



# La relación movilidades y desigualdades, aportes desde las investigaciones en ciencias sociales y humanas



María José Navarrete

mjnavarrete@mendoza-conicet.gob.ar

Ciudad y Territorio, Instituto de Ciencias Sociales, Humanas y Ambientales, Centro Científico Tecnológico, Conicet / Universidad Nacional de Cuyo, Argentina.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5788-1203>

Recibido: 8 de octubre de 2020. Aceptado: 30 de noviembre de 2021

## RESUMEN

En este artículo nos preguntamos de qué forma se ha abordado en la literatura sobre movilidades, la relación entre movilidades y desigualdades en el espacio urbano. Para responder a este interrogante se realizó una reconstrucción de distintas investigaciones provenientes del campo de las ciencias sociales y humanas. La revisión bibliográfica realizada expone las significativas contribuciones realizadas desde este campo a la comprensión de las problemáticas de movilidad vinculadas con la desigualdad. Estos aportes enriquecen los estudios urbanos y la planificación de políticas urbanas.

**Palabras clave:** *Movilidades urbanas. Desigualdades urbanas. Revisión bibliográfica.*

Mobility and inequalities from the perspective of the social and human sciences

## ABSTRACT

In this article we enquire how the relationship between mobility and inequalities in urban space has been addressed in the literature about mobility. To answer this question, we looked over different investigations from the field of social and human sciences. The bibliographic review carried out exposes the significant contributions made from this field to the understanding of mobility problems related to inequality. These contributions enrich urban studies and urban policy planning.

**Keywords:** *Urban mobilities. Urban inequalities. Literature review.*

**Palavras-chave:** *Mobilidades urbanas. Desigualdades Urbanas. Revisão da literatura.*

## INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana cotidiana abarca todos los viajes realizados por personas y grupos de manera diaria y/o frecuente dentro de un área urbana (Casado Izquierdo, 2008). Los desplazamientos de personas, bienes, mercancías, información, etc., constituyen un elemento central de la vida urbana e inciden en las formas de organización y estructuras de las ciudades desde sus orígenes (Ascher, 2003). A lo largo de toda la historia moderna, se observa un progresivo incremento de las movilidades en la sociedad, particularmente desde 1970 en adelante, la movilidad del capital, de la información, de bienes y personas, se ha intensificado, sobre todo por el impacto de las innovaciones tecnológicas en telecomunicaciones y transportes (Jirón y Mansilla, 2014). Por esto, la movilidad es el emblema de los tiempos actuales, ya que se realiza bajo formas, velocidades y variedades sin precedentes en la historia (Jirón, Lange Valdes y Bertrand Suazo, 2010).

En el periodo que abarca las tres últimas décadas del siglo pasado e inicios de este, se producen una serie de cambios relevantes respecto a la movilidad de las personas en las ciudades. Primero, se ha producido un incremento cuantitativo en la cantidad de viajes realizados diariamente dentro de las ciudades. Segundo, la mayor cantidad de estos viajes se realizan en medios mecánicos y motorizados, con una participación creciente de medios individuales y privados, por sobre medios colectivos y públicos. Tercero, como decíamos, hay un impacto significativo de los avances tecnológicos en transportes, comunicación e información. Cuarto, se ha producido un importante crecimiento urbano, por un lado, las periferias de las ciudades crecieron de forma extensa y difusa (Gutiérrez, 2010), por otro, a raíz de los cambios macroeconómicos, cada ciudad en su escala re-organiza la economía y funcionamiento de los espacios (Brenner, 2003). En retroalimentación con estos procesos, se modificaron patrones y prácticas de movilidad de la población urbana (Navarrete, 2013).

En todas las ciudades del mundo la intensificación de la movilidad motorizada y privada configura un escenario complejo para la vida urbana. Para las ciudades de los países en desarrollo se suman otras problemáticas, si bien existe una gran diversidad de situaciones entre estos países, en general podemos señalar, primero, un crecimiento acelerado de la urbanización durante el siglo XX, el cual ocurrió en un periodo de tiempo corto, en condiciones técnicas y económicas precarias y con escasa planificación gubernamental. Segundo, una desarticulación entre forma urbana y sistemas de movilidad, estos sistemas están desvinculados del proceso de urbanización, en la mayoría de estos países la organización territorial urbana es extensa, de baja densidad y alto consumo de espacio, dicha organización es incompatible con la provisión de sistemas de transporte públicos urbanos eficientes. Tercero, las ciudades se caracterizan por lo general por un fuerte monocentrismo (concentración de actividades en áreas centrales). Cuarto, una marcada segregación espacial, la falta de regulación y planificación sobre los usos del suelo, produce una segregación que diferencia los entornos, el acceso a infraestructuras, la provisión de servicios y equipamientos (Montezuma, 2003). En Latinoamérica se produjo el mencionado aumento en los índices de motorización, en conjunto con la construcción de autopistas y vías rápidas, sumado al deterioro del sistema de transporte público urbano por una prestación deficiente y de baja calidad. Esto dió lugar a un sistema de movilidad denominado “automovilización” (Jirón y Mansilla, 2014).

Este modelo acarrea para la vida y organización urbana un amplio abanico de consecuencias problemáticas. Entre las cuales podemos mencionar, altos niveles de congestión en horas pico, con un impacto negativo sobre la salud de las personas y la economía urbana. A esto se suma la contaminación auditiva, del aire y visual producto de estas congestiones. Otro problema es la inseguridad vial y el elevado número accidentes de tránsito, la accidentalidad vial se ha constituido en un importante desafío para la salud pública en los países en desarrollo. Además, las infraestructuras viales y los

espacios públicos priorizan la circulación del automóvil particular, en detrimento de otros medios de transporte y usos posibles de estos espacios. Por último, es importante señalar las dificultades para desplazarse de grupos y personas que por distintas razones (edad, discapacidad, nivel socioeconómico, etc.) no pueden usar o acceder a un vehículo particular, por lo cual, el modelo de movilidad basado en la primacía del automóvil particular es altamente excluyente (Herce Vallejo, 2009). Así, la conjunción de un crecimiento urbano disperso asociado a una movilidad automóvil-intensiva han generado un modelo urbano insostenible (Lizárraga Mollinedo, 2006).

Las problemáticas de la movilidad en las ciudades, han impulsado nuevas concepciones para la intervención en políticas urbanas: el paradigma de la movilidad sustentable y el modelo de la ciudad compacta. De forma breve, estas propuestas consisten en la promoción del uso de medios públicos y masivos, de medios no motorizados, también se busca favorecer la intermodalidad y el uso de tecnologías limpias. Conjuntamente se promueve un desarrollo urbano más compacto, en combinación con una mayor mixtura en los usos del suelo. Estas reorientaciones en las políticas aportan a resolver algunos problemas planteados por el crecimiento urbano de las últimas décadas, pero, requieren de un abordaje más profundo de las desigualdades para producir cambios significativos en las ciudades.

Latinoamérica es una de las regiones más urbanizadas y desiguales del planeta. En la perspectiva de este trabajo la desigualdad es un fenómeno multicausal, multidimensional, histórico y relacional (Fitoussi y Rosanvallon, 1997; Tilly, 2000; Kessler, 2014), entendemos que la movilidad urbana cotidiana es una dimensión significativa de estas dinámicas porque visibiliza las posibilidades de uso y acceso al conjunto de bienes, servicios, actividades, etc., presentes en la ciudad (Jiron, Lange y Valdés y Bertrand Suazo, 2010). Por lo cual, resulta relevante profundizar en los aportes realizados desde las ciencias sociales y humanas sobre movilidades urbanas en relación con las desigualdades. Como veremos, en las posibilidades de realizar viajes dentro de las ciudades, inciden múltiples factores, los cuales aportan a la comprensión de la producción y reproducción de desigualdades.

## PERSPECTIVAS TEÓRICAS SOBRE MOVILIDADES

A pesar de la importancia de los viajes diarios para la organización de las ciudades y en la cotidianeidad de las personas, las ciencias sociales en el campo de los estudios urbanos han realizado análisis más bien estáticos de los fenómenos urbanos (Jirón, 2009a, b; Jirón, Lange Valdés y Bertrand Suazo, 2010). Por un lado, los análisis de fenómenos vinculados a la desigualdad se han basado en la ocurrencia de los procesos sociales en lugares fijos. Por otro, cuando se han estudiado los viajes, se ha priorizado el funcionamiento de los medios mecánicos e infraestructuras mediante los cuales éstos se realizan.

La obra de Sheller y Urry (2006) constituye un hito que comienza a cuestionar estas posiciones. En dicha obra se plantea la importancia de considerar el movimiento en los análisis sobre la sociedad, plantean que se ha producido en las últimas décadas una transformación cuantitativa y cualitativa en las formas y posibilidades de movimiento, esto ha motivado el giro de movilidad en las ciencias sociales, con consecuencias teóricas y metodológicas. En los tiempos actuales, todo está en movimiento, objetos, mercancías, personas, dinero, información, etc., por lo cual, incorporar el movimiento desafía a las ciencias sociales a modificar sus objetos de estudio y también sus metodologías.

En esta obra se discute con dos conjuntos de teorías. Primero con las sedentaristas, éstas priorizan un espacio estable y sus significados, derivadas sobre todo de Heidegger y su noción de habitar un lugar como base de la identidad. Según los autores, la forma estática de análisis de estas teorías puede verse en un ejemplo muy simple: la incapacidad para examinar el automóvil y el profundo impacto que ha tenido en el tiempo, el espacio y en los paisajes para los habitantes urbanos modernos.

En este punto es importante agregar que los estudios sobre desigualdad, pobreza, segregación, etc., en América Latina han priorizado los procesos que suceden en espacios determinados, sobre todo la escala de barrio o áreas delimitadas por diferentes criterios. Al incorporar la movilidad se puede observar que ocurre en relación con la ciudad en su conjunto, como expone Jirón (2009a: 177): “la traducción espacial de la desigualdad debiera pensarse no sólo en términos de enclaves fijos, sino como gradientes móviles, como un fenómeno que puede alcanzar a varios grupos de habitantes en maneras fluctuantes y diferenciadas”.

En segundo término, desde este giro de la movilidad, se discute con las teorías sobre la desterritorialización y el fin de los estados-nación, cercanas a las propuestas de Bauman de sociedad y modernidad líquida. Esta perspectiva enfatiza la disolución de barreras y el incremento de la comunicación, los intercambios y viajes. En contraposición, Sheller y Urry (2006) señalan que hay más movimiento y conexión, pero también hay estructuras fijas que los posibilitan (un aeropuerto, por ejemplo), así como hay espacios que quedan por fuera de esta intensificación de la movilidad.

Este enfoque provee significativos aportes para las investigaciones sobre movilidades. Primero, analizar los fenómenos sociales desde esta óptica implica considerar que éstos no permanecen ni totalmente fijos, ni siempre móviles (Segura, 2018). Segundo, las movilidades son múltiples, no es sólo viajar de un punto a otro, sino que abarcan variadas formas de moverse, desde físicas hasta virtuales, por ejemplo. Tercero, son interdependientes, porque las movilidades involucran múltiples interconexiones de redes, objetos, personas, etc., a través del tiempo, las distancias, así como de nodos organizadores de las mismas. En cuarto lugar, es importante que los análisis tomen como punto de partida las formas variadas y cambiantes de moverse de las personas, centrándose en los sujetos, no los transportes. Quinto, se discute con las visiones que plantean los viajes como tiempos muertos, por el contrario, se señala que durante los viajes se pueden generar experiencias y sociabilidades de nuevos tipos. Sexto, se señala que las movilidades son multiescalares y permiten conectar múltiples escalas y distintas temporalidades. Séptimo y último, este enfoque critica la noción de lugares como puntos de llegada carentes de movimiento, proponen pensar a cada espacio involucrado en distintas formas de movimiento, además, los espacios de la movilidad están cargados de significados<sup>1</sup>.

Esta propuesta señala la centralidad del movimiento para comprender las relaciones sociales del siglo XXI, la forma en que se organicen las posibilidades de moverse y los sistemas de movilidad serán claves para comprender las dinámicas del nuevo siglo. En este marco, las prácticas de movilidad urbana cotidiana se han vuelto un objeto de estudio relevante, uno de los cuerpos teóricos que más se ha re-significado, y a su vez, resignifica las movilidades, es el de las prácticas sociales (Sheller y Urry, 2016). Al integrar la investigación sobre movilidades con las teorías de la práctica social,

<sup>1</sup> Sheller y Urry (2006), Ascher (2006), entre otros, proponen una visión muy diferente sobre el concepto de “los no lugares” desarrollado por Marc Augé. El hecho de que ciertos espacios de la movilidad, como por ejemplo los aeropuertos, tengan características similares a lo largo de todo el mundo, no los convierte en espacios carentes de sentido y significado.

se abre un campo que estudia de qué manera las prácticas sociales de la movilidad son siempre cambiantes y transforman muchas otras prácticas sociales. Los aportes señalados de esta perspectiva constituyeron un marco de partida para muchas de las investigaciones en movilidad.

A raíz de la situación de la movilidad en las ciudades descrita más arriba, de los cambios de concepción respecto a la forma de intervenir en movilidad urbana, así como por estas reformulaciones teóricas, en el transcurso de los últimos 15 años aproximadamente, se ha producido un verdadero estallido de investigaciones sobre movilidades, y, también, sobre movilidad urbana en específico. En este campo de estudios se han producido a lo largo de los últimos años cambios en el objeto. En un primer momento, el eje de las investigaciones son los medios mecánicos e infraestructuras que posibilitan los desplazamientos. Las falencias de esta mirada y las problemáticas relacionadas a la movilidad, motivan un segundo momento, en el cual se comienza a indagar en las personas que se desplazan, sus derechos, necesidades, deseos, etc., en estos enfoques se revalorizan los sujetos y sus prácticas (Sheller y Urry, 2006; Módenes, 2006; Herce Vallejo, 2009; Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Además, en este segundo momento, la movilidad, experiencias, significados, etc., son el objeto en sí. Luego, se produce un tercer momento, en el cual la movilidad es un enfoque útil para comprender diversos procesos sociales, la movilidad permite develar aspectos de la vida cotidiana que teorías o metodologías más atentas a lo estático de los procesos sociales no observan, esto posibilita reflexionar desde nuevos ángulos sobre fenómenos contemporáneos y cuestiona diversos niveles de las dimensiones sociales (Zunino Shing, Giucci y Jirón, 2017). Este trabajo se sitúa más cercano a esta tercera instancia, ya que busca aportar desde las movilidades a las desigualdades.

Entonces, en este vasto conjunto de investigaciones sobre movilidades, nos preguntamos cómo se ha abordado la relación entre movilidades y desigualdades. Identificamos diferentes conceptos, o formaciones conceptuales construidas, para estructurar esta inter-relación<sup>2</sup>. Éstos son: el concepto de exclusión, el de acceso, los conceptos de capital espacial y capital de la movilidad, la noción de movilidades producidas / inducidas, por último, los conceptos de apropiación y usos. Además, desde el estudio de las movilidades cotidianas, pueden generarse aportes para re-entender los procesos de segregación socio-espacial en las ciudades. A continuación, presentaremos estos enfoques<sup>3</sup>. Luego, en el apartado conclusiones proponemos una síntesis de sus principales aportes.

## Las exclusiones en la ciudad desde las movilidades cotidianas

La movilidad es una necesidad y un derecho porque es el medio que posibilita el acceso al conjunto de la ciudad, entonces, emerge el problema de quienes no pueden desplazarse, o de quienes, por distintas razones tienen limitaciones para hacerlo.

En esta línea de investigaciones, la primera definición entiende la exclusión como estar por fuera -excluido- del modelo de movilidad hegemónico basado en la primacía del automóvil particular. A partir de esta definición, se aborda la situación de colectivos

<sup>2</sup> Para un recorrido similar al realizado en esta investigación, pero ordenado según perspectivas disciplinares y orientado a analizar cómo en los estudios sobre transporte y movilidad se produce un viraje desde los medios (oferta) hacia los sujetos (demanda) ver: Salerno (2012).

<sup>3</sup> La presente exposición no agota el importante volumen de trabajos producidos en el transcurso aproximado de estos últimos 15 años, pero proporciona ejes a partir de los cuales ordenarlos y reflexionar acerca de diversos aportes y limitaciones.

sociales (por ejemplo: mujeres, inmigrantes, otros) que no poseen auto y sus posibilidades para desplazarse por la ciudad. Las dificultades de movilidad de estos grupos pueden afectar su acceso al trabajo, a bienes, servicios, etc. Podemos mencionar en este punto las investigaciones de Cebollada (2006), Cebollada y Avellaneda (2008), Avellaneda y Lazo (2011).

Otra propuesta define la exclusión como un proceso de acumulación de desventajas. En el espacio se acumulan diversos riesgos, dichos riesgos pueden conformar diversas exclusiones. El transporte público urbano puede ser uno de estos riesgos, dado que su funcionamiento puede dificultar o facilitar la vida urbana de poblaciones localizadas en las periferias de las ciudades (Avellaneda, 2007). En las investigaciones presentadas hasta el momento se entiende la movilidad como desplazamiento, acceso, posibilidad de moverse.

Una tercera aproximación a la exclusión social urbana propone verla como un fenómeno multidimensional, dinámico, cambiante y relacional. Así, la exclusión desde la movilidad da cuenta de la participación y acceso de los distintos grupos a la ciudad. En el contexto actual de incremento de las desigualdades, las distintas formas de usar y acceder a la ciudad crean ciudades segregadas y paralelas, túneles de socialización, por lo cual diferentes grupos sociales pueden circular por la ciudad sin encontrarse. En este caso la movilidad se conceptualiza como una práctica social de desplazamiento diario a través del espacio y el tiempo que permite accesos a actividades, personas y lugares (Jirón, Lange Valdes y Bertrand, 2010). Cabe mencionar que en este caso se observa la movilidad de distintos grupos, ya no solamente la de los sectores vulnerables, o sin acceso al vehículo particular.

Las definiciones sobre movilidad y exclusión se complejizan a través de los distintos desarrollos<sup>4</sup>. Las metodologías de los trabajos empíricos (Cebollada, 2006; Cebollada y Avellaneda, 2008; Avellaneda, 2007; Avellaneda y Lazo, 2011) combinan distintas técnicas cualitativas, sobre todo, realizan entrevistas en barrios de bajos recursos localizados en las periferias de las ciudades. El énfasis se coloca en analizar lo que ocurre en las periferias, además, se analizan las posibilidades de uso del transporte público urbano y el impacto de las políticas de transporte en la exclusión de ciertos grupos.

Las movilidades cotidianas posibilitan resignificar y ampliar el concepto de exclusión al observar las posibilidades de participación en la sociedad y la ciudad a través de la movilidad. Muestran también el acceso de diversos grupos sociales al conjunto de bienes y servicios urbanos. Entonces, dimensiones centrales del concepto de exclusión, como las formas en las que se realiza y se modifica la participación, los lazos sociales entre las partes del conjunto social y el todo, los factores que pueden desencadenar procesos de acumulación de desventajas (Bahalla y Lapeyre, 1999; Saraví, 2007), se resignifican en el estudio concreto de las movilidades de la población en la ciudad. Además, nos señalan la importancia de considerar el impacto de las políticas de transporte y de la forma en la cual se construyen los territorios en cuanto a la diversidad de su oferta (transporte, bienes, etc.) en los procesos de exclusión.

## El acceso como indicador de desequilibrios espaciales

El concepto de accesibilidad, entendido como cualidad de fácil acceso, es uno de los más conceptos más desarrollados y utilizados en la tradición de estudios provenientes

<sup>4</sup> Para una reconstrucción sobre el campo de estudios de movilidad y exclusión centrada en el caso argentino ver: Apaolaza (2013).

del campo del transporte<sup>5</sup>. El enfoque de la movilidad cotidiana posibilita una redefinición de la accesibilidad.

Una de las propuestas es la geografía del acceso. La accesibilidad, hasta el momento, ha estudiado cómo se llega a los lugares, esto da cuenta de los atributos presentes en los mismos. La geografía del acceso propone analizar de qué forma se obtienen bienes, servicios y se realizan actividades. Para esto, el primer paso es redefinir la noción de viaje. En la visión tradicional el viaje es visto como nexo entre un origen y un destino (visión ontológica vinculada a la accesibilidad), en la perspectiva de la geografía del acceso se propone verlo como un trayecto que se realiza para satisfacer un fin (visión teleológica). Así emergen las movilidades insatisfechas, insatisfactorias, insuficientes y asociadas, mediante las cuales se visualiza que para satisfacer un fin (el acceso a la salud por ejemplo) ciertos grupos deben redoblar los esfuerzos para desplazarse, viajar más, hacerlo en malas condiciones, en algunos casos implica también no poder viajar cuando se lo necesita, e incluso no concretar el fin que se buscaba (Gutiérrez, 2010, 2011)<sup>6</sup>.

Otra forma de redefinir la accesibilidad es a partir de las experiencias y estrategias desplegadas durante la movilidad urbana cotidiana. Esto permite incorporar las habilidades para negociar tiempo y espacio puestas en juego por los sujetos en el cumplimiento de actividades cotidianas, en mantener relaciones y en generar los lugares que se necesitan para participar en una sociedad. Así, el acceso evidencia las múltiples barreras (financieras, físicas, temporales, organizativas, tecnológicas, en cuanto a la disponibilidad de ciertas habilidades) con las cuales se encuentran las personas al moverse por la ciudad. Las barreras pueden acumularse / desagregarse durante la movilidad, lo cual configura distintas espesuras para la experiencia cotidiana y diferencia posibilidades de acceso a las oportunidades en la ciudad y a la participación social (Jirón y Mansilla, 2013b). La espesura es una metáfora de la densidad que pueden adquirir las distintas barreras al combinarse entre sí.

En estos aportes la movilidad es definida como una práctica social. Las metodologías son cualitativas, en la primera se utiliza la historia de viaje para observar la satisfacción de finalidades en los viajes. En la segunda investigación presentada, se utiliza la técnica de sombreado para inmersión en la cotidianidad de las personas. En estas contribuciones, también se indaga en la situación de grupos que viven en las periferias metropolitanas.

El concepto de acceso señala la importancia de la planificación y organización de los territorios en cuanto a la distribución de bienes, servicios, actividades, sistemas de transporte e infraestructuras. Además, visibiliza las múltiples dificultades con las que pueden encontrarse las personas, sobre todo de sectores vulnerables, para efectivizar los accesos.

<sup>5</sup> Para profundizar en el uso de este concepto en el campo del transporte y la movilidad, ver: Jirón y Mansilla (2013a) y Mansilla (2017).

<sup>6</sup> Apaolaza (2013) coloca los aportes de Andrea Gutiérrez en el campo de los estudios de exclusión, sin embargo, considero que los conceptos que más contribuye a resignificar esta autora son los conceptos de acceso y viaje, muy frecuentes en los estudios de la geografía del transporte. Estos conceptos se resignifican bajo nuevas concepciones de movilidad entendida como una práctica social para la satisfacción de necesidades y deseos.

## El capital de movilidad: una herramienta para aproximarse a sujetos y grupos sociales

El concepto de capital de la movilidad permite ver las desigualdades de individuos y grupos sociales frente a los recursos de la movilidad (Delanuay, Fournier y Contreras, 2013). El uso de este concepto refiere a las posibilidades de usar un abanico de medios (experiencias, capacidades, habilidades, tecnologías, medios de transporte, dinero, etc.) para moverse por la ciudad. A una mayor o menor disponibilidad de capital de movilidad, varían las oportunidades, opciones y accesos. Además, disponer y usar el capital de la movilidad, se relaciona con la tenencia de otros capitales, e incide, a su vez, en la posibilidad de aumentarlos o disminuirlos. La noción de capital de la movilidad es muy frecuente en las investigaciones sobre movilidades, incluso en aquellas que no se articulan centralmente en torno a esta noción. Sus múltiples usos en este campo de estudios derivan de las propuestas de Kaufmann y Lévy.

Realizar la movilidad implica poner en juego distintos capitales, por esto, se producen diferencias entre la movilidad potencial (recursos acumulados para la movilidad) y la movilidad efectiva (prácticas de movilidad). Los componentes del capital de la movilidad pueden ser individuales (capacidades y experiencias adquiridas de los sujetos) y colectivos (situación del hogar, ingresos, nivel educativo, etc.). Los recursos y prácticas, sumados a condicionantes como edad, sexo, barrio, etc., originan diversas prácticas de movilidad. Estas prácticas evidencian la forma en la cual las desigualdades configuran movilidades potenciales y efectivas, se observan los dos casos extremos, entre quienes quedan relegados por falta de capital de movilidad, y quienes, con un máximo potencial de movilidad, pueden optar como efectivizarla, e incluso pueden reducirla a circuitos específicos para mantener la exclusividad (Delanuay, Fournier y Contreras, 2013).

El capital de la movilidad puede ser analizado también como dimensión del capital espacial. El capital espacial es una categoría que permite establecer una bisagra entre los componentes materiales y objetivos del espacio, por un lado, y las prácticas y representaciones de la vida social, por otro. Este concepto contiene dos dimensiones: un capital de posición y un capital de situación. El primero está asociado a la vivienda, las condiciones del hábitat, la infraestructura urbana del entorno y todas las características del emplazamiento relacionadas con la movilidad. El capital de situación refiere a la movilidad, se relaciona con la propiedad y uso de medios de transporte, la disponibilidad y uso del transporte público, el dinero y el tiempo para desplazarse, la movilidad en el propio cuerpo, en fin, un conjunto de activos que permiten (o no) a las personas desplazarse por un área mayor de lo que posibilita su capital de posición. Los recursos de movilidad de los hogares y sus miembros para desplazarse de forma cotidiana pueden facilitar o dificultar la movilidad. Al comparar la situación de movilidad en distintas áreas del conurbano bonaerense, se observa que las diferencias entre áreas en cuanto a la disposición de capital de posición influyen en las posibilidades de desplazamiento. En áreas mejor dotadas de capital de posición, hogares e individuos de todos los grupos sociales se desplazan en mejores condiciones. En áreas con mala o baja disponibilidad de capital espacial y de movilidad, se produce un mayor aislamiento social de los sectores vulnerables (Palma Arce y Soldano, 2010; Palma Arce, 2017)<sup>7</sup>.

En estas investigaciones se utilizan principalmente técnicas cuantitativas para aproximarse a la tenencia y usos de distintos capitales de movilidad. En este grupo de

<sup>7</sup> Estas investigaciones aportan, desde la movilidad, al clásico estudio de Kaztman (2001) respecto al incremento del aislamiento de los pobres urbanos. Kaztman analiza cómo, por la segmentación en el mercado de trabajo, en la educación y por el endurecimiento de la segregación residencial, se ven afectados distintos activos de los más pobres, se limitan sus redes de relaciones y sus posibilidades de salir de la pobreza. Esto se refuerza con mecanismos como la creación de subculturas marginales y la deserción de las clases medias de los espacios públicos.

estudios emerge nuevamente la importancia de la forma en la cual se construyen los territorios, a mayor disposición de recursos en el entorno, mayor capital, en el espacio en sí e incrementa el capital de quienes lo habitan. Además, el uso de capitales expone la relevancia de la agencia de los sujetos sociales para realizar la movilidad.

## Las movilidades como producto o inducidas por diversos mecanismos

Al hablar de *movilidades producidas, inducidas*<sup>8</sup> englobamos un conjunto de investigaciones en las cuales se analizan las movilidades como resultado, efecto o influenciadas por la aplicación de diversos mecanismos. En las restantes investigaciones presentadas, se observa la movilidad relevada a través de los viajes, en este caso se exponen investigaciones que ahondan en diversos mecanismos que influyen en las movilidades o las configuran.

En primer lugar, podemos analizar de qué manera se establecen movilidades legítimas en determinadas áreas de la ciudad, por la conjunción de ciertos procesos urbanos y la aplicación de diferentes medidas. En distintos momentos se pueden generar disputas respecto a quienes pueden circular por ciertos espacios y de qué manera hacerlo. Bachiller (2009) aborda las pautas de movilidad de las personas sin hogar en los espacios públicos de Barcelona. Como resultado de la confluencia del accionar policial, de los movimientos vecinales *anti-homeless* y de las políticas de reconversión urbanas para renovar o revitalizar ciertas áreas centrales, estos grupos son obligados a mantenerse en un transitar incesante por la ciudad, o, a permanecer inmóviles en espacios designados por el gobierno. Estos aportes nos muestran movilidades cotidianas que no tienen un fin productivo, reproductivo, de recreación o consumo (ir al trabajo, a la escuela, etc.), lo cual es habitual en los estudios sobre movilidad. Además, aborda problemáticas de movilidad en áreas centrales de la ciudad. En muchas de las investigaciones presentadas hasta el momento, los problemas de grupos vulnerables en las periferias se relacionan con las posibilidades de acceso a distintos medios y lugares, Bachiller (2009) visibiliza que también puede ser problemático el querer transitar por otras áreas, e incluso permanecer en éstas.

Además, los sistemas de transporte pueden modelar prácticas sociales y configurar sujetos de la movilidad. Jouffe y Lazo (2010) definen los sistemas de transporte como dispositivos de control y poder sobre las poblaciones. A partir de esto, se observan las prácticas de movilidad desplegadas por los usuarios del sistema, las prácticas de movilidad pueden usar, subvertir o revertir estos sistemas. Señalan, primero, prácticas de liberación, el cuestionamiento libertario implica cortar la dependencia con el sistema, por ejemplo: comprar un auto, trabajar menos para viajar menor, entre otras. Segundo, prácticas de libertad, el esparcimiento libertario implica subvertir o revertir la imposición del medio, por ejemplo: reemplazar la toma del ramal alimentador por el uso de un medio alternativo, evidencia un respeto de las reglas, aunque sea distante. Tercero, las prácticas de liberación, implican un respeto estricto, por ejemplo: trabajar más para lograr desplazarse, en estas prácticas se realiza un uso adaptativo del sistema.

Otra investigación considera a los transportes como sistemas socio-técnicos con la capacidad de moldear prácticas y sujetos. Los sistemas de transportes contribuyen, además, a la construcción de idearios urbanos y sujetos de la movilidad, esto se muestra

<sup>8</sup> Término desarrollado en el marco de esta investigación.

a través de las modificaciones introducidas por el subterráneo en la vida de la ciudad y sus habitantes (Zunino Shing, 2013). Esta investigación muestra de qué manera el diseño y aplicación de políticas de transporte moldea prácticas cotidianas.

Otra propuesta busca establecer de qué manera los sistemas económicos y políticos generan regímenes de movilidades que regulan a las poblaciones en distintas fases históricas. Estas regulaciones forman identidades que contribuyen a la reproducción del sistema. En el neoliberalismo se conforman identidades hegemónicas y subalternas. Las primeras corresponden a las clases altas las cuales pueden moverse de manera libre y flexible. Las segundas, a los grupos que permanecen inmobilizados o se mueven de manera obligada, abarca los desarraigados, los confinamientos y las movilidades forzadas. En las movilidades subalternas, lo central es la autonomía y la capacidad de las personas para determinar la propia movilidad, no si efectivamente se mueven o no (Calonge Reillo, 2014).

En estas investigaciones se utilizan distintas técnicas, sobre todo la realización de entrevistas y el análisis documental. Estos aportes nos permiten ver las disputas y las relaciones de poder puestas en juego en las movilidades de distintos grupos sociales. Muestran también de qué manera las infraestructuras y sistemas de transporte moldean prácticas y sujetos. Además, las variaciones históricas en las movilidades de distintos grupos guardan relación con los sistemas económicos y políticos, o fases de los mismos, y pueden impactar en la formación de identidades en las clases sociales.

## Las apropiaciones y usos a la ciudad a través de las movilidades

Las prácticas de movilidad se definen también como modos de apropiación y usos del territorio. La apropiación del territorio se puede observar a través de las prácticas realizadas para la satisfacción de necesidades sociales, entre éstas, la movilidad es central. Hay diversas formas de apropiación material (relacionadas con lógicas de competencia o de autonomía en el uso del espacio) y simbólicas (vinculadas a lógicas de aprendizaje - familiarización con los lugares, de apego emocional y de apropiación identitaria en relación con los espacios). A partir de la combinación de estas formas de apropiación del espacio, se originan distintas movilidades y prácticas sociales de uso diferencial del territorio, lo cual configura apropiaciones selectivas de la ciudad, se produce un acceso diferencial a recursos en la escala metropolitana para grupos según sus ingresos, esto sucede en áreas de expansión y en barrios próximos a áreas centrales (Blanco, Bosser y Apaolaza, 2014).

En otra investigación se analizan los usos de la ciudad para analizar los cruces entre espacio urbano y desigualdad social. En la ciudad la localización y la accesibilidad son dos valores centrales, entonces, alrededor de la vivienda como centro neurálgico, se forma una tipografía que muestra modos de apropiarse y usar la ciudad. Con punto de partida y regreso en el hogar, las prácticas de movilidad estructuran áreas donde las personas se despliegan día a día. Por esto, la localización y accesibilidad son centrales para la elección del sitio donde desarrollar la vida, y es el motivo por el cual ciertas clases medias deciden residir y permanecer en la centralidad. En contraposición a la literatura urbana que plantea la huida de las clases medias de la ciudad y la generación de múltiples centros dispersos, se observan grupos para los cuales sigue vigente la ciudad abierta, para las cuales la calle, el centro tradicional, el comercio de proximidad y el transporte público organizan decisiones residenciales y el uso cotidiano de la ciudad (Cosacov, 2015).

Estas investigaciones combinan análisis estadísticos, construcción de mapas (por lo general para reconstruir las áreas por las cuales se mueven las personas), entrevistas en profundidad, entre otras técnicas. La forma en la cual las personas se relacionan con el espacio habitado y transitado otorga sentido a sus prácticas cotidianas, y también, a partir de estas prácticas se modifican estos sentidos. Las nociones de apropiación y usos dan cuenta de vínculos con el espacio donde entran en juego lo simbólico y afectivo.

## Las movilidades como enfoque para re-pensar los procesos de segregación

La segregación socio-espacial ha sido una de las formas más frecuentes de abordar las desigualdades presentes en las ciudades latinoamericanas, el giro de la movilidad posibilita complejizar los análisis sobre los procesos de segregación urbana. Jirón (2009a, 2009b) señala que en Latinoamérica los estudios sobre segregación han tenido tres grandes falencias. Primero, al ver sólo la segregación como forma de la desigualdad, se han ignorado otras manifestaciones de este fenómeno, por ejemplo, el acceso dispar a bienes y servicios urbanos. Segundo, se ha medido la segregación de forma cuantitativa, sin incorporar implicancias en la cotidianeidad y la experiencia. Tercero, estos análisis no han incorporado la importancia creciente de la movilidad como fenómeno estructurador de la vida en la metrópolis actual y su fuerte impacto en la calidad de vida. Entonces, hay que desarrollar concepciones y metodologías para comprender nuevas problemáticas de la desigualdad. Mediante un estudio etnográfico a familias de barrios diversos en su composición socio-económica se muestran las experiencias diferenciadas en movilidad, a partir de las cuales se configuran accesos desiguales a la ciudad. En sus desplazamientos por la ciudad, los grupos más vulnerables enfrentan distintas barreras urbanas que agravan su situación.

Por su parte, Segura (2012) expone que el énfasis en lo residencial y económico en el concepto de segregación deja por fuera otras dimensiones e instancias de la desigualdad urbana. Una de estas dimensiones son los estigmas, estos combinan situación económica, el lugar donde se vive y la nacionalidad, entre otros aspectos. Otra dimensión, son las prácticas de acceso al resto de la ciudad. En tercer lugar, señala los diversos obstáculos y fronteras que impactan en las movilidades cotidianas. La interrelación de estos procesos produce una internalización de las posiciones y distancias entre los distintos grupos sociales, así, en las experiencias cotidianas la desigualdad se interioriza, asimila y naturaliza.

Por último, Mera (2014) plantea analizar la localización, dimensión privilegiada en los análisis sobre segregación, en conjunto con la movilidad. La propuesta metodológica implica abordar, por un lado, la medición de la distribución espacial de la población (patrones de localización residencial), por el otro, de las interrelaciones, accesibilidades y fronteras simbólicas (de la movilidad y las prácticas urbanas cotidianas). Para esto, hay que usar diversas técnicas y triangular abordajes macro analíticos y cuantitativos con otros micro sociales y cualitativos.

Estos aportes marcan reduccionismos en los estudios tradicionales sobre segregación, señalan aspectos sobre las desigualdades poco tenidos en cuenta y proponen herramientas conceptuales y metodológicas para complejizar los abordajes, en los cuales es central el rescate de la experiencia cotidiana en la ciudad.

## REFLEXIONES FINALES

En este trabajo hemos expuesto una revisión de investigaciones para profundizar en la relación entre movilidades urbanas y desigualdades. A continuación, a modo de síntesis, señalamos las contribuciones empíricas, metodológicas y conceptuales de las perspectivas presentadas.

Estas investigaciones muestran que los sectores de menos recursos de la población encuentran múltiples dificultades en sus viajes cotidianos a través de la ciudad, lo cual resulta en un agravamiento general de sus condiciones de vida y de sus posibilidades de acceso y uso al conjunto de la ciudad. En contraposición, a mayor nivel de ingresos, los desplazamientos son más fluidos, fáciles de concretar y se realizan con mayor libertad de decisión y autonomía.

Existen, además, distintos condicionantes para las movilidades. El género marca diferencias importantes en las posibilidades de movilidad. Algunos aportes en este sentido muestran que, por lo general, las mujeres se mueven menos que los varones en cuanto a cantidad de viajes, pero, su movilidad es más diversificada según los motivos. Además, tienen menores posibilidades de uso de los vehículos motorizados disponibles en las familias. Así, la movilidad refuerza cargas domésticas y representa un tema importante en la organización cotidiana de sus vidas. Esto es más marcado en los grupos de menos recursos, las mujeres de grupos vulnerables enfrentan aún mayores dificultades. Las etapas del ciclo vital también influyen en la movilidad. A menor edad y en etapas de envejecimiento, se disminuyen los viajes, o hay mayor dependencia a otros para desplazarse, esto puede tener como consecuencia una disminución de la movilidad, sobre todo en los grupos de menos recursos.

En otros aportes se señala que, para la realización de la movilidad, las personas y grupos sociales poseen (o no) un conjunto de recursos y despliegan variadas estrategias. Desde lo que se posibilita a partir de las potencialidades del propio cuerpo, pasando por el uso de dispositivos tecnológicos y medios de transporte, hasta variadas formas de organización individual, familiar y comunitaria. A mayor disponibilidad de recursos y estrategias, se incrementa la movilidad y se mejora las condiciones en las que esta se realiza.

Además, las formas que asume el desarrollo urbano, los patrones de asentamiento de la población y de localización de actividades estructuran la ciudad, por ende, impactan en la movilidad cotidiana. Como hemos visto, la construcción del territorio en cuanto a disponibilidad de bienes, servicios, infraestructuras, etc., es fundamental para el acceso a éstos por parte de distintos grupos sociales.

Es también importante considerar que los sistemas de movilidad no son neutros. La organización de los transportes, de las infraestructuras viales, de los espacios públicos de la movilidad y las legislaciones al respecto, condicionan las posibilidades de movilidad y los lugares de circulación para distintos grupos sociales. Así como también configuran y modifican prácticas y sujetos de la movilidad.

Estas contribuciones muestran que las prácticas de movilidad son significativas para la construcción de relaciones identitarias, simbólicas y afectivas.

Los estudios sobre movilidad aportan una significativa renovación en las metodologías y técnicas de investigación que buscan recuperar el rol de los sujetos y sus prácticas

en el entramado social<sup>9</sup>. En este conjunto de investigaciones se observa la elaboración de novedosos diseños metodológicos y la aplicación de innovadoras técnicas de recolección de información.

En esta literatura hay posturas subyacentes respecto a la relación entre movilidades y desigualdades que no se clarifican, e incluso, en algunos casos se adoptan ambas en un mismo trabajo. Una forma de entender esta relación es que incrementar y mejorar la movilidad incidirá positivamente en las condiciones de vida de los grupos de menos recursos de la población. O bien, se entiende que las condiciones de movilidad refuerzan la desigualdad, y que es necesario modificar otras dimensiones de la desigualdad para mejorar la movilidad. Este es un aspecto para indagar a futuro.

Por último, estas investigaciones muestran que para analizar las desigualdades es relevante incorporar como dimensiones del hábitat urbano las posibilidades de acceso y uso de la ciudad, así como las vivencias y experiencias cotidianas. Esto contribuye a superar los análisis centrados en las características de la vivienda, lo barrial y los datos cuantitativos.

Entonces, las ciencias sociales y los estudios urbanos se enriquecen al incorporar las movilidades urbanas y los aportes provenientes de estas perspectivas. Además, las políticas urbanas que buscan incidir en la movilidad requieren incorporar contribuciones basadas en estos aportes. El paradigma de la movilidad sustentable enfatiza la resolución de las problemáticas ambientales derivadas del actual modelo de movilidad más que el de distintos aspectos y mecanismos que influyen en las desigualdades. Por otra parte, mediante la propuesta de la ciudad compacta se espera resolver distintas problemáticas a partir de detener el crecimiento en extensión y densificar la trama urbana existente, pero esto no necesariamente resolverá las problemáticas de movilidad de diversos grupos de población sino se aplica en conjunto con otras medidas. Estos son puntos en los cuales investigar a futuro.

Podemos señalar algunos lineamientos más para indagaciones futuras. Como mencionamos, ciertos grupos vulnerables son los más afectados en sus condiciones de movilidad, pero, aún hay algunos aspectos en los cuales es necesario profundizar. Por ejemplo, hay pocos estudios empíricos sobre el impacto y uso de las tecnologías de comunicación en las movilidades de distintos grupos sociales. Es necesario también conocer más sobre las posibilidades y formas de movilidad de grupos diferenciados según edades, discapacidades u otros condicionantes, dado que se ha ahondado más en el género. Otro punto para profundizar son las problemáticas de la movilidad en distintas áreas de la ciudad, en centralidades o áreas consolidadas, porque hasta el momento se ha indagado más en la situación de grupos vulnerables en las periferias. Por último, es importante analizar más las relaciones de poder puestas en juego en las movilidades de los distintos grupos sociales, y también de qué manera las políticas públicas, o la aplicación de distintos mecanismos, pueden favorecer las movilidades de unos grupos sobre otros.

Finalmente, algunas preguntas permanecen abiertas y pueden también orientar futuros desarrollos: ¿Mejorar la movilidad es suficiente para atenuar las diferentes posibilidades de acceso y uso a la ciudad por parte de los grupos vulnerables? ¿Qué elementos deberían incorporar estas intervenciones para paliar y revertir desigualdades? ¿Qué otras dimensiones de las desigualdades urbanas sería necesario modificar para lograr un mayor impacto positivo de las intervenciones en las movilidades?

<sup>9</sup> Para ampliar sobre metodologías y técnicas de recolección de información en movilidad, ver: Gutiérrez, A. (2018).

## BIBLIOGRAFÍA

- » Apaolaza, R. (2013) Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino. *XXIX Congreso ALAS, Santiago de Chile*. [En línea] <[http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT8/GT8\\_AsencioA.pdf](http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT8/GT8_AsencioA.pdf)>
- » Ascher, F. (2003) Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. Exposición en Bienal Internacional de Arquitectura de Rotterdam. *ARQ\_60*, Santiago 2005, 11-19 [En línea] <[http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-69962005006000002&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-69962005006000002&script=sci_arttext)>
- » Ascher, F. (2006) El movimiento en el corazón de la modernidad: la urbanidad latente en los espacios del desplazamiento. Conferencia inaugural a la exposición *Arquitectura en Movimiento, Ciudades y Movilidad. CAFÉ DE LAS CIUDADES*, Año 5, 44 [En línea] <[http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias\\_44.htm](http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias_44.htm)>
- » Avellaneda García, P. (2007) *Movilidad, pobreza y exclusión. Un estudio de caso de la ciudad de Lima*. Tesis doctoral. Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona. [En línea] <<https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2007/tdx-1005107-161727/pagide1.pdf>>
- » Avellaneda García, P. y Lazo Corvalán, A. (2011) Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio* 4, 47- 58. [En línea] <[www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf)>
- » Bachiller, S. (2009) Significados del espacio público y exclusión de las personas sin hogar como un proceso de movilidad forzada. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* 128, 125-137. [En línea] <[http://reis.cis.es/REIS/PDF/REIS\\_128\\_OCT\\_DEC\\_2009\\_125\\_1371234884714406.pdf](http://reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_128_OCT_DEC_2009_125_1371234884714406.pdf)>
- » Bahalla, A. y Lapeyre, F. (1999) Chapter 1: Defining exclusion. En Bahalla, A. y Lapeyre, F. (1999) *Poverty and Exclusion in a Global World* (pp. 1-31). Nueva York: St. Martin's Press.
- » Blanco, J; Bosoer, L y Apaolaza, R. (2014) Movilidad, apropiación y uso del territorio: Una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVIII, 493 (06), 1-17 [En línea] <<https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14977/18345>>
- » Brenner, N. (2003) La formación de la ciudad global y el re-escalamiento del espacio del Estado en la Europa Occidental post-fordista. *EURE*, 29, 101, 5-35. [En línea] <<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612003008600001>>
- » Calonge Reillo, F. (2014) Movilidades capitalistas e identidades subalternas. Te mueves porque te mueven. *Sociológica*, 29 (83) 129-164. [En línea] <<http://www.scielo.org.mx/pdf/soc/v29n83/v29n83a4.pdf>>
- » Cebollada i Frontera, Á. (2006) Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Doc. Anàl. Geog.* 48, 105-121.
- » Cebollada i Frontera, Á.; Avellaneda García, P. (2008) Equidad social en movilidad: Reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova*

*Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII, 270 [En línea] <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>>

- » Cosacov, N. (2015) Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad. Movilidad cotidiana de residentes en Buenos Aires. *Revista de Geografía ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES*, 18, 61-80 [En línea] <<http://ojs.fch.unicen.edu.ar/index.php/revistaestcig/article/view/132/98>>
- » Delanuay, C., Fournier, J.M., Contreras, Y. (2013) ¿Es posible medir el capital de movilidad para evaluar sus diferenciaciones sociodemográficas e intraurbana? El caso de los habitantes del Área Metropolitana de Santiago de Chile. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 28, 1 (82), 9-51. [En línea] <<https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1438>>
- » Fitoussi, J.P. y Rosanvallon, P. (1997) *La nueva era de las desigualdades*. Buenos Aires: Editorial Manantial.
- » Gutiérrez, A. (2010) Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 14, 331. [En línea] <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>>
- » Gutiérrez, A. (2011) Insumos para una gestión intersectorial de políticas públicas: movilidad y acceso. *Territorios*, 25, 151-171.
- » Gutiérrez, A. (2018) *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: EUDEBA.
- » Herce Vallejo, M. (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Editorial Reverté.
- » Jirón, P. (2009) Prácticas de movilidad cotidiana urbana. Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En: Tironi, M. y Pérez, F. *SCL Espacios, Prácticas y Cultura Urbana. Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile. ARQ Ediciones 76*, 176-189 [En línea] <[http://www.captura.uchile.cl/jspui/bitstream/2250/12113/1/movilidad\\_SCL.pdf](http://www.captura.uchile.cl/jspui/bitstream/2250/12113/1/movilidad_SCL.pdf)>
- » Jirón, P. (2009) Posibilidades de socialización e integración: la movilidad en Santiago de Chile. En Póo, X. y Streff, J. (Eds.) *Mutaciones de lo colectivo: Desafíos de integración* (103-122). Universidad de Chile y Embajada de Francia: Editorial Flandes Indiano Ltda. [En línea] <[http://www.captura.uchile.cl/jspui/bitstream/2250/11761/1/jiron\\_Paola\\_Posibilidades.pdf](http://www.captura.uchile.cl/jspui/bitstream/2250/11761/1/jiron_Paola_Posibilidades.pdf)>
- » Jirón, P.; Lange Valdes, C. y Bertrand Suazo, M. Y. (2010) Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25, (68), 15-57 [En línea] <<http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/491/470>>
- » Jirón, P. y Mansilla, P. (2013) Hacia una re-conceptualización teórico-metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile. *Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte*. [En línea] <<https://revistas.uchile.cl/index.php/CIT/article/view/28411/30102>>
- » Jirón, P. y Mansilla, P. (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*, 56, 53-74. [En línea] <[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=So718-34022013000300004](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=So718-34022013000300004)>
- » Jirón, P. y Mansilla, P. (2014) Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Revista EURE*,

- 40 (121), 5-28. [En línea] <<https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/539>>
- » Jouffe, Y. y Lazo Corvalán, A. (2010) Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *Revista Eure*, 36, (108), 29-47. [En línea] <<http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1403>>
  - » Kaztman, R. (2001) Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos. *Revista de la CEPAL*, 75, 171-189.
  - » Kessler, G. (2014) Capítulo 1: La desigualdad y sus interrogantes. En Kessler, G. (Ed.) *Controversias sobre la desigualdad: Argentina, 2003-2013*. (pp.: 27-58). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
  - » Lizárraga Mollinedo, C. (2006) Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, VI, (22) 1-35. [En línea] <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=111/11162202>>
  - » Mansilla, P. (2017) Capítulo 1: Accesibilidad y movilidad cotidiana. En: Zunino Singh, D; Giucci, G y Jirón, P. (Eds.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. (pp. 25-32). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos.
  - » Mera, G. (2014) De la localización a la movilidad: Propuestas teórico-metodológicas para abordar la segregación espacial urbana. *Cuadernos urbanos. Espacio, cultura, sociedad*, 17, (17) 25-46. [En línea] <<https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/184>>
  - » Miralles-Guasch, C. y Cebollada, Á. (2009) Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. Barcelona. *Boletín de la A.G.E.*, 50, (193).
  - » Módenes, J. (2006) Movilidad espacial: Uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. *X Congreso de la Población Española: Migraciones, movilidad y territorio*. Centre d'Estudis Demogràfics. [En línea] <<http://www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/Text311.pdf>>
  - » Montezuma, R. (2003) Ciudad y transporte: La movilidad urbana. En: Balbo, M; Jordán, R; Simioni, D. (Comp.) *La ciudad inclusiva* (pp. 175-192) Santiago de Chile: Cuadernos de la Cepal.
  - » Navarrete, M. J. (2013) *Movilidad urbana en el Área Metropolitana Mendoza*. Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Sociología. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNCUYO, Mendoza, Argentina. [En línea] <<http://bdigital.uncu.edu.ar/6074>>
  - » Palma ARCE, C. y Soldano, D. (2010) Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires una propuesta analítica y empírica. En Rofman, A. (Comp.) *Sociedad y Territorio en el conurbano bonaerense un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C Paz, Moreno y Morón*. (pp.103-134). Los Polvorines: Universidad General Sarmiento.
  - » Palma Arce, C. (2017) Capítulo 4: La movilidad vista desde los hogares condiciones de vida y capital espacial en la periferia noroeste de la RMBA. En Soldano, D (Comp.) *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia*. (pp.119-132). Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.
  - » Salerno, B. (2012) Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, 17, 213-232. [En línea] <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5626946>>

- » Saraví, G. (2007) Capítulo 1: Nuevas realidades y nuevos enfoques: exclusión social en América Latina. En Saraví, G (Ed.) *De la pobreza a la exclusión: continuidades y rupturas de la cuestión social en América Latina*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- » Segura, R. (2012) Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de la Plata. *Revista QUID* 16, 2, 106-13.
- » Segura, R. (2018) (In) Movilidades urbanas. Cátedra Antropología Urbana, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Modalidad Virtual. 12 de mayo del 2018.
- » Sheller, M. and Urry, J. (2006) The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38: 207-26.
- » Sheller, M. and Urry, J. (2016) Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities* - Traducido por Serrano Javier. *Revista QUID* 16, 10, 333-355.
- » Tilly, C. (2000) *La desigualdad persistente*. Buenos Aires: Manantial.
- » Zunino Singh, D. (2013) El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944) La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas. *Revista Transporte y Territorio*, 9, 173-200. [En línea] <<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/310>>
- » Zunino Singh, D.; Giucci, G. y Jiron, P. (Editores) (2017) Introducción. En Zunino Singh, D.; Giucci, G. y Jiron, P. (Editores) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Editorial Biblos.

### María José Navarrete / [mjnavarrete@mendoza-conicet.gob.ar](mailto:mjnavarrete@mendoza-conicet.gob.ar)

Licenciada en Sociología y Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina. Desarrolla una investigación sobre desigualdades sociales y hábitat urbano a partir de las localizaciones y movilidades de la población con una beca CONICET en el grupo Ciudad y Territorio del Instituto de Ciencias Sociales, Humanas y Ambientales en el Centro Científico Tecnológico de Mendoza. Los temas de investigación en los que ha trabajado han estado vinculados a la vivienda social, el ordenamiento territorial, los transportes y movilidades, la segregación socio-espacial y el derecho a la ciudad.