

Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea¹

Paola Jirón

PhD Urban and Regional Planning, London School of
Economics and Political Science
Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile
Santiago de Chile, Chile.
E-mail: paolajiron@uchilefau.cl

Walter Imilán

Doctor en Planificación TU Berlín
Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje,
Universidad Central de Chile.
Santiago de Chile, Chile.
E-mail: walterimilan@hotmail.com

Fecha de recepción: 30/05/2018

Aceptación final del artículo: 28/08/2018

El presente trabajo discute la diferencia entre la movilidad como objeto de estudio y como enfoque teórico-metodológico en los estudios urbanos. Utilizando resultados de investigaciones, realizadas en los últimos 10 años en Chile y en las que han participado los autores, el artículo explica las diferencias teóricas entre los enfoques y las implicancias prácticas en los estudios urbanos. La distinción entre ambos usos de la movilidad resulta relevante por dos motivos principales: la urgencia de incorporar en los estudios urbanos al habitante, su habitar y el hábitat, y también relevar la dimensión en movimiento de ese habitar. Estos usos de la movilidad permiten plantear nuevas preguntas, volver a problematizar e incorporar miradas a viejos problemas, innovar metodológicamente en ese proceso, y explorar con nuevos enfoques teóricos, aspectos fundamentales en la investigación urbana actual.

Palabras clave: *movilidad; habitar; estudios urbanos; planificación urbana.*

¹ Con el apoyo de Núcleo Milenio Movilidades y Territorios, Proyectos Fondecyt N° 1161437 "Habitar la ciudad intermedia" y Fondecyt N° 247818 "Prácticas de intervenir y habitar el territorio: develando el conocimiento urbano situado".

Moving urban studies. Mobility as an object of study or an approach to understand contemporary cities

This paper discusses how understanding the difference between mobility as an object of study and as a theoretical-methodological approach can contribute to contemporary urban studies. Using results from various researches over the past 10 years in Chile, in which both authors have participated, the paper explains the theoretical differences between both, as well as their practical implications in urban studies. The distinction between both uses of mobility is relevant for two main reasons: firstly, the urgency of incorporating urban dwellers, their habitat and ways of dwelling in this field, and secondly, by unveiling the mobile dimension in current dwelling practices. Both uses of mobility help to pose new questions, re-problematize and incorporate new approaches to old problems, as well as propose methodological innovations, and explore new theoretical approaches, fundamental aspects in urban research today.

Keywords: *mobility; dwelling; urban studies; urban planning.*

Introducción

En los estudios urbanos², en particular en América Latina y especialmente en Chile, han predominado tendencias para el análisis centradas en dimensiones estructurales y estáticas. La primera se relaciona con el dominio que tiene la mirada estructural de la ciudad, que privilegia la atención sobre fuerzas económicas y políticas que la producen. Esta mirada “desde arriba” de la ciudad no toma un análisis detallado de las personas que la habitan y de sus experiencias. Ejemplo de ello, es el predominio que han tenido los estudios cuantitativos que dan cuenta de la localización y espacialización de fenómenos urbanos y georreferenciación de tendencias macro de las ciudades. La segunda tendencia se vincula con la atribución de características estáticas a la forma en que se habita, enfatizado a través de metodologías que producen unidades de observación fijas en el espacio.

Lo anterior se refleja en la abundancia de investigaciones vinculadas a la vivienda y el barrio como unidades aisladas, o los estudios de desigualdad urbana sobre segregación residencial, con énfasis en la inequidad de condiciones fijas en el territorio. En los estudios urbanos, el giro de la movilidad presenta implicancias teóricas, metodológicas y prácticas de gran relevancia, donde se enfatizan las dimensiones móviles en las que se desarrolla el habitar y a través de las cuales, los habitantes llevan a cabo sus vidas cotidianas.

² En el presente artículo se agrupan en el amplio paraguas de estudios urbanos, estudios de diversas disciplinas que se centran en las áreas urbanas como el urbanismo, geografía, economía, sociología, antropología, ingeniería de transporte, arquitectura. Dentro de los múltiples estudios se incluyen últimamente con mayor fuerza estudios de fenómenos como migraciones, pobreza/desigualdad/exclusión urbana, auge inmobiliario, suelo urbano, es decir todos los estudios que de alguna manera problematizan los fenómenos que suceden en o a través de la ciudad.

En la última década, este llamado “giro de la movilidad” (Urry y Sheller 2006; Sheller 2017) ha renovado las formas de problematizar y abordar metodológicamente fenómenos en los estudios urbanos³. Este giro hace referencia al movimiento de personas, bienes, ideas, conocimiento, prácticas y capital con relación al cambio de lugar, permitiendo a los estudios urbanos construir objetos de estudio desde múltiples relaciones, en consideración de movimientos y ritmos en la ciudad y el territorio. Estas relaciones no son estáticas, ni locales o aisladas, sino que son complejas y multiescalares (Freire y Allis 2018). Las investigaciones han demostrado cómo las formas de habitar en movimiento se vinculan desde el cuerpo hasta la forma en que las decisiones sobre la ciudad se toman a nivel global.

La movilidad involucra más que los desplazamientos de las personas para cumplir con actividades como el trabajo o la educación. Todos nos movemos para cumplir con actividades cotidianas, que involucran numerosas prácticas que reproducen nuestras formas de habitar (Jirón y Cortes 2011; Jarvis 2005). Las formas en que las personas se mueven se encuentran estrechamente imbricadas con las formas en que las ciudades son vividas, por ello la movilidad cotidiana juega un rol central en la organización de la vida urbana contemporánea (Jensen 2009, 2013; Freudendal-Pedersen 2009; Schwanen, Banister y Bowling 2012; Vannini 2009; Gutiérrez 2010; Zunino, Giucci y Jirón 2018).

Tal como plantea Cresswell (2010), la movilidad implica comprender el movimiento, así como las experiencias y los significados asociados. La forma en que habitamos las ciudades es creciente en movimiento, por lo que su inadvertencia deja muchos de los estudios urbanos que observan el habitar estático, incompletos en sus análisis. Esto mismo sucede con estudios de transporte, más bien centrados en la eficiencia del desplazamiento que en el conjunto de experiencias vinculadas a este; la movilidad excede dicha perspectiva.

En propuestas recientes del Banco Mundial⁴ o de UN Habitat⁵, la movilidad sustentable es introducida a los estudios de transporte, no obstante, su fin sigue siendo la eficiencia, aceleración de flujos o disminución de congestión (específicamente equitativo, eficiente, seguro y verde según el Banco Mundial). En este contexto, se apoyan iniciativas a nivel mundial que incorporan menos uso energético por medio de autos eléctricos o sin chofer, se promociona el uso de la bicicleta, la disminución de riesgos mediante una mayor seguridad vial o la baja contaminación (Mohieldin y Vandycke 2017), muchas veces buscando soluciones por vías del uso de nuevas tecnologías o de grandes datos. En América Latina, tal como indican Zunino y Velázquez (2014), esta adopción de la palabra movilidad constituye un “giro semántico”, antes que teórico y metodológico, que parece influenciado por una asociación entre movilidad y una idea de transporte más “humanizado” y sustentable, lo que no implica asumir el cambio de paradigma que la movilidad propone.

³ Cabe notar que este giro de movilidad no solo afecta los estudios urbanos, sino que también los de turismo, migración, tecnología, historia, muchas veces relacionándolos entre sí.

⁴ Sustainable Mobility for All platform, the World Bank Group <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/sustainable-mobility-for-all>

⁵ Nueva Agenda Urbana <http://nua.unhabitat.org/index.html#KE>

En efecto, la movilidad como paradigma posee dos usos diferenciados en términos de campos de estudios, teoría y metodología. Se trata de la diferencia entre la movilidad como un objeto en sí mismo o como enfoque para observar fenómenos sociales de diferentes campos de estudios.

Como objeto de estudio, la movilidad permite avances importantes en las investigaciones sobre el transporte, la planificación urbana o de infraestructuras, especialmente en cuanto a miradas interdisciplinarias y metodologías que definen sus intervenciones. La movilidad como enfoque trata de observar prácticas cotidianas, en especial aquellas en movimiento, para comprender fenómenos sociales en ámbitos como en la movilidad residencial, las migraciones, la alimentación, el empleo, las relaciones de género y el uso de tecnologías en la ciudad, entre otros, que los estudios urbanos tradicionales observan sólo parcialmente.

Utilizando resultados de una serie de investigaciones⁶ en las que han participado los autores de este artículo, se plantea discutir las diferencias teóricas y metodológicas, así como los alcances en los estudios urbanos en general, abordando la movilidad como objeto y como enfoque.

El texto introduce de forma sintética el marco conceptual de la movilidad, para luego explicar sus usos como objeto y enfoque. Posteriormente, basado en investigaciones etnográficas⁷ realizadas en la ciudad de Santiago, se dan ejemplos acerca de estos usos, primero como objeto a través de conceptos como los saberes y aprendizajes del viajar cotidiano, intermodalidad y accesibilidad, para luego poner en acción la movilidad como enfoque, develando dimensiones nuevas en el estudio del cuidado y empleo flexible. A partir de este trabajo, se propone avanzar en diversas aplicaciones en los estudios urbanos, planteando el aporte que la mirada de movilidad hace, tanto en poner a los habitantes como principales sujetos de este tipo de estudios en relación con otros agentes que actúan en el territorio, y específicamente como ellos habitan las ciudades contemporáneas, donde las prácticas en movimiento juegan un rol significativo.

Giro de la movilidad

El llamado *giro de la movilidad*, desarrollado durante la última década (Cresswell, 2006; 2010; Elliot y Urry, 2010; Hannam et al., 2006; Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007; Sheller, 2017), ha impulsado una renovación en la investigación urbana y la

⁶ Proyecto FONDECYT N° 1090198 "Movilidad cotidiana urbana y exclusión social"; Proyecto FONDECYT N° 1171554 "Prácticas de intervenir y habitar el territorio: develando el conocimiento urbano situado"; Proyecto FONDECYT N° 1161437 "Habitar la ciudad intermedia"; Proyecto FONDECYT N° 1140519 "Understanding mobility strategies to perform daily activity-travel in two Chilean cities",

⁷ El trabajo etnográfico en las investigaciones intentó observar las experiencias cotidianas de movilidad de viajeros en las ciudades de Santiago, Concepción y Alto Hospicio. Se realizó una estrategia metodológica de sombreado (Jiron 2010) de las actividades cotidianas desde el principio del día hasta el final de su rutina cotidiana. Esta técnica ha sido demostrada como adecuada para capturar las experiencias cotidianas de viaje ya que describe las prácticas individuales, dada su flexibilidad y posibilidad de penetrar, por medio de descripciones densas, las rutinas móviles de las personas.

reconceptualización de temas tradicionales en disciplinas como el Urbanismo, Geografía, Sociología, Antropología, Ingeniería, y los estudios de turismo y migraciones, entre otros. Este giro hace referencia al movimiento de personas, bienes e ideas con relación al cambio de lugar, permitiendo en los estudios urbanos abordar la organización de las prácticas cotidianas de los habitantes. Desde el paradigma de la movilidad, se observan con especial interés las prácticas sociales por medio del movimiento y la fluidez, cuestionando concepciones estáticas y reconociendo los múltiples tiempo-espacios en los que se desarrolla la vida social (Latham *et al*, 2009). En los estudios urbanos, el giro de la movilidad presenta implicancias teóricas, metodológicas y prácticas que recién se comienzan a comprender, además promueve observar las prácticas y las experiencias que surgen de ellas. Las experiencias son incorporadas y producidas a través del cuerpo (Aguilar, 2016), articulan distintas escalas, abordando su multidimensionalidad como un ensamblaje en movimiento, tanto de personas, objetos, ideas, emociones e imaginarios, entre otros (Zunino, Giucci y Jirón 2018).

La exploración metodológica juega un rol central en el paradigma de movilidad. La captura de las experiencias cotidianas va más allá de los registros discursivos, requiere adentrarse en las prácticas y sus performances asociadas. La Etnografía se ha instituido como la base sobre la cual se despliegan diversas técnicas y estrategias para capturar las experiencias de habitar en movimiento que den cuenta cómo los y las habitantes espacializan sus vidas cotidianas (Büscher, Urry y Witchger, 2010; D'Andrea, Ciolfi y Gray, 2011).

Movilidad como objeto de estudio y como enfoque

La movilidad como *objeto* se posiciona, principalmente, en el campo de los estudios de transporte y sus afines. Implica, al menos, abordar las infraestructuras, las migraciones, el turismo, la circulación del dinero y políticas. Cada uno de esos campos son analizados como objetos, en cuya producción la movilidad juega un rol central, en contraposición a que, habitualmente, estos estudios reducen el movimiento a un mero desplazamiento de un punto a otro, en un espacio dado. Así, el movimiento no es considerado como un agente que puede transformar significativamente el objeto, del mismo modo el espacio se reduce a un simple soporte de los flujos.

Un caso es el análisis en torno a la circulación de políticas públicas a nivel global. Tradicionalmente, la circulación de políticas sociales y urbanas desde países del norte global al sur global fueron observadas bajo la idea de “transferencia de políticas”, una perspectiva que observa cómo una política diseñada en un lugar determinado puede ser introducida - ajustes menores mediante - a otro contexto geográfico político-institucional. Esta perspectiva opera bajo un prisma positivista en términos metodológicos, donde el objeto “política” se mantiene fiel a sí mismo pese al cambio de lugar. No obstante, la movilidad de esas políticas produce mutaciones mediante el ensamblaje de elementos de lugares de lejos y de cerca, de diversas plataformas institucionales bajo intereses situados (McCann y Ward 2012a; 2012b). Observar la circulación de políticas como movilidad de políticas cambia el centro de análisis, al transformar el objeto mismo en uno que es producido en su movilidad, y no sólo como un conjunto de disposiciones que se

trasladan de un punto a otro. En efecto, la política y su movilidad se observa como una práctica social.

En el ámbito de la planificación urbana, existe la tendencia en confundir los estudios de movilidad con los de transporte. Muchas veces, simplemente se reemplaza el vocablo transporte por el de movilidad, sin considerar que el transporte es sólo una de las dimensiones de la movilidad urbana. El estudio de la movilidad busca comprender las complejas relaciones socio-técnicas que se producen en las diferentes prácticas que involucran cambios de posición. En el caso de la movilidad urbana, analizar, tanto el movimiento como las experiencias y los significados que emergen, ha sido una forma de ampliar e incluso cuestionar las nociones clásicas sobre el transporte, centradas en la eficiencia del desplazamiento desde un punto A a un punto B.

La movilidad como *objeto* describe lo que sucede en el transcurso de ese desplazamiento, y también antes y después del viaje, cambiando la noción del viaje cotidiano como tiempo perdido – que prevalece en los estudios de transporte – a una como práctica social y cultural. También los habitantes toman decisiones para definir sus desplazamientos a partir de un conjunto de variables, entre ellas la de eficiencia, pero en diálogo con otras racionalidades basadas, por ejemplo, en el confort, la seguridad u otras de orden simbólicas. Cada una de las decisiones tiene implicancias en la forma en que se experimenta la ciudad y las relaciones con otros habitantes. En efecto, la introducción de la movilidad en los estudios de transporte y de planificación urbana está significando un giro revelador en cuanto a cómo se comprende la relación entre habitantes, infraestructuras y equipamientos de la movilidad. Esto es posible en virtud que la movilidad pone en el centro de los procesos espaciales a los habitantes y sus experiencias, y es a través de sus prácticas cotidianas que se captura la relación con los elementos socio-técnicos asociados.

Por otro lado, la movilidad puede ser puesta en acción como un *enfoque*. No es el movimiento en sí mismo el centro, sino la movilidad como una forma de habitar (Urry, 2007). El principio que justifica ese enfoque es la constatación que la vida cotidiana se experimenta en un continuo, superando la segregación y fragmentación de la vida social a partir de tiempo-espacios fijos; artificio metodológico ampliamente establecido en la investigación en Ciencias Sociales para observar y analizar fenómenos; delimitando y fijando sus objetos de observación. Así, diferentes prácticas cotidianas como trabajar, alimentarse o el cuidado, suelen ser fijadas en espacios-tiempos discretos. Distinciones entre espacios de producción y reproducción o de espacios públicos y privados, suelen ser los más claros indicadores de este artificio.

Desde una perspectiva de la movilidad, las prácticas de la vida cotidiana se devienen en un continuo, realizadas tanto en la fijación como en el movimiento, difuminando de esa manera las diferencias entre producción y reproducción, o lo público y lo privado, entre otras dualidades atravesadas por los habitantes cotidianamente. Como enfoque, la movilidad revela la conexión entre diferentes espacios, develando sus implicancias más allá de sus delimitaciones preestablecidas. Es este sentido, la metodología juega un rol significativo, toda vez que permita “seguir” o “acompañar” el conjunto de prácticas que dan vida a los objetos más allá

de las delimitaciones preestablecidas de observación, abriendo espacios-tiempos y redes de relaciones que se encuentran en la base del fenómeno mismo.

Al observar las prácticas se iluminan una serie de agentes y efectos menos visibles en los discursos declarados de los actores. La capacidad de observar prácticas desde el enfoque de movilidad tensiona un análisis basado en el discurso, respecto a lo que se dice que se hace y se enfoca en lo que efectivamente se realiza (Jirón y Gómez, 2018).

A continuación, se presentan ejemplos sobre dos usos de la movilidad que se ponen en acción. Por un lado, la movilidad como objeto devela, a partir de la implementación de un nuevo sistema de transporte público en Santiago, las implicancias en la vida cotidiana y los cambios entre experiencia, ciudad e infraestructuras que el nuevo sistema genera. Mientras que la movilidad como enfoque ilumina complejas interdependencias, a partir del cuidado y de la experiencia con la ciudad que implican formas de trabajo flexible.

Movilidad como objeto: transporte y planificación

El 10 de febrero de 2007, la ciudad de Santiago sufrió una transformación radical en el sistema de transporte público con la introducción de Transantiago (Briones 2009; Muñoz y Gschwender 2009). Este nuevo sistema modificó significativamente las prácticas de movilidad de más de 7 millones de habitantes. Su puesta en marcha incluyó la introducción de un sistema de troncal- alimentadores de buses y el correspondiente rediseño de los recorridos; la reducción considerable de la flota de buses que bajó a casi la mitad; la integración de autobuses y Metro; la integración tarifaria por medio de la tarjeta inteligente *BIP!* y la construcción de una nueva infraestructura vial, entre otros. Asimismo, se puso en marcha una imagen corporativa del sistema de transporte; la profesionalización del negocio por medio de una licitación pública y un nuevo sistema de contratos, entre los cambios más significativos.

La introducción del sistema tuvo serios errores técnicos, causados por cálculos deficitarios del modelo de transporte (Quijada *et al*, 2007), además de otras deficiencias discutidas ampliamente en diversas publicaciones (Ureta 2014; 2015). El sistema colapsó en su implementación por manifiestos errores, pero más aún, su concepción misma no reconoció la importancia de la movilidad urbana en la vida cotidiana de las personas y la ciudad.

La cara más visible de la deficiente implementación se reflejó en el número insuficiente de buses, las rutas no informadas y un alto hacinamiento en las líneas de Metro, entre otros. Luego de meses de operación, el funcionamiento logró una cierta estabilidad, introduciendo gran cantidad de cambios en el proceso, pero con los años se ha conocido como la peor implementación de política pública en Chile. Al año 2018, el Transantiago aún no funciona con la calidad prometida originalmente y sus implementadores han tenido que cambiar y mejorar constantemente el sistema. Los costos por lograr un mejor sistema han sido extremadamente altos en términos sociales, económicos, técnicos y políticos. La intervención generó una conciencia generalizada respecto a lo central que la movilidad cotidiana urbana es para la vida de las personas. Nunca antes se debatió

tanto sobre el transporte urbano, dando cuenta del bajo conocimiento por parte de los planificadores y tomadores de decisiones sobre las amplias implicancias que tuvo en la vida cotidiana, así como en la obsolescencia de las herramientas de planificación empleadas, tales como encuestas origen-destino y otros modelos de movimiento y flujos utilizadas por la ingeniería de transporte.

Sistemas como el Transantiago ensamblan una serie de elementos que las personas articulan para hacer sus viajes posibles. Paraderos, estaciones de intercambio, estaciones de Metro, andenes y escaleras se presentan como *lugares transientes*, mientras que los buses o vagones de metros se observan como *lugares móviles* (Jirón e Iturra 2012). Al observar la manera en que las personas orquestan las prácticas de movilidad a varios ritmos, la complejidad del sistema de transporte emerge. Los viajeros forman un *saber viajar* (Jirón et al 2016) que les permite no sólo articular estrategias individuales y colectivas para organizar sus traslados, sino también formas de relacionarse con otros viajeros, con las materialidades y espacialidades, dando forma a una suerte de gramática de viajar (Symes, 2007). Este conjunto de prácticas son formas de lugarizar la experiencia del viaje, en la medida que se repiten cotidianamente.

Horarios, rutas, estaciones de intercambio, sistemas de tarifas, diversidad de trenes y modelos de buses, dentro de otros factores, implican restricciones que requieren de una constante toma de decisiones por parte de los viajeros. Este repertorio también incluye la selección de espacios preferidos dentro de los vagones del Metro o del bus: pararse al lado de la puerta o al centro, descansar en las rejas o manijas. Estas prácticas, basadas en experiencias repetitivas del pasado y expectativas del futuro, ofrecen un saber viajar para producir un espacio protegido con respecto a otros cuerpos, capturar aire fresco que entra de las ventanas o simplemente observar.

Del análisis del conjunto de prácticas de movilidad se plantean tres dimensiones que complejizan la experiencia urbana de moverse cotidianamente y que permiten, tanto comprender su significancia en la experiencia de la ciudad como su relación y tensión con la planificación. La redefinición de tres conceptos permite introducir esta discusión, a saber: lugarización móvil, intermodalidad y accesibilidad.

Lugarización móvil: A medida que los viajeros interactúan con su entorno en movimiento, lo significan, generan una lugarización en movimiento construyendo nuevos arraigos y fuentes para la construcción de identidad, a medida que se apropian del sistema (Jirón 2010b; Jirón e Iturra 2014). Los viajeros producen formas de lugarización en las que imbrican sus cuerpos, la relación con otros viajeros y las materialidades. Se despliegan estrategias para el asilamiento (encapullar), vinculación física con el entorno (acampar) y reconocimiento de otros para incorporar el entorno (dejar huellas). Estas lugarizaciones se imprimen en los cuerpos como un saber viajar (Jirón et al 2016).

Encapullar. A la distancia, un observador podría registrar una actitud aparentemente ausente. Involucra signos de mantenerse en silencio, evadir miradas, mirar fijamente hacia un punto indefinido, mantener un rostro sin expresión o tener el cuerpo inmóvil. También puede ser una mirada detenida en un teléfono celular o en un libro. Estas son prácticas de significación del espacio. Las personas se pueden aislar conscientemente y espacializan su intimidad. Es como si

los viajeros se refugiaran en un capullo alrededor de sus cuerpos, microlugares que se construyen por medio de infraestructuras controladas, permitiendo la apropiación temporal, al mismo tiempo que negocian interacciones distantes con “otros” en la vecindad (Jirón 2010a).

Acampar. Mientras viajan, las personas también manifiestan altos niveles de familiaridad con el espacio. Implica desplegar de forma activa una serie de dispositivos, materialidades, objetos o cuerpos en el espacio, lo que establece un límite entre el espacio personal y el de ‘otros’. Es una construcción de privacidad dentro del área pública, la que es articulada alrededor de estos objetos en relación con el cuerpo. Actividades como dormir, apoyado en alguna superficie o sentarse en el piso usando un computador, son acciones de acampar. En esos lugares, las personas establecen relaciones de confort con espacios específicos que comunican seguridad, que los viajeros buscan y toman control de forma temporal (Jirón et al 2016).

Dejar huellas. En la experiencia cotidiana de viajar cotidiana las personas conocen y reconocen el espacio, son capaces de significarlo con mayor intensidad dejando huellas, las que se dan en forma de relaciones permanentes con otros, aun siendo estos encuentros fugaces. También, el paisaje deviene en huella que los viajeros contemplan de manera regular. Las huellas son indicios, marcas, de forma más permanente que se imprimen en los espacios de movilidad (Jirón et al 2016).

Las personas suelen reconocer ritmos y situaciones, que, si bien se mantienen en el anonimato, orquestan un sentido de cotidianeidad. El conjunto de pasajeros en un bus o el tipo de pasajeros (estudiantes, empleados, etc.), son huellas respecto al momento del día que el habitante logra reconocer. También prácticas cotidianas pueden dejar huellas permanentes. Un ejemplo de ello son los espacios al interior de estaciones de Metro, donde las parejas comparten un momento de conversación o donde se producen actividades regulares.

Intermodalidad: Uno de los aspectos fundamentales de la movilidad comprendida como práctica cotidiana es que supera la segmentación de los espacios con la que opera la planificación. Los trayectos de viaje que realizan los individuos incluyen una serie de modos de viaje distintos. Por ejemplo, una persona que utiliza el transporte público en Santiago generalmente camina desde su casa al paradero, espera hasta que llegue el autobús y lo aborda. Muchas veces se baja en una estación intermodal y sube a otro autobús o a un Metro, al salir del Metro puede que camine más o tome un taxi-colectivo, que lo lleve cerca de su destino y luego camine otro tramo final. Pese a que en la persona predomine un modo de viaje, sus trayectorias son mixtas o multimodales.

Al comprender la movilidad, a partir de la trayectoria y no sólo el modo, se genera una comprensión de la intermodalidad a la que son sometidas las personas a diario. Muchos de los conflictos en la movilidad se producen en la intermodalidad. Un caso común se produce en las condiciones de accesibilidad universal, donde el diseño de paraderos de buses contempla señalética y materialidades adecuadas, mientras que el entorno inmediato del paradero puede que no cuente con pavimentos que permitan el acceso de sillas de rueda y a la vez, que los buses no poseen las condiciones de acceso en virtud de escaleras, puertas de acceso y pasillos angostos. Como se gráfica, la planificación segmenta no sólo entre modos

como autobuses, Metro, automovilistas, o ciclistas, sino también el diseño y planificación de infraestructura y equipamiento al interior de los mismos modos. De esta forma, se realizan importantes esfuerzos por generar intervenciones que disminuyan tiempos de un modo de viaje, incrementar su seguridad y servicio, disminuir la congestión, pero existen pocas iniciativas para analizar y promover una mejora en la relación entre estos distintos modos. La principal dificultad yace en pensar que los viajeros son mono-modales, mientras que la vida cotidiana se desarrolla, definitivamente, de forma intermodal.

Accesibilidad: Ha sido reconocida como un aspecto significativo de procesos de desigualdad y exclusión social en la ciudad. Inciden en ella dimensiones socioeconómicas y culturales tales como ingreso, edad, género, etnia, ciclo de vida o discapacidad y aquellas vinculadas a la infraestructura, provisión de transporte público o privado y las condiciones que la estructura urbana presenta. Según Lucas (2012), existe un menor desarrollo sobre cómo sucede esta exclusión, cómo se vinculan ambos factores, cómo la viven los habitantes urbanos y cuáles son sus consecuencias para sus vidas cotidianas y la sociedad (Jirón y Mansilla, 2013). El análisis de las prácticas de movilidad cotidiana nos revela la necesidad de problematizar barreras de accesibilidad que den cuenta de la multiplicidad de obstáculos que las personas enfrentan cotidianamente.

Adaptando el trabajo de Cass *et al* (2005), la accesibilidad se conceptualiza como la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad. Si bien la definición no captura todas las dimensiones de la exclusión social, entrega una mayor comprensión respecto de las implicancias de la accesibilidad a las prácticas diarias, relaciones y lugares (Jirón y Mansilla, 2014).

En ese aspecto, se identifican varios tipos de barreras: financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emocionales. Las de tipo financiero se refieren al costo de utilizar distintos medios de transporte, mientras que las físicas pueden estar relacionadas con la distancia recorrida o las cualidades físicas de esos espacios. Las barreras organizacionales se relacionan con las actividades múltiples que las personas llevan a cabo regularmente para coordinar su vida diaria, tareas que incluyen realizar compras, asistir a servicios básicos (salud, educación y otras), actividades de cuidado y acceso al lugar de trabajo, entre otros. Las dimensiones temporales involucran la forma en que el día, la noche, las estaciones, los horarios de apertura y la duración de los viajes afectan la toma de decisiones en lo que a movilidad se refiere. Las limitantes relacionadas a la habilidad tratan sobre las capacidades que tienen las personas para desplazarse, por ejemplo, saber conducir o poseer una licencia de conducir y saber viajar en bicicleta. Las barreras de tipo tecnológico involucran la posibilidad y capacidad de utilizar tecnología, así como la disponibilidad de esta para ampliar o facilitar los viajes o sustituir la necesidad de realizar viajes físicos mediante el uso de internet (Jirón y Mansilla, 2013). Finalmente, se identifican barreras corporales y emocionales, como comprender la forma en que la inseguridad, violencia y acoso construyen situaciones de peligro e inseguridad experimentadas a diario (Jirón 2017).

Cada una de las barreras adoptan magnitudes diferenciadas en virtud de condiciones socioculturales individuales o grupales basadas en ciclo de vida, género, adscripción étnica y estado de salud, entre otros. La combinación entre los diferentes tipos de barreras experimentadas por sujetos concretos, tiene un gran impacto sobre las formas múltiples en que se experimenta la movilidad.

El Transantiago obligó a los viajeros a reaprender a viajar, más allá de haber sido un proceso controlado desde arriba hacia abajo -como esperaría la ingeniería en transportes – los viajeros han estado en un permanente proceso de aprendizaje (Jirón, Imilán and Iturra 2016). Las prácticas de movilidad se encuentran en continua transformación, adaptación y desarrollo, estrechamente imbricadas con las subjetividades y experiencias de los habitantes. Una comprensión de la movilidad urbana como objeto, implica fuertes cuestionamientos a la forma en que la planificación actual produce la ciudad, muchas veces generando impactos que contradicen sus propios principios declarados, incrementando la desigualdad y exclusión al no advertir los modos de habitar.

Movilidad como enfoque: cuidado y empleo

A partir de la síntesis de trabajos etnográficos llevados a cabo en Santiago, entre 2012 y 2015, presentamos el análisis que surge al observar prácticas de cuidado y de empleo desde un enfoque de movilidad, expandiendo y complejizando sus análisis e invitando a problematizar espacializando las prácticas que los constituyen, de forma de hacer emerger el espacio urbano y sus componentes como agentes significativos.

Cadenas de cuidados

Judith tiene 35 años, está casada hace 10 años con Patricio y tienen dos hijos pequeños de 2 y 7 años. Viven en un sector de la ciudad de ingresos medios altos, en el norte de Santiago y trabajan relativamente cerca de su lugar de residencia. La pareja se concibe como una familia que resguarda ciertos valores tradicionales, pero moderna al mismo tiempo, en cuanto a relaciones de género y educación de los hijos. En la cercanía de sus residencias tiene acceso a todo lo que necesitan como supermercados, centros comerciales y clínicas privadas, entre otros. Judith es quien organiza la casa y contrata un “soporte” para el cuidado de su familia. La señora Modesta se hace cargo del aseo, las comidas y el cuidado de los niños, de lunes a viernes. Ella se encuentra en permanente coordinación con Judith, quien está pendiente de la organización de la casa, aunque no esté ahí.

Modesta, por su parte, vive en un sector pericentral de Santiago, en el área poniente. Todos los días debe trasladarse a la casa de Judith a cumplir⁸ un rol que no puede realizar en su hogar y para el cual también busca un soporte. Ella también está casada y tiene un hijo pequeño, a quien deja con una vecina que cuida a niños del barrio. Judith y Modesta buscan soportes que les permitan sobrellevar

⁸ Caso proviene de la tesis elaborada por Javiera Gómez “La relación entre movilidad y anclajes: análisis de caso en la comuna de Huechuraba” en el marco del Programa de Magíster en Hábitat Residencial, Santiago, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2016.

el día a día, no sin una alta carga de presión y culpa asociada a su ausencia del hogar. Judith cuenta con una mayor diversidad de soportes que Modesta, a los cuales tiene acceso por su situación socioeconómica. Judith realiza una parte importante de la organización del cuidado a distancia desde su teléfono móvil. No solo se comunica con Modesta a lo largo del día, sino que también coordina otros soportes con los que cuenta para realizar el cuidado: hacer trámites en línea, organizar citas médicas, comprar enseres y productos en Internet, entre otras cosas. Es decir, el cuidado está constantemente presente durante su día laboral.

La presión que enfrenta Judith a diario se puede percibir en su viaje en automóvil al trabajo. A lo largo de la ruta, va sorteando obstáculos, que parten en el camino que toma para evitar la congestión, cuando se dirige a la escuela de sus hijos, la necesidad de maquillarse en el automóvil, porque no alcanza a hacerlo en su casa y luego, buscar estacionamiento cerca de su trabajo, aunque en muchas ocasiones y pese a su esfuerzo, llega con retraso. La gestión del tiempo de sus viajes es preocupación cotidiana y permanente.

El relato de Judith pone en escena la interdependencia, concepto que describe con exactitud las gestiones entre personas, los tiempos-espacios y los roles que ella debe organizar para hacer posible el cuidado de sus hijos y el desarrollo de su carrera profesional. La interdependencia expresa como las decisiones, prácticas y experiencias respecto a los desplazamientos cotidianos no son estrictamente de carácter individual, sino que se encuentran estrechamente entrelazadas a otras personas y sus propias decisiones, prácticas y experiencias (Jirón y Cortés 2011).

Observar las prácticas de interdependencia en la movilidad involucra no sólo mirar a las movilidades de los adultos, sino también las de otros miembros del hogar o las redes sociales. En este caso, en torno al cuidado de menores de edad emerge una red de relaciones interdependientes que excede la relación unilateral entre padres e hijos, así como el espacio-tiempo delimitado a la vivienda en que se desenvuelve. El cuidado acompaña diferentes espacios-tiempos de la madre, conectada de forma permanente por medio de la telefonía e involucrando su espacio-tiempo laboral, así como la vecina de Modesta que cuida a sus hijos en otra población de Santiago, todas ellas son interdependientes. Lo que cada uno puede o no hacer en esta cadena, depende de sus roles y espacios-tiempos, incluso quienes son omitidos en el relato, como es el esposo de Judith.

En términos empíricos, desde un enfoque de movilidad no es posible comprender la vida cotidiana de un individuo en sus dimensiones fijas y móviles, aislada de otras personas, de otros miembros del hogar o sus redes. Los viajes que cada uno realiza por la ciudad siempre están en relación con otros. En este sentido, las decisiones de movilidad casi nunca son individuales, se encuentran constreñidas por un conjunto de decisiones y negociaciones previas que suceden antes del salir del hogar.

En el caso de Judith, la interdependencia en sus prácticas de movilidad devela que es la principal organizadora de una serie de prácticas cotidianas. Pese al discurso de igualdad de género que plantea ella junto con su esposo, al observar sus prácticas de movilidad se expresa la desigualdad al interior de la pareja en jugar roles dentro de la interdependencia (Jirón y Cortés 2011). Junto con tensionar la dimensión discursiva de la vida cotidiana con su dimensión de prácticas, el

enfoque de movilidad devela que distinciones como espacio privado y público o de producción y de reproducción no posee una legibilidad clara en el caso de Judith y Modesta, más bien experimentan sus vidas cotidianas en distintos espacios-tiempos, en una continuidad de relaciones.

Trabajo flexible en movimiento

Carlos estudió para ser profesor de escuela. Está casado y vive junto a su esposa y sus tres hijos en La Florida, una comuna de ingresos medios ubicada al sureste de Santiago. Trabajó en una escuela, hasta que pensó que podía ganar más dinero trabajando de manera independiente y estableció un negocio formal/informal confeccionando uniformes para escolares. Para esto, compra telas en tiendas del centro de la ciudad y luego las lleva a varios talleres, ubicados en distintas áreas de la ciudad para el corte, costura y bordado, etc. Su trabajo consiste en coordinar las etapas de la confección y vender los uniformes en las salidas de las escuelas.

Como empresario, Carlos detectó nuevas oportunidades en la industria textil. Hasta los años 80s, la industria de textil en Santiago empleaba a miles de trabajadores en fábricas bajo un solo techo. Sin embargo, la industria fue una de las primeras víctimas de la liberalización del mercado durante la implementación de reformas neoliberales en Chile. Una vez terminado el tiempo de las grandes fábricas, en virtud de la importación masiva de textiles de bajo costo, emergieron pequeños talleres de confección monofuncionales, esparcidos por toda la ciudad para cubrir necesidades específicas (Frías *et al*, 1990; Martini, 2001). Carlos toma parte de este proceso.

El concepto de talleres textiles involucra grados de informalidad, tamaño pequeño y fragilidad laboral y económica (Reinecke, 1999). En Chile, no existe una definición clara sobre el taller textil y la mayoría son empresas pequeñas con algún grado de informalidad. Las regulaciones establecen un máximo de nueve trabajadores, a fin de ser reconocidos como taller de textil. Pese a que los talleres son legales, algunos de los factores que marcan un *continuum* entre la informalidad, formalidad parcial y completa formalidad, que incluye pagos irregulares de impuestos, autorización gubernamental local incompleta y falta de cumplimiento de leyes laborales (Reinecke, 1999).

Según estimaciones, más del 80% de los talleres se ubican en residencias privadas y emplean mayoritariamente mujeres (Cárcamo, 2005). Pese a que existen determinados barrios que concentran talleres de confección y textiles, estos tienden a distribuirse en diversas comunas de la periferia, como estrategia para evadir competencia directa y mantener salarios bajos. Además, se trata principalmente empresas subcontratistas, en que sus cadenas de producción están compuestas por un repertorio extremadamente diverso de configuraciones. Los talleres producen para numerosos clientes, y en muchos casos, tienen sus propios productos (Martini, 2001).

Carlos es uno de estos clientes y se desplaza durante todo el día en su automóvil, un tipo de sedán familiar, que es un factor fundamental para su emprendimiento. Durante el día, visita una serie de talleres textiles y en cada uno contrata una tarea distinta asociada al proceso de confección de uniformes. En algunos se corta la tela,

en otros se cosen y en otros se bordan insignias. Su automóvil le da vida a la cadena de producción, porque permite justamente que su línea de ensamblaje textil corra desde un taller a otro cargando los textiles en el portamaletas y en los asientos traseros. Para ahorrar dinero, no usa las autopistas con peaje; principalmente se desplaza por calles secundarias. Aprovecha su movilidad para realizar compras para el hogar y cumplir con otras demandas familiares.

Carlos viste con jeans y camisa de polo. Comienza su día a las 8:00 am, después de dejar a su esposa en el trabajo. Luego, se dirige al norte de la ciudad para comprar telas, botones y cierres. Lleva los rollos de tela a su auto y las acomoda en el asiento trasero, mientras va al taller de bordado con camisetas que requieren una insignia. Los talleres de bordado son pequeños negocios informales, cuentan básicamente con un computador que controlan máquinas de bordado. A continuación, Carlos conduce en dirección al sur, hacia un taller de corte de tela ubicado en la parte trasera de una vivienda social. Su dueño trabajaba en una de las principales empresas textiles del país, y una vez que la empresa cerró, compró las principales máquinas y las instaló en su casa. Desde entonces corta telas, según la demanda y en el caso de Carlos, de acuerdo a los patrones que le trae. Carlos lleva las mangas, frentes y traseros de cincuenta polerones de diferentes tallas listos para la costura.

Posteriormente, va un taller de costura cercano. Maneja unos 10 minutos, estaciona su auto frente a la casa y va directo al garaje. Adentro hay cinco mujeres cosiendo en un espacio estrecho, con escasa ventilación y luz natural. Trabajan todo el día y reciben una paga por unidad. Entrega el material y luego de unos minutos, regresa a su automóvil, se acomoda en el asiento del conductor y toma unos sorbos de agua de su botella. Luego, viaja unos 15 minutos por avenidas sin tráfico y llega a otro taller. Después de estacionar, saca un sándwich de su bolsa y se lo come en un par de minutos: su colación de almuerzo. Cuando termina con los talleres, es hora de ir a retirar a sus hijos de la escuela, pero antes se detiene en el estacionamiento, abre la maleta del auto y oferta sus productos a las madres de otros escolares que se acercan a comprar uniformes.

La movilidad es parte esencial de la cadena de producción de Carlos. Aquellas prendas que solían realizarse en una sola fábrica, ahora se confeccionan a lo largo de la ciudad, distribuidas en pequeños talleres que son articulados a través de la movilidad de Carlos.

Al igual que una cinta transportadora, Carlos da vida a una cadena de producción de una industria altamente fragmentada y dominada por varias formas de flexibilidad. El producto final se ensambla por medio de sus viajes en el automóvil, que se vuelve una fábrica móvil. Su movilidad independiente es un tipo de agencia que le permite sobrepasar los obstáculos que enfrenta, tomando decisiones en tiempo real en la medida que avanza. Sin embargo, si bien este tipo de trabajo le permite generar mayores ingresos que su anterior ocupación como profesor, lo somete a precarias condiciones laborales y de salud.

Las principales tendencias de empleo en Chile incluyen formas altamente flexibles de producción. En el caso presentado, a medida que la flexibilidad laboral aumenta, las experiencias de movilidad se vuelven más significativas (Jirón e Imilán 2015) y es considerada, generalmente, como una forma de administrar el tiempo de

trabajo. Sin embargo, en la historia de Carlos se muestra que también involucra la experiencia de espacio, haciendo más adecuado hablar de una flexibilidad laboral tiempo-espacial. Desde un enfoque de movilidad las consecuencias generales del empleo flexible y precario entrega ideas sobre la crecientemente y difusa distinción entre lugares de trabajo y de no-trabajo. Pese a que en sus diversas formas, la flexibilidad tiende a transformar el concepto de lugar de trabajo físico, haciéndolo dinámico y flexible, al observar prácticas de movilidad surgen también lugares de trabajo en movimiento.

Como muestran los casos etnográficos, la aplicación del enfoque de movilidad para observar fenómenos abordados desde campos específicos, como son los estudios de género y cuidado, así como los de empleo, develan nuevas dimensiones desde el significado que poseen en las vidas cotidianas de las personas y de cómo se integran a una serie de otras prácticas relevantes para problematizar estos campos de estudio.

Conclusiones

El principal objetivo del texto es presentar los usos de la movilidad en cuanto a objeto de estudio y enfoque de análisis. No se trata de dos caras de la misma moneda, sino pueden ser considerados como un desarrollo secuencial de la movilidad como campo de estudios. Mientras que la movilidad como objeto se concentra en las prácticas específicas determinadas por el por qué y cómo se mueven los habitantes. En cuanto enfoque, estas mismas preguntas y metodologías se desplazan, expandiendo el conocimiento a otros campos de estudios de la sociedad, tratando de develar aspectos que no son perceptibles con miradas y metodologías tradicionales en investigaciones urbanas, que tienden a fijar en espacios delimitados los objetos de estudio.

Así, mientras que la movilidad como objeto tiende a debatir sobre modelos y consecuencias de la planificación urbana y las diferentes acciones asociadas, en la dimensión de enfoque permite ingresar al debate de un amplio espectro de campos de análisis, como el género o el empleo, según lo mostrado en el artículo.

Para los estudios urbanos, la movilidad posee dos cualidades relevantes en estos términos. Primero se centra en las prácticas cotidianas de los habitantes, entendiendo que la vida se experimenta en un continuo, cuya segmentación en ámbitos (laboral, familiar, desplazamiento y esparcimiento, entre otros.) son disposiciones analíticas que restringen la observación de las complejas tramas sociales que las sustentan. En segundo término, la movilidad trabaja sobre el tiempo-espacio y resulta como una forma de incorporar dimensiones espaciales a otros campos de estudio que suelen no ser sensibles al espacio como dimensión social; no considerando el impacto que posee la espacialidad en la concreción de las prácticas sociales.

La movilidad como objeto ha desarrollado conceptos y metodologías cuya novedad principal se basa en la centralidad de los habitantes y la atención sobre el conjunto complejo de relaciones entre humanos y no-humanos, que establecen para llevar a cabo sus prácticas cotidianas. Comprender la importancia de la experiencia de viajar para pensar en los sistemas de transporte público puede ser más importante

que mejorar el sistema de datos que se obtienen de los viajes o la tecnología mecánica del bus. Cualquier modificación al sistema de transporte público tendrá repercusiones en la experiencia cotidiana de viajar, a lo cual los viajeros se adaptarán, transformarán o subvertirán si no son consideradas sus experiencias y aprendizajes. La intermodalidad discute directamente con la planificación urbana y su tendencia a trabajar con objetos discretos en la ciudad, pensar más en los modos o en los trayectos, que en las personas que viajan y sus trayectos multimodales, en la mayoría de los casos. La accesibilidad, un elemento central en la planificación del transporte y últimamente en la desigualdad urbana, es reconfigurada al integrar a través de la movilidad un conjunto complejo de condiciones que experimentan los habitantes y que determinan el grado y cualidad de la accesibilidad.

En ese contexto, existe un desafío importante para los planificadores urbanos: conocer cómo es la experiencia de moverse por la ciudad. La movilidad al ser más compleja que su tratamiento tradicional por la planificación, también plantea implicancias mucho más extendidas en la vida de los individuos. Comprender el habitar móvil implica entender la complejidad de relaciones involucradas en el habitar, que incluye a múltiples personas, tecnologías, escalas y tiempo-espacios, que en síntesis producen territorios móviles. Esto va más allá de comprender la movilidad como sustentable, más bien requiere nuevas formas de abordar y planificar la ciudad.

La movilidad como enfoque supone aplicar esos conceptos y metodologías para debatir otros campos de estudio. Poniendo en acción los mismos conceptos se develan nuevas relaciones. La interdependencia es resultado de esta observación, discutiendo el principio abstracto de la planificación que supone que las decisiones de movilidad de las personas son individuales y racionales en términos de tiempo/costo. También ilumina las complejas coordinaciones que se requieren para que las personas puedan desarrollar sus actividades cotidianamente, y cuestiona formas tradicionales y patriarcales de entender la planificación urbana, asumiendo a hombres jóvenes y hábiles como sus destinatarios, quienes gobiernan las distinciones entre espacio privado y público o de producción y reproducción.

Incorporar el enfoque de movilidad para observar y analizar dinámicas laborales en contextos de flexibilidad, ilumina la dimensión espacial del trabajo. Particularmente, el alto grado de flexibilidad laboral que se lleva a cabo en América Latina, no sólo supone flexibilidad temporal del trabajo, sino también espacial. La movilidad permite observar este otro tipo de flexibilidad, en cuya articulación emergen nuevas relaciones entre la ciudad y la economía de sus habitantes.

El potencial analítico de la movilidad como objeto, ha permitido en América Latina iniciar nuevos diálogos entre investigadores de la movilidad y hacedores de política y las tradicionales disciplinas académicas focalizadas en la planificación territorial. En tanto como enfoque, empieza dialogar con otros campos de estudio, incorporando de una forma pertinente la dimensión espacial de la vida social.

No sólo un trabajo innovador en términos teóricos, sino también metodológico, proyectan a la movilidad como objeto y enfoque con un interesante potencial para expandir la comprensión de las vidas cotidianas y la forma de producción del espacio contemporáneo.

Bibliografía

AGUILAR, Miguel Ángel (2016) "El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la ciudad de México" *Alteridades*, vol. 26, no. 52, pp. 23-33

BRIONES, Ignacio (2009) "Transantiago: Un problema de información" *Estudios Públicos*, no. 116, pp. 37-91

BÜSCHER Monika, URRY John y WITCHGER, Katian (2010) *Mobile Methods*. New York, NY: Routledge.

BUTCHER, Melissa (2011) "Cultures of commuting: the mobile negotiation of space and subjectivity on Delhi's metro" *Mobilities*, vol. 6, no. 2, pp. 237-254

CASS Noel, SHOVE Elizabeth y URRY John (2005) "Social exclusion, mobility and Access". *Sociological Review*, vol. 53, no. 3, pp. 539-555

CRESSWELL, Tim (2002) Introduction: theorizing place. Intersecting: place, sex and race. En: G. Verstraet and T. Cresswell (eds). *Mobilizing Place, Placing Mobility: The Politics of Representation in a Globalized World*. Amsterdam: Rodopi, pp. 11-32.

CRESSWELL, Tim (2009) Place. En: N. Thrift and R. Kitchen, R. (eds). *International Encyclopedia of Human Geography* vol. 8. Oxford: Elsevier, pp. 169-177.

CRESSWELL Tim (2010) "Towards a politics of mobility". *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 28, no. 1, pp. 17 - 31

CRESSWELL Tim (2006) *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.

D'ANDREA Anthony, CIOLFI Luigina y GRAY Breda (2011) "Methodological challenges and innovations in mobilities research" *Mobilities*, vol. 6, no. 2, pp. 149-60

ELLIOT Anthony y URRY John (2010) *Mobile Lives*. Oxon: Routledge.

GÓMEZ Javiera (2016) *La relación entre movilidad y anclajes: análisis de caso en la comuna de Huechuraba*. Tesis de Magíster en Hábitat Residencial, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.

GREED Clara (2008) Are we there yet? Women and transport revisited. En: T. P. Uteng y T. Cresswell (eds.), *Gendered Mobilities*, London: Routledge, pp. 243-261.

GRIECO Margaret y MCQUAID Ronald William (2012) "Editorial gender and transport: an editorial introduction" *Research in Transportation Economics*, vol. 34, no. 1, pp. 1-2.

GUTIÉRREZ Andrea (2010) "Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial" *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 14. no. 331

HANNAM Kevin, SHELLER Mimi y URRY John (2006) "Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings" *Mobilities*, vol. 1, no. 1, pp. 1-22.

JIRÓN Paola (2010a) On becoming 'la sombra/the shadow'. En: M. Büscher, J. Urry, K. Witchger (eds). *Mobile Methods*. New York, NY: Taylor & Francis Books, pp. 36-52.

JIRÓN Paola (2010b) Repetition and Difference: Rhythms and Mobile Place-making in Santiago de Chile. En: T. Edensor (ed). *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Bodies*. Farnham, Ashgate Publishing Limited, pp. 129-143.

JIRÓN, Paola (2017) Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En: María Nieves Rico y Olga Segovia (eds.). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. CEPAL, Santiago de Chile, pp. 405-430.

JIRÓN Paola y CORTÉS, Susana (2011) *Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques*. Documento presentado en International Workshop: The everyday life of multi-local families. Concepts, methods and the example of post-separation families. 20th - 21st October 2011, Munich, Germany.

JIRÓN Paola y IMILAN Walter (2015) "Embodying flexibility: experiencing labour flexibility through urban daily mobility in Santiago de Chile" *Mobilities*, vol. 10, no. 1, pp. 119-135

JIRÓN Paola, IMILAN Walter & ITURRA, Luis (2016) "Relearning to travel: the importance of mobile place-making and travelling know-how" *Cultural Geographies*, vol. 23. no. 4, pp. 599-614

JIRÓN Paola y ITURRA Luis (2012) "Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. [AS] *Revista Arquitecturas del Sur*, no.39, pp. 44-57

JIRÓN Paola y ITURRA Luis (2014) Travelling the journey: understanding mobility trajectories by recreating research paths. En: Murray, Lesley and Upstone, Sara (eds.) *Researching and Representing Mobilities. Transdisciplinary Encounters*. London: Palgrave Macmillan, pp. 170-19.

JIRÓN Paola y MANSILLA Pablo (2013) "Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile" *Revista de Geografía Norte Grande*, no. 56, pp. 53-74

JIRÓN Paola y MANSILLA Pablo (2014) "Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago" *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, vol. 40, no. 121, pp. 5-28

LATHAM Alan, MCCORMACK Dereck, MC NAMARA Kim & MC NEILL Donald (2009) Mobility. En: *Key Concepts in Urban Geography*, Sage, pp. 245-247

LUCAS Karen (2006) "Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK" *Transport Research Part A*, vol. 40, no. 10, pp. 801-809

MARTINI Gabriela (2001) *De la regulación a la desregulación del mercado laboral: El impacto socioeconómico de la flexibilización en el sector textil chileno*. Tesis Doctoral en Sociología, Departamento de Sociología y Cambio Social, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Universidad Complutense de Madrid.

MC CANN Eugene & WARD Kevin (2012a) "Assembling urbanism: Following policies and 'studying through' the sites and situations of policy-making" *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 44, no. 1, pp. 42-51

MC CANN Eugene y WARD Kevin (2012b) "Policy assemblages, mobilities and mutations: Towards a multidisciplinary conversation" *Political Studies Review*, vol. 10, no. 3, pp. 325-332

MC DOWELL, Linda (1999) *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*, Madrid: Cátedra.

MOHIELDIN Mahmoud y VANDICKE Nancy (2017) Sustainable Mobility for the 21st Century. *The World Bank News. Feature Story July 10, 2017*. Retrieved by <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2017/07/10/sustainable-mobility-for-the-21st-century>

MUÑOZ Juan Carlos y GSCHWENDER Antonio (2009) "Transantiago: A tale of two cities" *Research in Transportation Economics*, vol. 22, no. 1, pp. 45-53.

QUIJADA, Rodrigo, TIRACHINI Alejandro, HENRÍQUEZ Rodrigo & HURTUBIA Ricardo (2007). Investigación al Transantiago: Sistematización de declaraciones hechas ante la comisión investigadora, resumen de contenidos de los principales informes técnicos, información de documentos públicos adicionales y comentarios críticos. Disponible en http://ciperchile.cl/wp-content/uploads/Reporte_Transantiago.pdf

REINECKE, Gerhard (1997) *Flexibilidad, innovaciones y cadenas productivas: La industria textil y del vestuario en Chile*. Santiago: OIT-ETM Santiago, Documento de trabajo 55.

SHELLER, Mimi (2008) Gendered mobilities: epilogue. En: T. P. Uteng y T. Cresswell (eds.) *Gendered Mobilities*. London: Routledge, pp. 257-266.

SHELLER, Mimi (2017) "From spatial turn to mobilities turn" *Current Sociology*, vol. 65, no. 4, pp. 623-639

SHELLER, Mimi y URRY John (2006) "The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*", vol. 38, no. 2, pp. 207-226

SOTO, Paula (2012) "El miedo de las mujeres a la violencia en la Ciudad de México. Una cuestión de justicia especial" *Revista INVI*, vol. 27, no. 75, pp. 145-169

SYMES, Colin (2007) "Coaching and training: An ethnography of student commuting on Sydney's suburban trains" *Mobilities*, vol. 2, no. 3, pp. 443-461

URETA, Sebastián (2014) "Normalizing Transantiago: on the challenges (and limits) of repairing infrastructures" *Social Studies of Science*, vol. 44, no. 3, pp. 368-392

URETA, Sebastián (2015) *Assembling Policy. Transantiago, human devices and the dream of a world-class society*. Cambridge, The MIT Press.

URRY, John (2007) *Mobilities*. Cambridge: London, Polity Press.

ZUNINO Dahn y VELÁZQUEZ Maximiliano (2014) "Notions of mobility in Argentina. A discussion of the circulation of Ideas and their local uses and meanings" *Transfers*, vol. 4, no. 1, pp. 116-123