

ENTREVISTA

CARME MIRALLES-GUASCH

"LA MOVILIDAD MIGRANTE NO DEPENDE DEL ORIGEN, SINO DE LA ESTRUCTURA SOCIAL"

Doctora en Geografía y profesora de la Universitat Autònoma de Barcelona, especialista en movilidad urbana y planificación territorial, indaga con RUMBOS en las estructuras de inclusión/exclusión en las que se insertan los colectivos migrantes en sus desplazamientos cotidianos. Autora de una extensa obra en la que destaca *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto* (Planeta 2002), visualiza puntos de análisis comunes entre las urbes de Europa y América Latina, pese a que en Chile "estamos ante estructuras sociales muy segregadas y divididas a todos los niveles".

por Daisy Margarit* y Jorge Moraga**

DM: ¿Qué cruces se podrían hacer entre los estudios sobre las movilidades urbanas y los relacionados con migraciones?

CM: Hay algunos estudiosos que cuando hablan de movilidad a baja escala incluyen los movimientos migratorios. Yo soy crítica de esta inclusión, porque el concepto, la palabra migrante, emigrante, inmigrante, ya es de por sí lo suficientemente descriptiva y está lo suficientemente asentada para que tengamos mutarla introduciéndola al entorno de las movilidades. Los viajes migratorios no sólo en términos espaciales, sino también temporales, no tienen nada que ver con nuestros desplazamientos cotidianos, sean diarios o semanales. Es otro fenómeno social. Sin embargo como el tema movilidad ahora está un poco de moda y muchas áreas científicas quieren incluirse en esa palabra. Para mí es un error porque lleva a confusión científica, además creo que los fenómenos son tan distintos: el viaje de un migrante y el viaje cotidiano de alguien que va a su trabajo no tienen nada que ver, a pesar que involucran un espacio y un tiempo, pero eso es lo menos importante en esos dos trayectos. La migración requiere de una ruptura vital, en cambio desplazarse al trabajo no lo es. Esa es una barrera que marca la diferencia entre una cosa y la otra.

* Doctora en Sociología, académica de la Escuela de Trabajo Social, Universidad Central de Chile. Dirección postal: Lord Cochrane 417, Torre A, Piso 2, CP: 8330507. Email: daisy.margarit@ucentral.cl

** Doctor en Antropología, académico de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Central de Chile. Dirección postal: Lord Cochrane 417, Torre Servicios, Piso 3, CP: 8330507. Email: simpulum@yahoo.com

DM: ¿Y las movilidades de los inmigrantes, una vez que se establecen en un territorio?

CM: Ahí entramos ya en el tema. Yo no creo que haya movilidades cotidianas características de la población migrante, sino movilidades cotidianas características de la situación social de la población. Los migrantes están en una parte de la estructura social. Los migrantes de clase alta, que también los hay, tendrán pautas de movilidad similares a la población de clase alta de la sociedad que les acoge, en comparación con migrantes de clases populares. El origen en sí -geográfico o de nacimiento- no es lo que define las pautas de movilidad, sino que las define la estructura social, la clase social a la que pertenezcas y también al género, por ejemplo.

JM: ¿Logras ver tan directamente la relación entre el hecho de pertenecer a una clase social y los tipos de movilidad? Las relaciones culturales de una red específica de migrantes, por ejemplo ¿no condiciona el cómo se están insertando en la estructura social?

CM: Pero eso es otra cosa. Una cosa es qué modelos de movilidad adoptan y otro son las redes sociales que les ayudan a insertarse o no dentro de un nuevo espacio de acogida. Cuando me refiero a modelo de movilidad, hablo de qué medios de transporte utilizan, cuánto tiempo de desplazamiento hacen, qué costos tienen esos desplazamientos, coste económico y de tiempo, las accesibilidades o no que le dan esos desplazamientos. Y si esas accesibilidades de transporte, de asentamiento urbano, les incluyen o excluyen de su espacio social, cultural, de sus oportunidades.

La configuración territorial, el cómo está organizada una ciudad, o un barrio, un área metropolitana, o cualquier unidad territorial. Y digo esto pues me estoy refiriendo a movilidades cotidianas y es en esos territorios donde expresamos nuestras movilidades cotidianas. También hay movilidades cotidianas en espacios rurales pero no las he estudiado nunca. Esa configuración en un territorio, que es territorial y social a la vez, determina directamente la inclusión o exclusión social. Y en esa inclusión/exclusión, la accesibilidad es un elemento importantísimo. La accesibilidad es la capacidad que tenemos las personas de llegar a nuestras actividades cotidianas, no sólo al trabajo sino también a la red de amigos. Y esa accesibilidad es un atributo individual y colectivo, pues es una capacidad que está determinada por la estructura social y urbana. Hay espacios construidos para la exclusión.

JM: Pero dentro de esa definición estructural, social y urbana ¿qué lugar tendrían las culturas por ejemplo? ¿O no tienen ningún espacio diferenciado dentro de esa estructura?

CM: No lo sé. Nunca me he enfrentado al estudio de una colectividad culturalmente distinta o que tenga un origen geográfico distinto. Dentro de la estructura social he estudiado género, edad y renta. Pero no lo he cruzado nunca, porque ¿cómo nosotros

estudiamos los desplazamientos cotidianos? Básicamente con encuestas sobre cursos de desplazamientos de movilidad cotidiana, que están muy bien hechas, que son muy amplias y por lo tanto puedes fraccionar hasta subgrupos muy pequeños, pero no tanto para que podamos ver esas diferencias culturales, pues no están diseñadas para ello. Para ver eso, tendríamos que entrar con una metodología cualitativa y estudiar exactamente ese colectivo, y eso el grupo de investigación no lo ha hecho nunca.

JM: ¿Qué categorías incluyen en las encuestas?

CM: Tenemos edad, actividad profesional, género, renta, y elementos indirectos como el barrio donde vive, si tiene o no vehículo, el nivel de estudios.

DM: Yo estudié a los ecuatorianos en Hospitalet, en forma muy superficial pues no era el objetivo de mi tesis doctoral, pero sí pude visualizar las trayectorias cotidianas que tenían. Por ejemplo, las mujeres recién llegadas iban ampliando poco a poco el espacio que iban reconociendo, casi en círculos concéntricos, y muy marcado desde la mirada masculina. Entonces, ellas decían que salir era peligroso, pero poco a poco iban familiarizándose con el entorno, con la salida de los hijos al colegio, con las idas al centro de salud y se iban dando cuenta que el entorno era amigable porque lo iban reconociendo desde sus propias trayectorias. Por eso me imaginaba que en las investigaciones que ustedes habían hecho, habría diferencia entre las movilidades de los autóctonos y las movilidades de los extranjeros que ya están establecidos en dicho lugar.

CM: Lo que dices es interesante porque lo que nosotros estamos estudiando es el tema de las proximidades urbanas. Durante demasiados años hemos estado visualizando sólo los desplazamientos cotidianos que exigían transporte y hemos omitido un desplazamiento mucho más importante en las ciudades, en el sentido de presente, de las personas que lo realizan, que son los viajes andando de proximidad, es decir de menos de 10 minutos. Esos 10 minutos andando en escala urbana es muy pequeño, pero en Barcelona corresponde al 25% del total de desplazamientos. Esos desplazamientos son importantes porque nos indican el pulso urbano, el pulso de la ciudad, el pulso del barrio. Uno puede caminar 10 minutos siempre que uno mismo tenga la condición propia de caminar y siempre también que el entorno tenga las características para que puedas caminar. Con esas características me refiero a que te ofrezca seguridad, que te sientas seguro, y que te ofrezca actividades para realizar. Porque yo quiero ir andando a comprar el pan, pero eso requiere que haya un lugar donde se venda el pan. Eso es a lo que nos estamos dedicando. Y hay un sesgo de género muy grande, porque muchas veces estas movilidades más opacas pero no menos importantes, las realizan mujeres. El sesgo de género en los modelos de movilidad está más presente que el sesgo de clase.

DM: En este sentido, estos viajes de proximidad tendrían más sujetos mujeres ¿a qué se debería eso?

CM: Se debe a muchos factores. Cuando hablo de mujeres, no me refiero a mujeres ricas ni pobres ni a las mujeres que no tienen la capacidad económica de comprarse un coche (auto). En todos los lugares del mundo las mujeres tienen menos relación afectiva con los coches que los hombres. Hace mucho tiempo que estoy observando el género y la movilidad. Cuando comencé me decían que esto era sólo una etapa porque las mujeres más jóvenes se relacionan mejor con los automóviles que las mujeres mayores. Eso era una hipótesis. Entonces estudié la comunidad universitaria de la Universidad Autónoma de Barcelona, donde básicamente se puede acceder sólo por transporte mecánico, en tren o en coche. Y estudiamos a mujeres estudiantes jóvenes que tenían carné de conducir y a estudiantes hombres que tenían coche, para cotejar esa hipótesis, que con la edad esas diferencias disminuirían, pues estaban sesgadas por elementos de generación. Entonces se suponía que en las generaciones jóvenes estas divergencias tenderían a desaparecer. Qué mejor entonces que estudiantes de 18 a 25 años para ver eso, con un perfil socioeconómico más o menos homogéneo, o al menos más homogéneo que la población en general. Bien, pues ese colectivo expresa que las diferencias existen: hoy, las mujeres de 18 años -que es cuando pueden sacar el carné de conducir en España- tienen mucho menos interés en sacar el carné y tener coche que sus homólogos masculinos, por lo cual las mujeres caminan más y usan más transporte público.

Creo que las dinámicas son bastantes similares en muchos lugares del mundo, aunque los porcentajes en sí mismos puedan diferir. Entonces mis preguntas más bien serían ¿esas mujeres caminan más porque son migrantes o porque son mujeres? En las mujeres autóctonas o extranjeras, una vez que reconocen el territorio, ¿las pautas son las mismas?

DM: No lo sé, mi foco fueron las mujeres ecuatorianas principalmente por un tema de acceso y cercanía. Sobre género tuve más entrevistas de mujeres que de hombres, pero sí ellas distinguían que había diferencias con las mujeres rumanas o con las mujeres que venían de Marruecos. Había parques donde ellas no iban porque había atributos del territorio relacionados a la inseguridad. Uno podría aventurar que había ciertas pautas diferentes entre mujeres ecuatorianas y mujeres marroquíes. Son hipótesis, uno tendría que hacer un estudio para poder avanzar a nivel de integración socio-territorial cotidiana, no estructural.

CM: Pero esa integración tiene mucha relación con esa capacidad de acceso, y esa capacidad es individual y colectiva, o sea, cada uno de nosotros tenemos nuestras propias capacidades de poder acceder a los servicios. Pero esa capacidad la tenemos desde lo individual y desde lo colectivo, la podemos estudiar desde las mujeres o desde una mujer, desde los jóvenes o desde un joven. Y esas capacidades vienen otorgadas desde la estructura urbana. Por ejemplo, para mí, en Barcelona o en Madrid, o en esta parte de Santiago, como ciudad me es cómoda, camino por ella sin ningún reparo, me da

capacidad de actividad. Voy y vengo caminando hasta acá, 45 minutos, hoy he pasado por delante de un teatro; podré entonces venir a este teatro. La ciudad me ha brindado la oportunidad de ir al teatro, pero no sólo porque me lo he encontrado caminando, sino porque puedo llegar ahí caminando el día que quiera ir al teatro.

JM: Podrías explicarnos más a lo que te referías con *el pulso de los barrios*. Me imagino que hay diferentes intensidades y por tanto, diferentes ofertas y eso está relacionado con tejidos sociales.

CM: Conversaba con unos amigos de Buenos Aires hace unos meses sobre los barrios de la cotidianeidad, si son barrios que te ofrecen cosas. Y la cotidianeidad no solamente es tu barrio residencial, sino también el barrio donde trabajas, pues allí pasas muchas horas. Pero si no lo son, si no te ofrecen cosas, si son barrios uni-funcionales –sean de clase alta o sean de clase muy baja-, la proximidad puede expresarse como una cárcel. Porque no hay posibilidades de hacer nada a diez minutos, porque no hay nada. Por eso digo que debemos entender bien, cuando hablamos de las proximidades, porque los pulsos de los barrios pueden ser completamente distintos. Y pueden ser espacios de exclusión, porque no te ofrecen nada, o espacios de inclusión porque te ofrecen mucho. Eso tiene que ver con relaciones sociales, con un tejido social. Por ejemplo, las mujeres de los barrios pobres de las periferias de Santiago no van a encontrar un teatro en sus caminatas, aunque sea gratuito. Hay una exclusión que no es sólo económica, sino de oportunidades.

DM: Es interesante pensar cómo esos espacios de exclusión, como tú lo defines para los autóctonos empiezan a transitar hacia espacios de inclusión para una comunidad migrante. Pienso, por ejemplo, en los espacios que están muy degradados urbanísticamente y se van poblando porque hay una restitución de población migrante. Aparecen los negocios de barrio, los espacios de encuentros. Hay barrios que han mutado hacia la inclusión de haitianos, que es un colectivo que tiene bastante presencia en varias comunas de la Región Metropolitana: allí encuentras una Iglesia de los haitianos, una feria que parece mercadillo donde venden cosas. Eso que era un espacio de exclusión, con una etiqueta de espacio peligroso o degradado, se transforma en un espacio de inclusión para ellos, pero corre el riesgo de convertirse en una especie de cierre social que es la antesala del gueto.

CM: Lo que me parece interesante de tu relato no es tanto si pueda pasar a ser un gueto, sino el dinamismo del relato, el cómo cambian las ciudades, el barrio, siempre son elementos en movimiento. Tienen un potencial de transformación. Me parece interesante que si se transforma en un gueto, después sea otra cosa, pero esa capacidad de mutar, esa capacidad de transformación, y cómo las personas podemos ser actores transformadores de nuestra cotidianeidad, de nuestro barrio, eso es interesante, me gustaría verlo.

JM: Me surge otra pregunta, referida al pulso de un barrio, por ejemplo en las comunas del centro de Santiago. Allí se da una relación entre la oferta del barrio y las poblaciones de extranjeros, que llegan a espacios más o menos degradados, pero situados en sectores con amplia disponibilidad de servicios y oferta cultural. Uno podría pensar que hay mayores oportunidades porque están en la proximidad de esta oferta, a diferencia de esas "cárceles" periféricas, ya sean de clase alta o baja, según la metáfora que usaste, donde hay poco o nada. Me surge la duda de si estar asentados en esa estructura del centro urbano efectivamente da una mejor condición de inclusión a estos grupos migrantes.

CM: El lugar que te acoge no es neutro en tu estrategia de inclusión, por tanto si el lugar que te acoge dispone de más servicios y está más estructurado, tiene que ser más inclusivo. Ahora, estaba pensando que estamos pintando el cuadro con brochas demasiado gordas, esto que estamos hablando requiere de pinceles más finos. Depende de muchas variables muy locales. Tenemos el marco, pero para hablar de inclusión en los barrios periféricos o centrales con población migrante de Santiago, no puede ser con grandes ideas. Tengo que ir ahí y verlo desde ahí. Las estrategias de inclusión de los diferentes colectivos dependen de inteligencias colectivas que luego se convierten en estrategias individuales. Y esas estrategias colectivas dependen de la dialéctica que establecen con su lugar, y el análisis de eso se tiene que pintar con pinceles muy finos.

JM: ¿En América Latina o en Chile se están haciendo estudios similares a los que realizas en Barcelona? ¿Hay puntos de encuentro para el análisis de nuestra realidad?

C: En América Latina sí. Para afrontar la realidad de América Latina lo que me parece muy apropiado es ese vínculo entre movilidad-accesibilidad-inclusión para entender la exclusión social. Estamos ante estructuras sociales muy segregadas y divididas a todos los niveles. Se debe entender que la integración social no es sólo una cuestión de renta, sino también una cuestión de integración a la propia cotidianidad. Y con eso me refiero a esa capacidad de realizar actividades, eso es integrarse. Es interesante porque sólo se había visto la exclusión desde el nivel de renta. Pero la renta individual-familiar no es sólo la capacidad económica que tengas, porque la renta también es capital urbano, capital social. Transgrede la capacidad de tu economía individual. Y esa capacidad de acceso, ese atributo de accesibilidad, que antes lo enlazábamos con un atributo territorial, ahora lo hemos vinculado a la población, eso es muy interesante.