

MOBILITY AND MICROACCESSABILITY

THE CHALLENGES OF PUBLIC SPACE

MOVILIDAD Y MICROACCESIBILIDAD

LOS DESAFÍOS DEL ESPACIO PÚBLICO

Rosanna Forray

Laboratorio 9x18 | Escuela de Arquitectura | Pontificia Universidad Católica de Chile

Abstract

In urban peripheral neighborhoods, mobility is a right yet to be conquered. The residents have to face marginal conditions either in the 'macroaccessibility' that leads to long distances, as well as to the 'microaccessibility' that occurs in the proximal space and in the daily life. For this mobility, predominantly female, the most determinant factors are the quality, vitality, and along with it, the safety of the public space. Women have to negotiate their right to appropriate, use and transform this space. And they do it throughout the repetitive practice of walking, often under threat. This brings the challenge of thinking the proximal city with them: diverse, safe and well connected. To do so, the public space is the key.

KEYWORDS

Mobility; Microaccessibility; Public Space; Proximal City.

Resumen

En los barrios de las periferias urbanas, la movilidad es un derecho aún por conquistar. Allí los residentes deben enfrentar condiciones deplorables tanto en la “macroaccesibilidad” que conduce a las largas distancias, como en la “microaccesibilidad” que se despliega en el espacio de proximidad y en los tiempos de la vida cotidiana. Para esta movilidad, predominantemente femenina, los factores más determinantes son la calidad, la vitalidad y con ello la seguridad del espacio público. Es allí donde las mujeres deben negociar su derecho a apropiarse, usar y transformar el espacio. Y lo hacen a través de la práctica repetitiva de la caminata muchas veces amenazada. Esto abre el desafío de pensar con ellas la ciudad próxima, diversa, segura y bien conectada. Para ello el espacio público es la clave.

PALABRAS CLAVES

Movilidad; Microaccesibilidad; Espacio público; Ciudad próxima.

If we accept that mobility is a right, which in turn allows access to all rights: health, education, housing, recreation, work, exchange opportunities and interactions that the city offers (Ascher, 2004); then the mobility right is unequally distributed both socially and spatially (Vasconcellos Alcántara, 2010). From the perspective of the place of residence, income levels, composition and position in the family, means of displacement, and particularly gender; mobility presents very different types of challenges. This reality is particularly sensitive in the neighborhoods that had their origin in social housing policies, where modest families live in peripheries badly connected to the city and with a limited supply of public spaces. There, (in)mobility is a factor of impoverishment. That is, it is not only a reflection but a producer of inequality (Jirón & Zunino Singh, 2017, Le Breton, 2005). In those neighborhoods, mobility is a right yet to be conquered.

Those who inhabit these neighborhoods must face deplorable conditions in what Alcántara Vasconcellos (2010) calls the macroaccessibility and the microaccessibility. Conditions that alter and almost determine their quality of life. With regards to the macroaccessibility, the conditions under which users travel are still deplorable. Even though in Santiago high-capacity public transport systems gradually expand their coverage to improve mobility from these neighborhoods to distant destinations in the city. Access to boarding points, stops and stations, requires long walks or combined means of approach. Furthermore, the conditions of services, transfers, waiting times in inhospitable environments, the agglutination in buses and wagons, congestion on the streets, affect the daily travel experience. In this way, users assume, with their time and fatigue, the double cost of distant location and poor travel conditions.

From this perspective, the “right to the city” is the right to an accessible city and to a mobility that conduces to it. However, as Jouffe (2011) points out, it is not only a question of accessibility. He argues so following Lefebvre’s (1969) definition of the right to the city as the ability to appropriate the urban environment and participate. To him, the right to the city is, above all, the right to produce, transform and use the city. This is based on the proximity of neighborhoods.

In a neighborhood-regeneration perspective originated in the sixties, microaccessibility is the focus of attention – the topic that summons us. Here the physical space conditions the right to the city, as pointed out by Muxi Martínez, Casanovas, Ciocoletto, & Gutiérrez Valdivia (2011). The mobility is not only to transportation means, but to the interior of the neighborhood and the municipality. It is intimately linked to the quality, vitality and the security of the public space that is caused by the quality and vitality. In Santiago, walking is the predominant mode of displacement. This mode of transportation reaches up to 75% of the trips in the peripheral municipalities. Those

Si aceptamos que la movilidad es un derecho, que a su vez permite acceder a todos los derechos, la salud, la educación, la vivienda, la recreación, el trabajo, las oportunidades de intercambio e interacciones que la ciudad ofrece (Ascher, 2004), este derecho está social y espacialmente distribuido de manera inequitativa (Vasconcellos Alcántara, 2010). Vista desde la perspectiva del lugar de residencia, de los niveles de ingreso, la composición y la posición en la familia, los medios de desplazamiento, y particularmente el género, la movilidad presenta desafíos de muy diverso tipo. Esta realidad es particularmente sensible en los barrios que tuvieron su origen en las políticas de vivienda social, donde habitan familias modestas en periferias mal conectadas a la ciudad y con una oferta limitada de espacios públicos. Allí, la (in)movilidad es factor de empobrecimiento, es decir, no sólo es reflejo sino productora de desigualdad (Jirón & Zunino Singh, 2017; Le Breton, 2005). Allí, la movilidad es un derecho aún por conquistar.

Quienes habitan estos barrios, deben enfrentar condiciones deplorables tanto en lo que Alcántara Vasconcellos (2010) llama la macroaccesibilidad como en la microaccesibilidad. Condiciones que alteran y casi determinan su calidad de vida. En el ámbito de la macroaccesibilidad, si bien en Santiago los sistemas de transporte público de gran capacidad poco a poco amplían su cobertura para mejorar la movilidad desde estos barrios hacia destinos distantes en la ciudad, las condiciones en que los usuarios viajan son aún deplorables. Por una parte, acceder a los puntos de abordaje, paraderos y estaciones, exige largas caminatas o cambios de medios de acercamiento, por otra, las condiciones de los servicios, los trasbordos, los tiempos de espera en ambientes inhóspitos, el aglutinamiento en buses y vagones, la congestión en las calles, afectan diariamente la experiencia del viaje. De este modo los usuarios asumen, con su tiempo y su fatiga, el doble costo de la localización distante y de las malas condiciones de viaje.

Desde esta perspectiva, el “derecho a la ciudad” es el derecho a una ciudad accesible y a una movilidad conducente a ella. Sin embargo como señala Jouffe (2011) el derecho a la ciudad, definido por Lefebvre (1969) como la capacidad de apropiarse del entorno urbano y de participar, no es sólo una cuestión de accesibilidad, es sobre todo el derecho a producir, transformar y usar la ciudad, y este tiene su asiento en la proximidad.

En una perspectiva de regeneración de los barrios originados en los años sesenta -tema que aquí nos convoca- es la microaccesibilidad nuestro foco de atención. Aquí el espacio físico condiciona el derecho a la ciudad, como señalan Muxi Martínez, Casanovas, Ciocoletto, & Gutiérrez Valdivia (2011). La movilidad hacia los medios de transporte como hacia el interior del vecindario y de la comuna, está íntimamente ligada a la calidad, a la vitalidad y la consecuente seguridad del espacio público. En Santiago, el modo predominante de desplazamiento es la caminata, esta alcanza en las comunas periféricas hasta

who mainly practice it are women between 21 and 60 years of age, and they do it to go to work, get children to and from school, accompany seniors, make purchases, visit relatives, feed the network of support and assistance relationships relationships that are woven in the neighborhood and sustain the life of the extended family (Araos, 2016). It is there, in the space of proximity and in the unfolding of daily life activities where mobility allows to practice the production, transformation and use of space. As Fenster (2011) points out, citing De Certeau in his book *L’Invention du quotidien* (1984) “the daily activities of the body are part of the process of appropriation and territorialisation of space. The repetitive practice of walking is part of the strategies used to transform and reclaim that space as their own”. However, the author continues, “[for women] to carry out their social and family tasks, they must negotiate their spatial practices of citizenship in order to ensure that they can conduct their right to use [the space]” (2011: 72).

This predominantly female micromobility requires negotiations. The quality of the public space, the neighborhood sociability and the security are threatened by thefts, assaults, harassments, intimidation, traffics accidents, among others. This reality causes women to require bid detours to avoid such threats (Figuroa & Forray Claps, 2015). However, diverse elements of the built environment can condition the proximity through the daily practice of walking: the state of the sidewalks, the relation of the house to the street, the presence of neighbors, the presence of shops, the existence or not of blind walls or opaque fences, the dead-end streets, the security at crossings, floods, light and shade, facilities for moving by bicycle, proximity to services, work sources and public transport, among other. All of these elements have a strong impact on the daily experience of mobility, on journeys and breaks, on access to goods and services inside and outside the neighborhoods.

Female mobility, as well as that of children and adults who travel with them, is a sustainable mobility for its complex or multipurpose displacements of short journeys, on foot or in collective transport (Miralles-Guasch & Dones, 2010). It also plays a central role in the life of the neighborhood. A mobility that through the recurrence of daily practices feeds sociability in the proximity space. In keeping with these practices, identification, knowledge and the transformation of space are being configured. Hence, in the line of De Certau, Muxi notes that “the gender perspective applied to urban planning is understood from experience” (2011, p.109). However, the mobility of women is the most vulnerable (Ortiz Escalante, 1971) both in terms of macroaccessibility and microaccessibility.

Within a perspective of regeneration processes of the sixties-generation neighborhoods, which today have a densification potential based on collective housing, mobility opens both an opportunity and a greater challenge. Mobility is understood simultaneously as a means of access to the distanced city

el 75% de los viajes, y quienes la practican principalmente son las mujeres entre 21 y 60 años de edad, para dirigirse al trabajo, llevar y traer niños del colegio, acompañar adultos mayores, hacer compras, visitar parientes, alimentar la red de relaciones de apoyo y asistencia que se tejen en el vecindario y sustentan la vida de la familia extensa (Araos, 2016). Es allí, en el espacio de proximidad y en el despliegue de las actividades de la vida cotidiana donde la movilidad permite practicar la producción, la transformación y el uso del espacio. Como señala Fenster (2011) citando a De Certeau, en su libro *L'Invention du quotidien* (1984) “las actividades corporales de la vida diaria son parte del proceso de apropiación y territorialización del espacio, y la práctica repetitiva de la caminata es parte de las estrategias usadas para transformar y reclamar ese espacio como propio”. Sin embargo, prosigue el autor, “[las mujeres] para realizar sus quehaceres sociales y familiares deben negociar sus prácticas espaciales de ciudadanía con el objetivo de asegurar que pueden realizar su derecho al uso [del espacio]” (2011:72).

Esta micromovilidad, predominantemente femenina, requiere negociaciones. La calidad del espacio público, la sociabilidad vecinal y la seguridad se encuentran amenazadas por robos, asaltos, acoso, amedrentamiento, accidentes de tránsito, entre otros. Esta realidad genera que muchas veces las mujeres deban hacer grandes rodeos para esquivar estas amenazas (Figuroa & Forray Claps, 2015). Sin embargo, diversos factores del entorno construido pueden condicionar la proximidad a través de la práctica cotidiana de la caminata: el estado de las veredas, la relación de la vivienda con la calle, la presencia de vecinos, la presencia de almacenes, la existencia o no de muros ciegos o cierres opacos, las calles sin salida, la seguridad en los cruces, las inundaciones, la luz y la sombra, las facilidades para moverse en bicicleta, la cercanía a los servicios, a fuentes de trabajo y al transporte público, entre otros factores tienen fuerte impacto en la experiencia cotidiana de la movilidad, en los desplazamientos y las pausas, como también en el acceso a bienes y servicios al interior y al exterior de los barrios.

Por sus desplazamientos complejos -o multipropósitos- de trayectos cortos y a pie o en transporte colectivo, la movilidad femenina, así como la de los niños y las personas adultas que se desplazan con ella, es una movilidad sostenible (Miralles-Guasch & Dones, 2010) y juega un papel central en la vida del barrio. Una movilidad que a través de la recurrencia de las prácticas cotidianas alimenta la sociabilidad en el espacio de la proximidad; y a su vez, al compás de esas prácticas se va configurando la identificación, el conocimiento y la transformación del espacio. De ahí que en la línea de De Certeau, Muxi señala que “La perspectiva de género aplicada al urbanismo se entiende desde la experiencia” (2011, p. 109). Sin embargo la movilidad de las mujeres es la más vulnerada (Ortiz Escalante, 1971) tanto en lo que se refiere a la macroaccesibilidad como a la microaccesibilidad.

and as a 'performative' practice of the use and transformation of the space of proximity. The opportunity is to think about its transformations from the practices and the daily experience of space. The challenge is to contribute to the production of the walkable city, a well-connected city with diverse neighborhoods with mixed activities and close opportunities, with fewer costs of displacement (Miralles-Guasch & Dones, 2010). A city where public spaces, streets, and squares of proximity are safe, comfortable, attractive, and accessible; a city that welcomes and encourages local life (Valdivia, 2017), that values the potentials of their hierarchical urban tissue - which is a legacy of the social project that originated them. A city with friendly and safe routes from the house to the neighborhood, and beyond. In short, a 'friendly' public space that -in the neighbors' wishes- improves the daily experience of travel, feeds the sense of belonging and vitalizes social life both within the neighbourhood and in their transition to the city.

En la perspectiva de un proceso de regeneración de los barrios de la generación de los sesenta, que hoy presentan un potencial de densificación basada en la vivienda colectiva, la movilidad entendida simultáneamente como vía de acceso a la ciudad a distancia y como práctica ‘performativa’ del uso y transformación del espacio de proximidad, nos abre a la vez una oportunidad y un desafío mayor. La oportunidad de pensar sus transformaciones desde las prácticas y la experiencia cotidiana del espacio. Y el desafío de contribuir a la producción de la ciudad próxima, de barrios diversos con actividades mixtas y oportunidades cercanas, con menos costos de desplazamiento, bien conectada (Miralles-Guasch & Dones, 2010). Una proximidad de espacios públicos, calles y plazas seguras, confortables, atractivas, accesibles, que acojan y propicien la vida local (Valdivia, 2017), con recorridos amables y seguros desde la casa hasta más allá de los límites barriales. En síntesis, un espacio público ‘amigable’ –al decir de los anhelos de las vecinas– que mejore la experiencia cotidiana de los viajes, alimente el sentido de pertenencia y vitalice la sociabilidad tanto en el seno los barrios como en su transición hacia la ciudad.

REFERENCES / REFERENCIAS

- Araos, C. (2016). When family lives nearby: kinship, socioeconomic conditions and residential configurations in Santiago, Chile. (Vol. 1).
- Ascher, F. (2004). Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. In L. J. Allemand, Sylvain, Ascher, François (Ed.), *Le sens du mouvement* (p. 336). Paris: Belin.
- De Certeau, M. (1990) *L'invention du quotidien*. Paris: Gallimard.
- Fenster, T. (2011) *The Right to the City and Gendered Everyday Life*. En Sugranyez, A. y Mathivet, C: *Cities for All. Proposals and Experiences towards the Right to the City*. Santiago de Chile: Habitat International Coalition HIC, pp. 45-58.
- Figueroa, C., & Forray Claps, R. (2015). Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. *Revista de Estudios Sociales* No.35, 25, 52-67. <https://doi.org/10.7440/res54.2015.04>
- Jirón, P., & Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 0(16), 1-8. Retrieved from <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rтт/article/view/3600/3295>
- Jouffe, Yves (2011) *Countering the Right to the Accessible City: The Perversity of a Consensual Demand*. En Sugranyez, A. y Mathivet, C: *Cities for All. Proposals and Experiences towards the Right to the City*. Santiago de Chile: Habitat International Coalition HIC, pp. 45-58.
- Le Breton, É. (2005). *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris: Les Canets de l'Info.
- Lefebvre, H. (1969) *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Miralles-Guasch, C., & Dones, I. C. de les. (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Quaderns de l'Institut (Vol. 14).
- Muxi Martínez, Z., Casanovas, R., Cicoletto, A., & Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismos*, 17, 105-129.
- Ortiz Escalante, S. (2014) *Espacio público, género e (in)seguridad*. En Carmen Cortés Zaborras (coord.) *Jornadas Urbanismo y Género. Ciudades en Construcción*. Perséfone. Ediciones electrónicas de la AEHM/UMA, pp. 48-67. <http://www.punt6.org/articulos-y-libros-escritos-por-col%C2%B7lectiu-punt-6/> Visitado: 15 mayo, 2019.
- Valdivia, B. (2017) *Calles para todas*. *Revista Ecologista*, N° 93. <https://www.ecologistasenaccion.org/35171/> visitado: 15 mayo, 2019.
- Vasconcellos Alcántara, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá, Colombia. Bogotá: CAF. <https://doi.org/1f7432010202974>