ser capaz de funcionar en dos registros: primero dar cuenta gráficamente del funcionamiento del sistema completo de modo que un usuario/a pueda moverse a través de él; segundo dar respuesta gráficamente a las necesidad e moverse por la ciudad de los usuarios/as. De modo que no solo necesita ser comprensible, también necesita ser veraz. La población que moviliza abarca entonces a usuarios, choferes, buses, empresas, calles, paraderos, municipios, ministerios, automóviles, entre otros.

Ese es el segundo movimiento.

Para entender esta compleja ‘otredad’ el equipo de Diseño UC recurre a un instrumental convencional: grupos focales, encuestas, selección de referentes extranjeros, pruebas de campo y modelos de laboratorio, puestos en función de “capturar” el conocimiento de un “operador de conocimientos técnicos”, como un ingeniero vial o un ingeniero de sistemas, y de un usuario diario del sistema de buses, para poder “conectarlos” mediante esta interfaz gráfica que es el mapa (Ramirez, 2007). De esta forma el proyecto de Sistema de Información de Viajes (SIV), básicamente, propulsó el aumento de las instancias de acceso a la información, en relación al momento del viaje y al lugar en la ciudad en que el usuario se encuentre” dado que definía una situación inicial en que esto era reducido: “el usuario del transporte público de Santiago estaba obligado a recibir (pasivo) u obtener (activo) la información que existía sobre un viaje, en la misma pisadera del bus. Era la opinión de cada chofer, lo que las personas recibían (...) El usuario, tanto regular como esporádico, no tenía las herramientas que le permitieran organizar su viaje con anterioridad, pues no contaba con una interfaz básica para lograrlo. Así, la posibilidad de acceder a la malla completa de la ciudad, era una tarea compleja de resolver sin recurrir a voluntades ajenas”(Ibid.: 98).

Para dar cuenta de la red de transporte se incorporó un mapa esquemático de Santiago que representaba los trazados de los servicios de Transantiago en la ciudad, es decir, la malla de recorridos. Para buscar un referente ya conocido por los usuarios se utilizó una gráfica similar a los mapas de Metro, los cuales utilizan una representación geométrica (no geográfica) de la ciudad. Esta versión ‘esquemática’ del mapa se midió en comparación con otra que recogía los accidentes geográficos de la ciudad (versión geográfica) en grupos focales, lo que permitió “ajustar la relación entre realidad y geometría” de forma de no caer en un “modelo idealizado de representación esquemática” del mapa (Ramirez, 2007: 99), aunque lo cierto es que en líneas gruesas se optó por fortalecer esa versión.

La preeminencia que otorgo el equipo de diseño del mapa a que este, en tanto sistema de información, tuviese una relación estrecha con el “ámbito cultural” en que se inserta, parece ser a todas luces correcto y así lo expresa Ramirez, como diseñador parte del equipo. Y lo subrayó el jefe del mismo, Jose Manuel Allard y otros miembros del Diseño UC como Rodrigo Ramirez que recalca: ““Es un traje a la medida de los habitantes de Santiago que tienen una cultura y una forma de ser propia”. Pero tanto estos esfuerzos como los instrumentos utilizados se enfocan solo en una parte de los actores poblacionales que debían ser considerados, los usuarios⁸, por tanto el “dispositivo” perdía capacidad de gobierno sobre los otros actores no considerados como centrales. No queda claro, por ejemplo, si el dispositivo es capaz de ser ajustado si otros actores como calles (flujos de transito), recorridos o buses cambian sus magnitudes, direcciones, u otras variables.

Es más, no habían terminado de entregarse los primeros 2 millones de copias de los mapas, cuando los recorridos ya habían

• [8] Ver, “José Manuel Allard: “Es vital que el usuario aprenda desde su casa a hacer recorridos en el Transantiago”. En El Mercurio 18 de Diciembre de 2006.

sido reajustados debido a la necesidad de nuevas coberturas, el insuficiente tamaño de las calles respecto a los buses y otras incidencias. Ello no ocurrió una vez. Ocurrió tantas veces que hoy tales mapas no existen puesto que no pueden ser hechos todos los meses y, si lo fuesen, los usuarios acumularía más de 40 versiones de los mismos. Esto no es un error de diseño del mapa, pero es un fallo de la idea de gobierno que contiene, pues supone la poblaciones de actores que el mapa debe representar, los imagina menos móviles, presupone una estabilidad mayor, todo ello confabula para que la estrategia de representación sea insuficiente y la foto salga “corrida”. Tal resultado resulta inútil para los actores para los que estaba enfocado, pues no representa la complejidad de las relaciones que deben considerar al encarar un viaje. Tal condición los aleja del dispositivo, los mapas no se rehacen y los existentes yacen sin el uso deseado. Gobernar es hacer creer, y cuando ya no se puede creer en el mapa el dispositivo ya no puede servir a la idea de gobernar.

4. Moverse es circular. Un problema de ‘reconocimiento’ de los efectos temporales en las poblaciones de actores en el neoliberalismo: casos de precarización

En Villa Portales el programa arquitectónico se enfrenta a una población de actores que no había considerado: la tercera edad. Ese actor tiene requerimientos particulares que el programa hoy no puede resolver: tiene una movilidad reducida, por ejemplo, frente a la cual, los tipos de circulaciones definidas en el proyecto representan obstáculos más que soluciones. Pasillos y escaleras, concebidas para una circulación que colaborara con el encuentro entre habitantes, son percibidos como desafíos imposibles de superar para actores que bordean los 70 años y con dolencias musculares y óseas propias de esa edad. Ese actor no sale de su casa, no colabora con un vida comunitaria deseable para el proyecto, por demás el deterioro de su capacidad de consumo (por el fin de su vida laboral y el misérrimo nivel de pensiones del país) no colabora con el hermoceamiento del edificio, más aún destina recursos a rejas y perfiles de fierro que les proveen (efectivamente o no) de un sentimiento de seguridad propio de la noción de hogar. Ese tipo de actor, que está demoliendo desde dentro el programa de Villa Portales, es “nuevo” dentro del proyecto del edificio, pero no lo es en la historia del mismo. Llegó con su inauguración, pero en ese entonces mediaba los 20 años y estaba en la curva ascendente de su vida laboral. En ese entonces, el edificios y su programa estaban hechos para él y su familia, también naciente; hoy, los mismos, lo enclaustran en su departamento de altura. Esta escena se repite en otros casos emblemáticos de construcciones en altura del desarrollismo urbano, como en las torres de la Remodelación San Borja o en la Carlos Antúnez, con la salvedad de que existencia de ascensores como parte de las circulaciones les permiten cierta libertad de movimiento en teoría, pero deben pagar su mantenimiento y si ello no es posible, los resultados son los mismos.

Tal parece que los mismo edificios “hechos para ellos” hace 50 años hoy los expulsan cuando sus condiciones biológicas y materiales se han deteriorado, cuando se cumplen las condiciones de porque se compraron “una casa”. Acaso estos proyectos (precisamente estos proyectos) signados por políticas de vivienda inclusiva y diseños comunitaristas son incapaces de sostener y ser sostenidos por los envejecidos actores que

los compraron originalmente? Acaso la estrategia urbana que prefiguraron solo es posible si los actores que la encarnaron se mantienen jóvenes y económicamente activos? (lo que habilitaría hablar de utopía).

Es claro que situaciones como las anteriores no son solo exclusivas de poblaciones urbanas como la tercera edad: hay más que son afectados por problemas de movilidad, y muchos más lo que son afectados por el deterioro de su ingreso monetario. Pero si estos no quedan enclaustrados en los envejecidos edificios de altura son obligados a migrar dentro de la ciudad, hacia barrios y arquitecturas que puedan sostener.

Hay casos que conjuntan ambos elementos como lo que ocurre con la construcción del tramo de carretera Vespucio Oriente. Por el flujo supuesto de esta carretera urbana debe ocupar un lugar mayor que el que actualmente ocupa la calle, para ello se debe expropiar los sectores aledaños que corresponden a casas particulares cuyos habitantes, ya envejecidos no sólo están obligados a vender sino también a “salir al mercado” a vender y ocupar nuevas viviendas en condiciones que les son adversas. Dados sus ingresos y ahorros no pueden acceder a ubicaciones similares a las que dejan, deben estar dispuestos a condiciones de vida inferiores a las que dejan, y deben abandonar prácticas y redes sociales que desarrollaron durante décadas y que los hicieron felices. El costo de esto no se puede sumar, con simpleza, a la factura del progreso, pues Vespucio Oriente resulta hoy una medida paliativa a una ciudad cuya desplanificación anterior obliga a su realización.

La necesidad de Vespucio Oriente deviene de un flujo desmesurado de vehículos producto conjunto de una ‘utopía del consumo’ (que fomentaba la realización social en la posesión de la casa y auto propios), de un crecimiento desregulado del parque automotriz (no sólo en número de existencias sino también en la ocupación espacial de los modelos, cada vez más grandes), de la expansión desplanificada de la ciudad (que utilizando la ‘utopía del consumo’ fomentó la idea de que la ciudad debía crecer con la mecánica de una mancha de aceite, al decir de Marcial Echeñique y otros urbanistas incidentes en los últimos 40 años) y de un transporte público subdiseñado, pues desconoce (no reconoce) las características y requerimientos de su población de usuarios. Por cierto, esto es efecto de políticas neoliberales aplicadas al contexto urbano de Santiago (Vicuña del Río, 2013; Brenner & Theodore, 2002; Theodore, Peck & Brenner, 2011), pero sobre todo es efecto de la operación genérica que la sustenta que torna invisibles a poblaciones de actores (Schmid & Hatchuel, 2014)

Vespucio Oriente es necesario porque en las décadas anteriores no existió un reconocimiento (Taylor) sobre ‘poblaciones’ existentes pero “invisibles” a la gobernanza del Estado. Por cierto el efecto de esto es una ‘desgobernanza’ estatal, pero no es producida por la institución misma, sino por las prácticas de gobernanza de los gobiernos. Esta “invisibilidad” deteriora las condiciones de existencia de ‘poblaciones’ de actores “realmente existentes”, les precariza. Un ejemplo claro de esto es Transantiago, que por un lado resuelve el problema político que actores “realmente existentes” significaban, como eran los dueños del transporte público a comienzos de la primera década del siglo, más que mal Transantiago comienza a planificarse con fuerza luego que una movilización del entonces Concejo

Superior del Transporte paraliza la movilidad de Santiago 9, y por otro se transforma en un fracaso pues es incapaz de proveer, organizar y responder a los múltiples actores que involucraba el transporte público de Santiago (buses, usuarios, choferes, calles, entre otros). En ciudades marcadas por las movi- lidades el reconocimiento de los actores (humanos y no humanos) que encarnan las prácticas de movilidad resulta esencial (Pinder, 2011). John Rennie Short (2011) utilizando la metáfora de la liquidez de Bauman (2000) propone que no solo los flujos de movilidad pueden ser afectos a la metáfora líquida, también las condiciones de los actores cuyas identidades (usuarios, habitantes, pobladores) y existencias también son mutables en el tiempo y según las situaciones. Una de esas condiciones de existencia son las condiciones socioeconómicas, que masivamente en contextos neoliberales son variables, pero ello no es solo condición de la cantidad de ingresos y ahorros con cuentan, también las capacidades para producirlos o transarlos en el mercado. El resultado de esto, el que más contribuye a desastres urbanos masivos ('socio-agenciales' es el término que correctamente propone Alfonso Raposo) es la 'precarización', el cual no solo define una situación, sino una tipología social que tiende a ser persistente.

El término 'precariado', si bien de uso reciente, a servido para caracterizar poblaciones de actores que reúnen condiciones similares y que son transversales a los parámetros de segmentos socioeconómicos utilizados hasta el momento. En particular el 'precariado' evoca a segmentos de la población que, producto de la salida del mercado laboral y/o el desempleo, la desestructuración del espacio urbano, el envejecimiento y la inmigración quedan fuera de la emergencia económica. El término fue acuñado por el economista Guy Standing, pero alcanzó relevancia al ser medido en Inglaterra en una encuesta de 161.400 casos (Great British Class Survey), donde explicó el 15% de la segmentación (Savage et al., 2013). Para Standing este segmento es producto directo del desarrollo del modelo económico neoliberal y evidencia la pérdida de peso del capital cultural o la posición laboral (Goldthorpe, 2007) como explicativos de la segmentación social. En efecto, las 'poblaciones' de actores antes mencionadas son, independientes de sus calificaciones educacionales, precarias respecto a las políticas públicas, ya que no son afectas a un reconocimiento explícito como tales.

En el caso de Vespucio Oriente, los mismos vecinos hubieron de dar visibilidad al problema que vivían. Ello los movilizó públicamente y esta publicidad obligó al MOP a "reconocerlos" como afectados y como objetos de diálogo, lo cual permitió variaciones en el diseño de la nueva carretera (que debiese ser subterránea) 10. Pero su capacidad de incidencia está limitada por los reclamos de los concesionarios y por un presupuesto sub valorado a estas alturas 11. Esto no resuelve

[9]: El lunes 12 de agosto de 2002 se realizó un paro de micros que afectó a 4,5 millones de usuarios. El gobierno de Ricardo Lagos aplicó la Ley de Seguridad del Estado lo que llevó a la cárcel a los 5 dirigentes del gremio. Según Germán Correa, hoy presidente de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad: "fue una oportunidad para avanzar si obstáculos. Desde el mismo día del paro, yo comencé a reunirme con las bases micreras para avanzar con el plan. Realmente fue un error, nos facilitaron el camino". Ver "Microbuseros a 10 años del bloqueo de Santiago: "Aún nos preguntan si volverán las amarillas". El Mercurio, 11 de agosto de 2012.

[10]: Ver, "Las ventajas y temores por Vespucio Oriente". En La Tercera, 17 de febrero de 2014. Ver, "MOP inicia reuniones con Peñalolén y La Reina por Vespucio Oriente". En La Tercera. 18 de marzo de 2014.

[11]: Ver, "Construcción de Vespucio Oriente comenzará el próximo año: Subsidio será menor al disponible". En La Segunda, 28 de enero de 2014.

su precarización, la evidencia, pues aún así, deben negociar en situación desfavorable con las inmobiliarias¹² En el caso de la Villa Portales la situación es peor, pues la solución de poner ascensores que faciliten la movilidad a la población envejecida es imposible pues no las comunidades (y sus miembros) no pueden costearlas, por lo cual los estudios fueron desechados.

Estas situaciones, que evidencian la existencia de poblaciones precarizadas, independiente de su condición de dueños de las viviendas y de su capital cultural, que les deja fuera de las redes decisionales, no son hoy objeto de políticas públicas de inclusión o de distribución. No hay programas que les reconozcan como objetos de gobernanza, ni derechos institucionalizados que les aseguren su inclusión en la movilidad urbana ¹³, que no se remite la flujo vehicular sino a la circulación entre ubicaciones urbanas.

Moverse es circular, pero eso no se remite a operaciones de flujo inmediato (tránsito) sino que se extiende a operaciones de ubicación y reubicación dentro de la ciudad. La subvaloración del fenómeno de la movilidad no solo tiene como efectos una Comisión Asesora Presidencial (pro Movilidad) enfocada en los tacos; tiene como efectos 'desastres socio agenciales' que precarizan las condiciones de vida de las personas, todo ello porque se signan con la invisibilidad prácticas de movilidad como la movilidad vertical y la movilidad de ubicaciones urbanas.

5. Gobernar es hacer reconocer. Un problema de 'reconocimiento' de la existencia en las poblaciones de actores: casos de invisibilización

El tercer caso es el de un tipo de 'movilidad' cuyo reconocimiento, más que su existencia en sí misma, ha sido resistido y por tanto aparece como un fenómeno "fuera de gobierno" o desregulado, se trata de los ascensores y de la movilidad vertical en las ciudades.

Para poner el tema en perspectiva hay que señalar que los edificios de altura son la forma arquitectónica propia de la modernidad, así como los templos lo fueron de la época clásica, y los castillos del medioevo occidental. Quien los desarrolla, el arquitecto Louis Sullivan, señala que son posibles por la combinación de tres elementos tecnológicos precisos: acero, concreto y ascensores, lo que los hace esenciales para que la edificación altura sea habitable, no porque integren la materialidad de la arquitectura sino porque viabilizan las circulaciones mediante el transporte de las personas por la estructura. A pesar de ello, los libros de arquitectura no los consideran salvo como 'instalaciones', categoría que agrupa a las tuberías de agua, gas y electricidad; y la ingeniería no los plantea como medio de transporte, a pesar de eso es lo que hacen. Están en un limbo conceptual, como lo demuestra que: quien los supervisa es el Ministerio de Vivienda y no el Transporte; se desconoce con exactitud su número, sus fabricantes, su tiempo en uso, cuanto mantenimiento tienen o quien lo realiza; y la Encuesta de Edificación¹⁴, instrumento

[12]: Ver, "Las presiones de las inmobiliarias para apoderarse de los barrios". En The Clinic. 20 de Mayo de 2014.

[13]: Ver, "Miembros del Panel de Concesiones cobran sueldos millonarios y nunca han recibido casos". En CIPER, 26 de agosto de 2014.

[14]: Actual "Formulario Único de Estadísticas de Edificación", reformulado por el INE y la CCHC en 2002. Antes se llamó "Encuesta de Edificación" y estuvo vigente desde 1990 hasta el 2001.

INE de llenado obligatorio para cada edificación permitida en Chile, consulta por la presencia de ‘Tinas de Hidromasajes’ o de ‘Espejos y/o Juegos de Agua’ pero no de ascensores. Se trata, por tanto, de una población de la cual desconocemos todo lo estadísticamente esencial y que no sabemos en qué territorio ubicarla.

Prueba de esto es lo que ha pasado con los últimos 4 casos de notoriedad pública de estos casos: todos fallas, todos accidentes ocurridos dentro del proceso de movilidad. Uno, porque subió a 80 kilómetros por hora, chocó y provocó la paraplejía de quien iba en su interior. Otro porque no se detenía donde se le pedía pudiendo dejar a la gente encerrada o en el piso equivocado. Un tercero porque la sobrecarga de personas provocó su caída. Un cuarto porque no estaba allí al abrirse las puertas y ello permitió que la persona que lo esperaba cayera al foso, falleciendo. En el sentido de Callon, en los cuatro casos un actor sociotécnico esencial se desenrolló: o los de mantenimiento o los usuarios, pero no hay quien corrija estos fallos: hay una normativa técnica laxa y un supervisor de ésta que no existe, por tanto es probable que más actores se desacoplen del funcionamiento de este tipo de movilidad.

Por esto no me refiero sólo a actores “técnicos” (como los de mantención) o de desacople por desinterés, de técnicos y responsables por tenencia, también están los casos de comunidades de edificios cuyos miembros no pueden costearlos aunque los tengan (como en la Remodelación San Borja o como en las Torres de Carlos Antúnez) o aunque los necesiten (Villa Portales). Los ascensores siguen siendo un Punto de Paso Obligado en estos casos, el problema es que no logran todos los aliados que necesitan pues están en un territorio de nadie.

Si estuvieran en el territorio de la arquitectura, como ‘circulaciones’, cabrían dentro de las mejoras del patrimonio, como los ascensores urbanos de Valparaíso. Si estuvieran en el territorio del urbanismo, como transporte, cabrían dentro de los subsidios a este ítem, como ocurre con TranSantiago, Metro o los Troles (también eléctricos, también motorizados). Pero no están, y una población sin territorio, no sólo no tiene gobierno, tampoco tiene responsables. Es un problema de nadie, porque nadie le reconoce como perteneciente a su territorio, nadie la demanda, no tiene efectos de gobierno.

Gobernar es hacer reconocer. El problema de las movilidades verticales (y de los ascensores en particular) es que no se les ‘reconoce’ (a lo Taylor) activamente. Por ello aparecen invisibles, para la arquitectura, para el urbanismo, para el gobierno y las comisiones de movilidad.

6. Gobernar es hacer creer. Un problema final: los desastres socio agenciales

“Gobernar es hacer creer” reza la cita del principio de Richelieu con el que Foucault dibuja la razón política en la invención (nacimiento) de los publicistas y los economistas; plantea así a la opinión y a la economía como correlatos del gobierno y al gobierno como una práctica de creación de verdad (2006: 319).

Se cree en lo verdadero, porque es capaz de operar como tal (veridicción); la ‘verdad’ es a la vez un dispositivo y un efecto de las relaciones estratégicas entre individuos y grupos, una

práctica de gubernamentalidad y una consecuencia de ésta pues en ella están en juego tanto la conducta propia (del sí) como de los otros, todos los cuales recurren a este “marco institucional” que orienta procedimientos y técnicas diversas” (Foucault, 1999: 256). La ‘verdad’ es un régimen, y una operación, que permite hacer coherente interrelacionalmente la acción estratégica, considerando que toda acción es estratégica.

Ante la pregunta sobre la ‘problematización’ (Foucault, 1999: 371), cabe responder en el mismo sentido de la pregunta de Heidegger sobre ‘la cosa’. Problematizar es auscultar un objeto (una cosa, una objetualización), y un objeto es una reunión. Y una reunión es una asociación, allí engarzamos con Tönnies. ‘Problematización’, señala Foucault, son el conjunto de prácticas “que hacen que algo entre el juego de lo verdadero y lo falso y lo constituye como objeto para el pensamiento” (1999: 371). La operación es la misma, sostiene, ya se trate de la reflexión moral, el conocimiento científico, el análisis político, u otro campo de conocimiento; utiliza el mismo registro de explicación, tal como lo han de reafirmar Bloor, primero, con el principio de simetría, y Callon, luego al radicalizar el principio (1986). La cercanía conceptual no es casual. En las publicaciones anteriores al estudio sobre las scallops y los pescadores de St. Brieuc, Callon venía estudiando, bajo un evidente influencia foucaultiana, las formas como la organizaciones problematizaban sus entornos y luchas (1976; 1977; 1980a, 1980b); el resultado de eso será la noción de ‘traducción’ (1980b; Callon & Law, 1982).

La crisis del habitante genérico es una crisis de ‘problematización’, puesto que se le concibe estabilizado en el tiempo, se le suponen variaciones mínimas. Se le concibe atemporal o sobre temporal, su crisis es un error de imaginación. El ‘habitante genérico’ está atado a una función genérica: es el habitante de la ‘ciudad dormitorio’, de la ‘ciudad fábrica’ de la ‘ciudad espectáculo’. Reducido en el mismo sentido que tales metáforas de lo urbano cuyo ápice es ‘la ciudad genérica’. Es un habitante global no porque su diversidad topológica, lo es porque el ‘topos’ es igual en todos lados.

Dado que su concepción incide en el programa arquitectónico (lo inspira, dado que ‘la forma sigue a la función’), ata al programa a su devenir y a su deriva. El ‘programa genérico’ se agota en el ‘habitante genérico’, para ser sostenido el actor debe performar este tipo de habitar, asumirlo como identidad, coincidir con sus intereses. Tal fenómeno a sido propuesto como ideologización, asociándolo al fenómeno capitalista del consumo (Lefebvre, Castell, Auge, Brenner) y asumiéndolo como un efecto del desarrollo capitalista y de sus modelos de habitar: un resultado de sus ciudades. Proponemos lo contrario: el ‘habitante genérico’ no existe como efecto, es una concepción anterior, parte de una imagería que justifica un tipo de diseño y un tipo de ciudades, es el resultado práctico de una reflexión moderna.

En la actualidad hay un fallo en la movilidad que evidencia un requerimiento de gobierno. Los tacos representan un problema de control que afecta al conjunto de la experiencia urbana. Ante esto el Gobierno de Bachelet, reacciona convocando a un panel de expertos. El que estos expertos no provengan del Ministerio encargado del gobierno específico del fenómeno

(MTT) quiere decir algo: el gobierno enfrenta esto no solo como un problema de gobierno, como tal también lo enfrenta como un problema de legitimidad. ¿La Comisión, o su composición, hace legítima la solución al problema? No, pero desplaza la responsabilidad del gobierno y la coloca en la “sociedad” representada en la Comisión. El Gobierno desplaza el problema político de la solución técnica.

El gobierno administra el problema como un problema político, no técnico. Y es un problema político, pero ello no implica que sea un problema representativo. Por ello llama la atención la composición representativa de la omisión. El gobierno que elaboró la normativa y la política para ingresar en la vialidad buses más grandes y más autos, llama ahora a la “sociedad” para arreglar el problema.

Sin embargo, así como el gobierno es activo en un problema evidente y masivo, es inactivo en problemas relacionados pero que son de escala menor. Problemas de movilidad que afectan a poblaciones menores. El gobierno elige una versión reducida de la movilidad para gestionar el problema técnico y el problema político de la legitimidad. Al hacerlo transforma la movilidad en un problema genérico.

Los “desastres naturales” generan desplazados: lugares como Chaitén después de la erupción del volcán en 2008; Constitución después del tsunami de 2010; o los cerros y quebradas de Valparaíso luego del incendio urbano de 2014. Tales lugares pierden condiciones de habitabilidad y sus antiguos ocupantes, al no poder replicar las condiciones anteriores, abandonan el lugar de la tragedia. Algunos, solo hasta que las condiciones de habitabilidad vuelvan a ser replicables en un tiempo más, otros se desplazan para siempre. Los ‘desastres socio-agenciales’ no son genéricos, a pesar de que puedan ser masivos, y también generan desplazados. Desplazados de los departamentos que compraron cuando jóvenes y cuyas circulaciones ahora exigen tanto al cuerpo de sus envejecidos usuarios que se han transformado en torturas cotidianas que obligan al enclaustramiento. Desplazados de las propiedades que adquirieron cuando un discurso de gobernanza sobre la ciudad les aseguraba la estabilidad espacial. Desplazados obligados a una ‘movilidad’ que no es ‘reconocida’ como tal, y que por tanto no motiva políticas públicas, ni enmiendas, ni paliativos, porque no constituyen una ‘población’ dentro del ‘territorio’ que es afecto al ejercicio del gobierno.

Lo anterior evidencia la necesidad de un nuevo mapa. Una nueva configuración visual de la ciudad que no solo atienda a lo ‘genérico’. Un mapa distinto al de la segmentación socioeconómica por manzanas, a la distribución comunal, a la especialización de los predios, o a los flujos de movilidad horizontal. Un mapa que reconozca las poblaciones de actores “realmente existentes” y sus características, que simetrice sus operaciones, un mapa socio-agencial que contribuya a una ‘situación común’. Pues la ‘situación’ que permite lo ‘común’ no es una ‘situación genérica’, no puede desarrollarse sobre agentes invariantes, pues lo común, como todo lo intersubjetivo, está siempre en negociación.

El paradigma de Smart Cities, en voga publicitaria, es discutible en este punto. Necesitamos datos para gobernar ciudades, pero estos no se reducen a los que puedan entregar las empresas de

telefonía (con la data de uso y movilidad de los dispositivos con GPS). La saturación de información no redundante en la inteligencia. Por el contrario, si lo que se quiere es inteligencia colectiva lo que necesitamos es la data heterogénea de una ciudad pública, que negocie transparentemente los valores a medir, con gestores plurales, masivos y coordinados.

Evitar los ‘desastres socio agenciales’ requiere un ‘reconocimiento’ de su existencia, requiere de operar sobre el supuesto de heterogeneidad, requiere de un diseño habitacional, barrial, urbano, que pueda acoger la variación. Lo ‘común’ requiere de una ‘situación’, es decir, de una configuración de actores y prácticas que permitan que la gestión y apropiación en un bien por parte de una comunidad, se produzca y persista. Lo ‘común’ no sólo debe ser concebido como tal, pero por sobre todo: debe persistir como tal, por eso requiere de un marco epistémico estable que facilite a los actores la comprensión respecto de que están frente a un bien común y que no apropiable o disfrutable en otro sentido. Esto no es fácil. David Bloor (2011), en su texto sobre las discusiones sobre la capacidad de fricción del aire y su efecto sobre el diseño de aviones a principios del siglo XX, nos cuenta que ponerse de acuerdo de si el aire genera fricción o no costó un buen número de aviones, pilotos y tiempo, bastante tiempo. Eso sucede siempre, no es simple negociar la identidad de lo que nos rodea. Por ello, cuando llegamos a denominar algo como ‘bien común’, como el agua, los bordes de playa o el conocimiento, lo hacemos como resultado de una enorme movilización social donde los actores pusieron en juego sus recursos epistemológicos, simbólicos y prácticos para asegurar que llegáramos a ese punto. Ostrom y Hess (2007) aluden a eso cuando nos recuerdan que no es la bandera, ni el viento sino la mente la que se mueve cuando la vemos flamear. Tal es el desafío de un gubernamentalidad diferente a la actual.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Atisba. 2010. Reporte "Estudio Guetos en Chile". [en línea]: documenting electronic sources on the Internet. 2010. <http://www.atisba.cl>
- Augé, Marc. 2000. *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa Editorial
- Augé, Marc. 2002. *In the Metro*. Minneapolis: The University of Minnesota Press
- Bauman, Zygmunt. 2000. *Modernidad Líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Brenner, Niel and Theodore, Nik. 2002. "Cities and the Geographies of 'Actually Existing Neoliberalism'". En *Antipode*, 34. Pp. 349-379. DOI: 10.1111/1467-8330.00246
- Bloor, David. 2011. *The Enigma of the Aerofoil, Rival Theories in Aerodynamics, 1909-1930*. Chicago: The University of Chicago Press
- Cairns, Stephen (ed.). 2004. *Drifting: Architecture and Migrancy*. London: Routledge.
- Callon, Michel. 1980 "Struggles and Negotiations to Decide What is Problematic and What is Not: the Socio-logics of Translation". En Krohn & Whitley (ed.), *The Social Process of Scientific Investigation* London: D. Reidel Publishing Company. Pp. 197-220.
- Callon, Michel & Law, John. 1982. "On interests and their transformation: enrolment and counter-enrolment". En *Social Studies of Science*. Vol. 12 (1982). London: SAGE. Pp. 615-625.
- Callon, Michel. 1986. "Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay". En Law, John (ed.) (1989) *Power, action and belief: a new sociology of knowledge?* London: Routledge. Pp.196-223.
- Carmo, Mario. 2011. *The Alphabet and the Algorithm*. Cambridge: MIT Press
- Curtis, Robert. 2002. "Foucault on Governmentality and Population: The Impossible Discovery". En *The Canadian Journal of Sociology / Cahiers canadiens de sociologie*, Vol. 27, No. 4 (Autumn 2002). Pp. 505-533
- Foucault, Michel. 1999. *Estética, Ética y Hermenéutica. Obras Esenciales, Volumen III*. Barcelona: Paidós
- Foucault, Michel. 2006. *Seguridad, Territorio, Población. Curso en el Collège de France (1977-1978)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- González, Marta; Hidalgo, César & Barabási, Albert-László. 2008. "Understanding individual human mobility patterns". En *Nature* 453, 779-782 (5 June 2008).
- Hess, Charlotte y Ostrom, Elinor (Comp.) (2007). *Understanding Knowledge as a Commons. From Theory to Practice*. Cambridge: MIT Press.
- Honneth, Axel. 1992. *La lucha por el reconocimiento. Por una genética moral de los conflictos sociales*. Barcelona: Crítica.
- Jirón, Paola. 2008. *Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile*. Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy (PhD). London School of Economics and Political Science.
- Jirón, Paola. 2010. "Repetition and Difference - Rhythms and Mobile Place-making in Santiago de Chile". En Edensor, Tim (ed.). 2010. *Geographies of Rhythm. Nature, Place, mobilities and Bodies*. Surrey: Ashgate.
- Joseph, Isaac. 2002. *El transeúnte y el espacio urbano. Sobre la dispersión y el espacio urbano*. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Kellerman, Aharon. 2006. *Personal Mobilities*. London: Routledge
- Knorr-Cetina, Karin. 2005. *La fabricación del conocimiento. Un ensayo sobre el carácter constructivista y contextual de la ciencia*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes Editorial.
- Latour, Bruno. 1993. *The Pasteurization of France*. Cambridge: Harvard University Press.
- Latour, Bruno. 1996. *Aramis or the Love of Technology*. Cambridge: Harvard University Press.
- Latour, Bruno. 1999. *La Esperanza de Pandora. Ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia*. Barcelona: Gedisa.
- Latour, Bruno & Hermant, Emile. 2006. *Paris, Invisible City*. En: <http://www.bruno-latour.fr/virtual/CAST/index.html>
- Lefebvre, Henri. 1969. *El Derecho a la Ciudad*. Barcelona: Editorial Península
- Lefebvre, Henri. 2004. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. New York: Continuum
- Pinder, David. 2011. "Nomadic Cities". En Bridge, Gary & Watson, Sophie. 2011. *The New Blackwell Companion to the City*. Oxford: John Wiley & Sons Ltd. Pp. 221-234
- Ramírez, Rodrigo. 2007. "La representación de la ciudad en un sistema de información de viajes". En ARQ 66. Anexos. Agosto de 2007. Santiago: Ediciones ARQ.
- Sassen, Saskia. 1991. *The Global City*. New York, London, Tokyo. New Jersey: Princeton University Press.
- Sassen, Saskia. 2003. *Contra geografías de la globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Sassen, Saskia. 2006. *Territory. Authority. Rights. From Medieval to Global Assemblages*. New Jersey: Princeton University Press.
- Savage, Mike; Devine, Fiona; Cunningham, Niall; Taylor, Mark; Li, Yaojun; Hjellbrekke, Johs; Le Roux, Brigitte; Friedman, Sam & Miles, Andrew. 2013. "A New Model of Social Class: Findings from the BBC's Great British Class Survey Experiment". En *Sociology Journal* 0(0). Pp. 1-32. London: Sage. DOI: 10.1177/0038038513481128
- Sevtsuk, Andres. 2008. "Explorations into Urban Mobility Patterns Using Aggregate Mobile Network Data". Paper# TSI-SOTUR-08-03. Working Paper Series. MIT Portugal.
- Sevtsuk, Andres & Ratti, Carlo. 2010. "Does Urban Mobility Have a Daily Routine? Learning from the Aggregate Data of Mobile Networks". En

Sheller, Mimi & Urry, John. 2006. *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.

Schmid, Anne-Françoise & Hatchuel, Armand. 2014. "On Generic Epistemology". En *Angelaki: Journal of the Theoretical Humanities*. Volume 19, Issue 2, junio 2014. . Pp. 131-144. Routledge. DOI:10.1080/0969725X.2014.950868

Short, John Rennie. 2011. "The Liquid City of Megalopolis". En *Bridge, Gary & Watson, Sophie*. 2011. *The New Blackwell Companion to the City*. Oxford: John Wiley & Sons Ltd. Pp. 26-37

Simmel, Georg. 1983. *Sociología 2. Estudios sobre las formas de socialización*. Madrid: Alianza Editorial.

Simmel, Georg. 2007. *Roma, Florencia, Venecia*. Barcelona: Gedisa

Standing, Guy. 2011. *The Precariat. The New Dangerous Class*. London: Bloomsbury

Song, Chaoming; Koren, Tal; Wang, Pu & Barabási, Albert-László. 2008. "Modeling the scaling properties of human mobility". En *Nature Physics*, Volume 6, Issue 10, pp. 818-823 (2010).

Taylor, Charles. 1993. *Multiculturalismo y la "política del reconocimiento"*. México: Fondo de Cultura Económica.

Taylor, Charles. 1996. *Fuentes del yo. La construcción de la identidad moderna*. Barcelona: Paidós.

Theodore, Nik; Peck, Jamie & Brenner, Niel. "Neoliberal Urbanism: Cities and the Rule of Markets". En *Bridge, Gary & Watson, Sophie*. 2011. *The New Blackwell Companion to the City*. Oxford: John Wiley & Sons Ltd. Pp. 15- 25.

Thevenot, Laurent. 2002. "Which road to follow ? The moral complexity of an 'equipped' humanity". En *Law John & Mol, Annemarie (eds)*. 2002. *Complexities: Social Studies of Knowledge Practices*. Durham and London: Duke University Press. Pp.53-87.

Thrift, Nigel; Urry, John & Featherstone, Mike. 2005. *Automobilities*. London: SAGE Publications

Urry, John. 2000. *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.

Urry, John. 2008. "Moving on the Mobility Turn". En *Canzler, Weert; Kaufmann, Vincent & Kesselring, Sven*. 2008. *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*. Hampshire: Ashgate

Vicuña del Río, Magdalena. 2013. "El marco regulatorio en el contexto de la gestión empresarialista y la mercantilización del desarrollo urbano del Gran Santiago, Chile". En *Revista INVI*, n 78, volumen n 28. Pp. 181-219.