

Presentación del Dossier #10:
**MOVILIDADES ESPACIALES DE LA
POBLACIÓN Y DINÁMICAS
METROPOLITANAS EN CIUDADES
LATINOAMERICANAS**

Natalia Cosacov

Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires.
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas e Instituto de
Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de
Buenos Aires. Argentina.
E-mail: nataliacosacov@gmail.com

Mercedes Di Virgilio

Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires.
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas e Instituto de
Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de
Buenos Aires. Argentina.
E-mail: mercedes.divirgilio@gmail.com

En el contexto de la llamada la urbanización postfordista, tanto la movilidad de la población (en sus distintas escalas espaciales y temporales), como la circulación de información, de capitales, imágenes, mercancías y objetos, han pasado a ocupar un lugar clave en la explicación de los procesos sociales y urbanos (Soja, 2008; Castells, 1999). La compresión espacio-tiempo (Harvey, 1998), vinculada a los avances tecnológicos y financieros, ha hecho de la movilidad un fenómeno central para el mundo y para la propia compresión de él (Creswell, 2006). Los avances tecnológicos lejos de producir una ciudad virtual, inmóvil e introvertida, nos han puesto frente a una ciudad que se mueve y se comunica -en distintas escalas y espacialidades materiales y virtuales- resultando en nuevos compromisos y modulaciones entre los desplazamientos de personas, de los bienes y la información (Asher, 2005).

A pesar de ello, no es posible soslayar que la preocupación por el movimiento y la movilidad y, en particular, de las personas, no constituye una novedad. Por el contrario, se trata de fenómenos que históricamente están en el corazón de la reflexión sobre lo urbano. Desde las fundantes reflexiones de George Simmel y de la Escuela de Chicago, la circulación, la sociabilidad y las interacciones, lo efímero y transitorio serán dimensiones claves para comprender la vida urbana y la propia morfología de las ciudades. Lefebvre dirá que lo propio de lo urbano es la centralización de todo y será el movimiento, la circulación, la que hace posible la

aglomeración: “amontonamiento de objetos y de productos en los depósitos, montañas de frutas en los mercados, multitudes, gentes que se pisotean, abundancia de objetos múltiples, yuxtapuestos, superpuestos, acumulados, he aquí lo que compone lo urbano” (1972:122).

En particular, la movilidad de las personas es un objeto de investigación que tienen una larga tradición en los estudios urbanos latinoamericanos. Desde la demografía, la economía, la sociología, la antropología, la geografía, el urbanismo y la ingeniería se ha nutrido la investigación sobre los flujos de población que, moviéndose en distintas escalas y temporalidades, marcan la dinámica de las ciudades. Los estudios sobre migraciones, movilidad residencial, transporte y movilidad cotidiana conforman un corpus tan abundante como compartimentado de investigaciones que abonan a la cuestión de la movilidad espacial de la población y su relación con las transformaciones urbanas. Por lo general, cada uno de estos tipos de movilidades han sido tratados por separado, produciendo una segmentación que hoy resulta cada vez más problemática. Como expresa Dureau (2004) las categorizaciones de las movilidades según criterios espaciales (migración internacional / interna / intra-urbana) y temporales (migración definitiva / migración temporal / movilidad cotidiana) se vuelven cada día menos pertinentes en el contexto de una diversificación de las escalas temporales y espaciales de la circulación. Entre los fenómenos que interpelan las categorizaciones tradicionales se cuentan, por ejemplo, la disminución de la migración campo-ciudad, los flujos inversos que van de la ciudad al campo, el incremento de la movilidad internacional, la diversidad de formas de movilidad intraurbana e intrametropolitana, la intensificación de la movilidad regional y la intensificación del turismo.

Las novedades no sólo se vinculan a los cambios en la naturaleza y diversidad del fenómeno de las movilidades, sino también a los modos de abordarlas. Por un lado, tal y como señaláramos anteriormente, cada vez más se reconoce que la distinción de los diversos tipos de movilidad recorta lo que en realidad es un continuo espacio-temporal de las formas de movilidad espacial de la población (Bertoncello, 1994; Sassone, 2002; Dureau, 2004). En este marco, un corpus de investigaciones aboga por una aproximación *integral* de la movilidad espacial, colocando en el centro de la indagación cómo los individuos y sus familias articulan, a lo largo de su vida, las diferentes formas de movilidad. Esta perspectiva recupera como antecedentes los estudios socio-antropológicos sobre las estrategias de supervivencia de las familias campesinas, realizados en América Latina en los años setenta. El valor de aquellas investigaciones fue evidenciar la existencia de otras formas de movilidad, la frecuencia de las movilidades temporales y circulares, la estabilidad de los sistemas residenciales fundados en la pluri-localización y la función de las estadías urbanas en los sistemas de reproducción familiar” (Reboratti, 1986, citado en Dureau, 2004:45). Junto con otros estudios producidos en otras latitudes, dieron visibilidad al “carácter multipolar de las prácticas espaciales” y posibilitaron el desplazamiento de una unidad de análisis centrada hasta entonces en el hogar y la vivienda a una unidad colectiva, las “unidades familiares espacialmente dispersas” (Dureau, 2004:44). Recuperando esos antecedentes, investigaciones recientes indagan conjuntamente los múltiples tipos de desplazamientos en una aproximación integral de la

movilidad espacial que permite comprender la lógica de las prácticas espaciales y sus articulaciones, captando sus efectos sociales y territoriales (Dureau, Lulle, Souchaud y Contreras, 2015; Contreras, 2012; Dureau et al. 2002, entre otros). Estos estudios, ponen en movimiento nociones capaces de capturar y dotar de inteligibilidad esos fenómenos complejos: *sistemas de movilidad de los individuos y las familias, territorio circulatorio, sistema residencial, espacio residencial, espacio de vida cotidiano, sistema de hábitat, sistema de lugares*, etc. Se trata de nociones que tienen en común reponer las articulaciones de prácticas de movilidad con escalas temporales y espaciales distintas y sus interacciones con los lugares.

Por otra parte, a esas innovaciones teóricas deben agregarse un significativo giro epistemológico y sus derivaciones teórico-metodológicas. Nos referimos al llamado “giro de la movilidad” (*mobility turn*) que se inaugura en las postrimerías de la década de 1990, con las publicaciones de Urry (2000 y 2007) y Creswell (2006). Se trata de un giro epistemológico que aspira a una reformulación fundamental de las ciencias sociales, no sólo de las vinculadas tradicionalmente a los estudios sobre movilidades. Desde este paradigma se señala el rol constitutivo del movimiento en el funcionamiento de las instituciones y de las prácticas sociales. Las instituciones y las prácticas sociales son ensamblajes contingentes de formas diversas de movilidad (Urry 2007). Esos ensamblajes implican, además, combinaciones de movimientos y anclajes en tanto las movilidades están organizadas en y a través de sistemas de movilidad que presuponen “infraestructuras inmóviles”. Desde esta perspectiva, la mirada se posa en las redes, relaciones, flujos y circulación y no en lugares fijos, desafiando la idea del espacio como un contenedor de los procesos sociales. Creswell (2006), por su parte, señala que las movilidades son más que movimientos, son prácticas constituidas discursivamente, envueltas en narrativas morales y estéticas y que configuran experiencias de movilidad. Por eso, propone entender la movilidad en tres aspectos: como movimiento físico, como significado y como práctica. ¿cuáles son los discursos y narrativas sobre la movilidad? ¿Quiénes y cómo tejen esas narrativas? ¿qué significado tienen las movilidades? ¿Cómo son experimentadas? Sin lugar a dudas, este nuevo paradigma de las movilidades invita a repensar la propia geometría de objetos construidos con anterioridad en el estudio de las movilidades.

Estamos pues frente a “viejas” preocupaciones, nuevos enfoques y la (re)formulación de nuestros objetos de investigación. En conjunto, éstos delinean un campo tan fructífero como heterogéneo en el que los diálogos aún son un desafío. De allí el interés por dedicar el dossier de QUID 16 a las movilidades espaciales de la población y las dinámicas metropolitanas. Con este número, buscamos ofrecer un panorama de abordajes y temáticas -que si bien están lejos de agotar el campo- recogen resultados de investigaciones y reflexiones teóricas sobre las movilidades y la vida en las metrópolis contemporáneas. Para ello, convocamos a un conjunto diverso de especialistas que, desde el urbanismo, la sociología, la antropología y la geografía contribuyen a pensar algunas cuestiones críticas para un campo en movimiento. Todas las contribuciones del dossier son ricas tanto en los marcos analíticos que ofrecen como así también en las metodologías desplegadas en investigaciones empíricas.

Además de los artículos del dossier, hemos dedicado la sección Urbanidades a tres traducciones al español de artículos ya publicados en otros idiomas y que consideramos aportes relevantes para enriquecer la discusión que nos convoca. En la sección Urbanidades encontrarán el artículo de Sheller y Urry titulado “Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades”. Se trata de la traducción al español del artículo originalmente publicado en inglés en el primer número de la revista *Applied Mobilities*, en el año 2016, bajo el título *Mobilizing the new mobilities paradigm*. En este artículo los autores esbozan los principales postulados del nuevo paradigma de las movilidades y de modo sintético recorren tres aproximaciones teóricas que lo sitúan en una constelación incipiente de una innovadora ciencia social. Luego, examinan cómo el nuevo paradigma de las movilidades ha transformado la investigación aplicada sobre movilidades durante la última década y cómo podría continuar reconfigurándola. En ese recorrido, evalúan el impacto del nuevo paradigma sobre ámbitos emergentes de las ciencias sociales, en la formación de una comunidad de expertos y dan cuenta de la ecología del campo emergente. Finalmente, el artículo explora la relevancia del paradigma para la investigación aplicada en transporte urbano, cambio climático y transiciones energéticas.

También en la sección Urbanidades, ofrecemos la traducción al español de un capítulo de libro, escrito por Françoise Dureau y Christophe Imbert, titulado originalmente *L'approche biographique des mobilités résidentielles*. Los autores ofrecen allí un recorrido teórico-metodológico sobre el enfoque biográfico de la movilidad residencial. Desde la introducción del enfoque biográfico a la demografía, los métodos de producción y análisis de la información se han diversificado significativamente y han experimentado mejoras progresivas. Dureau e Imbert examinan cómo los métodos de recolección y análisis han evolucionado en diálogo con los cambios teóricos y problemáticas que han marcado el campo de estudio de la movilidad residencial, y gracias a la acumulación de varias experiencias de campo tanto en el Norte como en el Sur. Sin pretensiones de exhaustividad, los autores proponen un recorrido basado en un corpus bibliográfico que da cuenta del trabajo llevado a cabo por investigadores franceses en Francia o en países del Sur.

Finalmente, la sección Urbanidades ofrece una tercera traducción: se trata de la versión en español de un artículo de Jérôme Monnet, publicado originalmente en francés en la revista *Sciences de la société*, en el año 2016. El artículo se titula *Caminata-ocio y caminata-desplazamiento: una dicotomía persistente, del romanticismo al funcionalismo. El caso de Francia*. A partir de un corpus de representaciones sobre la movilidad peatonal desde el Antiguo Régimen a nuestros días, el autor se plantea como objetivo reinsertar el retorno del actual interés por la caminata, en una historia de larga duración. Monnet sostiene que ese retorno se basa en un enfoque elitista del ocio. Además, el autor da cuenta de cómo la oposición ocio - desplazamiento refuerza una dicotomía problemática entre dos territorios de la caminata, a los cuales el urbanismo y el diseño contemporáneo contribuyen a desconectar¹.

¹ Para un recorrido sobre caminar como una de las prácticas de movilidad y objeto de creciente interés para el estudio de las movilidades, ver Giucci (2018)

Los lectores, encontrarán un diálogo permanente entre esas traducciones y las contribuciones del Dossier que a continuación presentamos. La intención de las siguientes líneas es ubicar dichas contribuciones en ciertos ejes-problemáticos que las contienen. El recorrido que proponemos y la cita de trabajos referidos, no pretende ser exhaustiva, sino dar algunas pistas sobre los diversos modos en que las movilidades espaciales son problematizadas.

De campos disciplinares compartimentados a un abordaje global de la movilidad espacial

Una multiplicidad de procesos y prácticas de movilidad en la ciudad -que van desde las prácticas más cotidianas que definen los itinerarios entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo hasta aquellas vinculadas con las experiencias de migración o relocalización forzada forman parte de la pregunta por la movilidad espacial en las metrópolis latinoamericanas².

En América Latina, los campos disciplinares tradicionales como migración, movilidad residencial y cotidiana delinean los modos de abordaje de la movilidad espacial. Tempranamente los estudios urbanos en la región han privilegiado el análisis de la cuestión de la migración rural-urbano y los desplazamientos campo-ciudad. La importancia que cobró la cuestión de los desplazamientos campo-ciudad -que adquirieron marcada envergadura entre 1950 y 1970- se asoció a los impactos que generaron. Por un lado, los movimientos urbano-rurales, paralelamente al desarrollo de procesos de industrialización por sustitución de importaciones, abonaron fuertemente al crecimiento, a la densificación y al desarrollo de la economía urbana, provocando un cambio en la estructura socioespacial de las ciudades y en la forma en la que los sectores sociales se insertan en el hábitat. Por el otro, impactaron en las áreas rurales y en sus dinámicas de desarrollo socioproductivo que se vieron seriamente afectadas por el despoblamiento. En ese contexto, los estudios urbanos dirigieron su mirada hacia las ciudades receptoras y hacia los migrantes rurales en busca de trabajo

La atención en los movimientos residenciales intraurbanos, a pesar de que también constituyen un aspecto crítico de la movilidad espacial, surgieron con posterioridad. Como han reconstruido Ramírez (2016) y Di Virgilio (2018), Gilbert y Ward fueron pioneros en analizar los movimientos intraurbanos en la región. Sus indagaciones se centraron en las movilidades de los hogares de sectores populares residentes en Bogotá y México D.F (véanse Ward, 1976; Gilbert y Ward, 1982). Sin embargo, no es sino hasta la década de 1990 que los estudios sobre la movilidad residencial intraurbana empiezan a desarrollarse en la región. Sin dudas, uno de los estudios pioneros es el desarrollado bajo la dirección de Françoise Dureau en la ciudad de Bogotá (Dureau, Flores y Hoyos, 1994 y Delaunay y Dureau, 2004).

² La movilidad espacial fue definida por Courgeau (1988) como un conjunto de los desplazamientos en el espacio físico, cualquier sea la duración o la distancia de estos desplazamientos. Esta definición extensiva, cubre una gran variedad de desplazamientos implicando que la dimensión espacial (distancia) y temporal (frecuencia/permanencia en el destino) de las movilidades son muy diversas.

También en otros países de la región proliferaron investigaciones sobre las movilidades residenciales intraurbanas e intrametropolitanas³.

Años después (entre 2007 y 2001), en el marco del proyecto “Metrópolis de América Latina en la globalización: reconfiguraciones territoriales, movilidad espacial, acción pública” (METAL), algunos de los investigadores que llevaron adelante el estudio en la ciudad de Bogotá en 1993 -a los que se suma un grupo de colegas latinoamericanos-, encararon un nuevo estudio cuyo objetivo fue relevar el conjunto de las formas de movilidad que afectan la dinámica de las ciudades de Bogotá (Colombia), Santiago (Chile) y São Paulo (Brasil).⁴ Para tal efecto, diseñaron y aplicaron un sistema de encuestas y entrevistas que tuvieron como objetivo relevar las diferentes formas de movilidad de la población y de las transformaciones que ellas ejercen en las tres metrópolis. Con la metodología desarrollada, fue posible captar el conjunto de las formas de movilidad y su articulación en el transcurso de las etapas del ciclo de vida de las personas y en el seno del grupo familiar (Dureau et al, 2011).⁵

Françoise Dureau y Christophe Imbert (en la sección Urbanidades de este volumen) desarrollan extensamente los aportes del enfoque en el que se apoyó el desarrollo de la encuesta METAL. Desde el siglo XIII y hasta entrado el siglo XX, tal y como lo muestran los autores, el enfoque transversal dominó la investigación sobre los fenómenos demográficos –las prácticas de movilidad, con énfasis en la migración, entre ellos. El desarrollo del enfoque longitudinal, que se interesa en los eventos que ocurren a lo largo de la vida de las personas, emerge en las postrimerías de la década de 1950, evolucionando desde perspectivas individualistas hacia modelos contextuales y multinivel que hacen intervenir características agregadas en diferentes niveles para explicar los comportamientos individuales. El estudio METAL permitió ensayar esta perspectiva en la indagación de los procesos de reconfiguración socio-espacial acaecidos en metrópolis de América Latina desde la década de 1980. Se focalizó en la evolución del poblamiento y de las nuevas formas de diferenciación social del espacio urbano, combinando dos entradas: el comportamiento de los habitantes (prácticas del espacio urbano y sistemas de movilidad, de las circulaciones internacionales hasta los desplazamientos cotidianos) y los diferentes registros de la acción pública (política migratoria, planificación urbana, acciones sobre la vivienda o el transporte).

El trabajo de Matthieu Giroud (que integra el Dossier de este volumen) es tributario, también, de esta perspectiva. El mismo, se basa una investigación realizada en dos barrios obreros antiguos cuyo proceso de revitalización iniciada en diferentes momentos, se encuentra en distintas etapas: Berriat Saint- Bruno en Grenoble (Francia) y Alcántara en Lisboa (Portugal). Giroud se propone

³ En Di Virgilio (2018) puede encontrarse una sistematización de los estudios sobre movilidad residencial intraurbana en América Latina

⁴ La coordinación general de ambos proyectos estuvo a cargo de Françoise Dureau.

⁵ Los resultados de sendas investigaciones pueden leerse en: Imbert C. (dir.), Dubucs H., Dureau F., Giroud M., (2014). *D'une métropole à l'autre: Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, editado por Armand Colin y en Dureau Françoise, Lulle Thierry, Souchaud Sylvain, Contreras Yasna (2015). *Movilidades y cambio urbano. Bogotá, Santiago y São Paulo*. Editado por la Universidad Externado de Colombia

comprender la diversidad de situaciones producidas por la revitalización urbana e interpretar la variedad de transformaciones producidas en la vida cotidiana. En particular, se detiene en comprender las *presencias residenciales*, como producto de una trayectoria biográfica y de los permanentes cambios contextuales, ellos mismos en movimiento. En ese marco, el autor se pregunta ¿cómo explicar la elección residencial de quedarse o partir, de mudarse o no? ¿cómo explicar específicamente la instalación, en un momento dado, de un individuo en el barrio? ¿A qué remite esta instalación? ¿A qué factores explicativos recurrir? Giroud da cuenta de que la *presencia residencial* de los habitantes (que comprende la instalación en el barrio y la decisión de permanecer en él) depende de una posición socio-residencial que, en un momento dado expresa, concomitantemente, condiciones contextuales. De este modo, como señala el autor, toda presencia residencial se explica en una relación dinámica entre evolución de una sociedad, cambio de un barrio y una historia personal. A su vez, la presencia residencial desempeña un papel en la producción del cambio urbano y social: algunas presencias aceleran la transformación de la composición social de los antiguos barrios obreros, mientras que otras contribuyen a atenuarla o incluso a desacelerarla.

La elección residencial es un componente fundamental para comprender las movilidades y, en particular, las intraurbanas. Aunque se trata de decisiones que se producen a nivel de los hogares, no se trata en absoluto de asuntos privados. Al explicar las elecciones residenciales diversas investigaciones han dado importancia tanto a factores subjetivos (el ciclo de vida del hogar y el momento de la carrera educativa, laboral de sus miembros, las redes de parentesco, status social, gustos, estilo de vida, habitus e identidad) como a aspectos objetivos (dinámica del mercado de la vivienda, del mercado laboral, las políticas de vivienda, la situación económica, el contexto institucional, las circunstancias demográficas y las propias dinámicas urbanas)⁶. En este Dossier, tanto Giroud como Núñez retoman la inquietud por la comprensión de las elecciones residenciales. Mientras Giroud articula una lectura biográfica (relativa a los diferentes eventos que marcan y estructuran la historia del individuo), con un enfoque transversal de las condiciones de instalación y de residencia (acceso a una vivienda en función de la estructura del parque habitacional, de los efectos de contextos locales), Alejandra Núñez, coloca en el centro la noción bourdiana de habitus para comprender las elecciones residenciales. La autora hace del habitus el concepto rector que le permite observar que las prácticas, acciones y decisiones cotidianas que se gestan alrededor de la vivienda y de la familia han sido construidas y apropiadas desde la socialización primaria. Núñez señala que los hallazgos encontrados en su investigación evidencian que lo que se ha construido como las formas socialmente construidas de lo femenino y lo masculino influyen sustancialmente en las decisiones vinculadas al habitar.

Del estudio de movimientos al estudio de la movilidad cotidiana

⁶ En Cosacov (2018) se reconstruyen las distintas tradiciones y enfoques en el abordaje de las elecciones residenciales.

Los desplazamientos cotidianos en la ciudad, también han sido un tópico de la investigación urbana en las ciudades latinoamericanas. Algunos de los estudios sobre movilidad y transporte, se sustentan en encuestas específicas, microdatos censales y/o las llamadas Encuesta de Origen-Destino (Acuña y Graizbord, 1999; Rodríguez Vignoli, 2008; Moura, Gomes Castello Branco & Firkowski, 2005; Casado Izquierdo, 2008; Jiménez, 2009, entre otros). Utilizando esas fuentes, reconstruyen la movilidad de la población en lo referido a volumen y dirección de los flujos, modo de transportación, horarios, características sociodemográficas del encuestado, fines del desplazamiento, etc. Estos estudios consideran el viaje como un simple nexo, entre el lugar de origen y el destino y ponen atención en vincular los flujos de movimientos con la configuración socio-territorial metropolitana, la geografía del mercado de trabajo, el problema de la segregación socio-residencial, entre otros fenómenos⁷.

Por otra parte, trabajos desarrollados en la región en las últimas décadas se ha orientado a comprender la movilidad cotidiana como experiencias, centrándose en las diversas maneras en que las personas representan, experimentan y dan significado a sus movilidades e inmovilidades cotidianas, las interacciones con personas y lugares que suceden en su despliegue (Vega-Centeno, 2003; Jouffe y Lazo, 2010; Jirón, Lange y Bertrand, 2010; Hernández y Witter, 2011; Avellaneda y Lazo, 2011; Gutiérrez, 2012; Cosacov, 2015a; Chaves et al. 2017; Soldano, 2017). Desde enfoques cualitativos y etnográficos -aunque también utilizando datos cuantitativos y herramientas cartográficas- esta literatura -en gran medida influida por el paradigma de las movilidades- elabora una crítica a enfoques que a través de la agregación de patrones de movilidad deja de lado la riqueza de la experiencia, limitan la discusión acerca de las relaciones de poder, significados, incorporaciones y efectos que son representados en y a través de las prácticas de movilidad (Jirón, 2012)⁸.

En este Dossier, Paola Jirón y Walter Imilán, hacen un esfuerzo por dar claridad conceptual y enriquecer los estudios de movilidad. Por un lado, se detienen en reflexionar qué es hacer del paradigma de la movilidad un *enfoque*, un marco teórico para abordar procesos sociales, ambientales, territoriales, económicos, políticos, etc. En particular se detienen en develar dimensiones en el estudio del cuidado y empleo flexible, evidenciando que la movilidad como perspectiva teórica tiene una productividad analítica incluso por fuera del estudio de las movilidades. Como señalan los autores en este dossier, en gran medida, la potencialidad de la movilidad como enfoque radica en que devela aspectos que no son perceptibles con miradas y metodologías tradicionales en investigaciones urbanas, que tienden a fijar en espacios delimitados los objetos de estudio. Por otro lado, los autores, se detienen en consideraciones sobre qué implica construir la movilidad como *objeto* de investigación. Esto último parece central en un contexto de proliferación de investigaciones y documentos oficiales que incorporan la noción de movilidad más como un giro semántico que como enfoque crítico e innovador sobre movilidades

⁷ Casado Izquierdo (2008) ofrece una sistematización de los diferentes enfoques en los estudios sobre movilidad cotidiana en México

⁸ Para una síntesis y lectura crítica de los enfoques tradicionales basados en las encuestas origen-destino y los más novedosos estudios cualitativos y etnográficos, ver también Hernández y Witter (2011) y Zunino Singh et al (2018).

(Singh y Velázquez, 2014). Jirón e Imilan señalan que, como objeto de estudio, la movilidad permite avances importantes en las investigaciones sobre transporte, planificación urbana o de infraestructuras, especialmente en cuanto a miradas interdisciplinarias y las metodologías que definen sus intervenciones. A partir de etnografías realizadas en Santiago de Chile, 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.

En su contribución, Giovanni Vecchio hace una lectura crítica del “nuevo paradigma de la movilidad”, afirmando que la perspectiva de dicho paradigma considera teorías, fenómenos y métodos que se refieren principalmente a contextos del Norte Global. El artículo pretende discutir el valor epistemológico y operacional del nuevo paradigma de la movilidad desde la perspectiva del Sur, asumiendo un enfoque en las prácticas cotidianas de movilidad y acceso, utilizándolas para discutir cuáles características y adaptaciones serían relevantes para comprender y enfrentar formas emergentes de movilidad en el Sur Global. La discusión se funda en relatos de movilidades cotidianas en dos barrios periféricos de la ciudad de Bogotá. A partir de estos, el autor se propone reconsiderar conceptos teóricos y diferentes formas de movilidad, evidenciando la relevancia de un nuevo paradigma de las movilidades revisitado desde las periferias de una ciudad latinoamericana.

En los estudios sobre movilidad cotidiana, algunos trabajos también se han centrado en cómo los roles de género y la red de relaciones desempeñan un papel esencial en los motivos, amplitud y destinos de los traslados, en el uso de determinados modos de transporte y apropiación del espacio urbano (Salazar, 1999; Jirón, 2018; Lazo y Calderón, 2014; Cosacov, 2017). En este dossier, Ruth Pérez y Guénola Caprón analizan la relación entre automovilidad y dinámicas familiares, buscando dar cuenta qué implicaciones tiene el coche en la gestión y organización de la vida cotidiana de las familias mexicanas, cómo se reparten el uso del automóvil los miembros de una misma familia y cómo se adquiere el capital de movilidad (motilidad). El estudio, basado en el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, aborda el uso del automóvil por las mujeres y la división sexual de la movilidad, la automovilidad como fenómeno propio de los individuos, pero también de las familias, los arreglos y negociaciones familiares acerca del uso del coche, entre otras dimensiones.

Por su parte, el artículo de Dmuchowsky y Velázquez (en este Dossier) ofrece un análisis a partir de la explotación de datos de movilidad urbana de las principales ciudades de Argentina, analizando los resultados de la “Encuesta de Movilidad Domiciliaria” realizadas por el Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA). El artículo se detiene especialmente en la temática de género, visibilizando esas desigualdades y problematizando el diseño y el alcance de los instrumentos de relevamiento. Desde una perspectiva crítica, los autores señalan que el instrumento está enmarcado dentro de los estudios de transporte caracterizados como clásicos o tradicionales, enfocados más hacia la infraestructura o los servicios de transporte antes que en las personas que los usan. Por ejemplo, la encuesta no releva la no-movilidad, ni las condiciones de

dichos viajes. Pese a ello, la información recogida a través de este instrumento, permite conocer cómo y por qué se mueve la población que reside de manera habitual en el área de estudio, los viajes que realizan diariamente los integrantes de los hogares para desarrollar las diversas actividades que el desenvolvimiento de su vida cotidiana requiere (viajar para trabajar, para estudiar, para realizar compras, para realizar visitas, etc.). Dmuchowsky y Velázquez analizan este instrumento de política pública, intentando determinar cuáles son las prácticas y patrones que las caracterizan, si existen continuidades o discontinuidades entre sí y qué aspectos son tomados o deberían tomarse en cuenta para la planificación a futuro.

Movilidades y desigualdades

Tempranamente, la bibliografía sobre migraciones, movilidad residencial y movilidad cotidiana -no siempre dialogando entre sí- puso en evidencia que diferentes factores inciden en la movilidad espacial y que la misma se define como un fenómeno *estructurado*. Asimismo, mostró que las experiencias de movilidad (en sus diversas escalas espaciales y temporales) son diferenciales según las características de hogares e individuos, poniendo de manifiesto que la movilidad espacial es *un proceso selectivo* en el que intervienen variables a nivel del hogar -el tipo de hogar, la posición socio-económica, la etapa del ciclo de vida, etc.- y a nivel de sus miembros -la carrera ocupacional, el género, entre otras.⁹ Asimismo, una bibliografía más reciente muestra la importancia de considerar también el territorio como otro factor que hace de la movilidad un proceso selectivo, en tanto localizaciones particulares operan en la distribución de las oportunidades de movilidad espacial. Estos trabajos han evidenciado la importancia de la localización para comprender las prácticas de movilidad espacial (Abramo, 2003 y 2010; Di Virgilio, 2008; Suárez-Lastra y Delgado-Campos, 2010, entre otros) y han contribuido a complejizar el abordaje de la segregación socio-residencial evidenciando que la misma no es sólo una cuestión de diferenciación socio-territorial entre lugares de residencia, sino que la forma que asume la organización de las actividades en la ciudad y las características (y dinámicas) del mercado inmobiliario y del mercado de trabajo afectan diferencialmente la movilidad residencial y la accesibilidad al empleo, a los servicios, etc. Los efectos de localización parecen ser especialmente relevantes cuando se tiene en cuenta que la segregación residencial se alimenta de la desigualdad de dotación de equipamiento e infraestructura que tiende a reforzar la diferenciación de la ciudad en zonas mejor equipadas, que concentran a la población de mayores recursos frente a zonas pobres con una precaria base de equipamientos y espacios colectivos (Arraigada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003). Así, la desigualdad no sólo se produce a partir del lugar de residencia sino también a partir de la posibilidad que tienen los sujetos de moverse por la ciudad. En este sentido, el estudio de la producción y mantenimiento de fronteras tanto materiales como simbólicas también es crítico para la comprensión de las prácticas de movilidad espacial (Reygadas, 2008, Di

⁹ Una revisión exhaustiva de los estudios clásicos sobre la movilidad residencial y los factores que intervienen en su derrotero puede leerse en Di Virgilio, 2008 y 2018. Para una reconstrucción sobre el cruce entre los estudios de movilidades y las desigualdades de género, puede leerse Jirón (2018)

Virgilio y Perelman, 2014; Carman, Segura y Vieira, 2013; Cosacov y Perelman, 2015; Soldano, 2017, entre otros).

La contribución de Vecchio en este dossier -y a la que ya hemos referido en el acápite anterior- ofrece una mirada centrada en barrios periféricos que evidencia las muy diferentes posibilidades de acceso a las oportunidades de la ciudad. El acercamiento a los territorios periféricos de la ciudad confirma que la experiencia cotidiana de movilidad y acceso está fuertemente influenciada por la ubicación de estos asentamientos. Así, Vecchio señala que las desiguales posibilidades de acceder a la ciudad cuestionan, en primer lugar, la ubicuidad contemporánea de la movilidad -muchas veces considerada como una característica obvia de las sociedades contemporáneas y de los contextos urbanos. El autor, también explora cómo son las prácticas de movilidad cotidiana en esos barrios periféricos. Es decir, cómo cada sujeto modela y utiliza la movilidad, qué hace un sujeto, intencionalmente o no, para moverse entre un campo estructurado por elementos materiales e inmateriales. De este modo, el análisis de la localización y de la geografía barrial parece especialmente crítico para comprender las prácticas de movilidad espacial y sus vínculos con la (re)producción de desigualdades socio-territoriales.

Por su parte, Alejandra Núñez en este dossier, contribuye a evidenciar cómo la movilidad residencial intraurbana, y en particular, el momento de elección residencial, están condicionados no solo por los niveles de ingreso y la cantidad de recursos económicos disponibles sino también por la división sexual del trabajo. La autora muestra que la construcción social del género también ha permeado las formas del habitar humano. Lo que aprendemos a edades tempranas acerca de la exclusión comienza con las prácticas de desigualdad entre hombres y mujeres, aprendizajes que influyen la relación con el espacio y con la vivienda. Así se puede observar que las relaciones de género tienden a espacializarse, que la ciudad capitalista también es producto de la conformación de un habitus patriarcal.

Al tiempo que la mirada sobre la movilidad espacial se complejiza, algunos estudios han puesto énfasis en evidenciar el carácter -no ya *estructurado*- sino *estructurante* de la movilidad espacial. Esto es, la consideración de que las prácticas de movilidad espacial juegan un papel decisivo en la dinámica y estructura urbana y en la (re)producción de desigualdades socio-territoriales. La idea de que la movilidad espacial no sólo es efecto de las estructuras socio-espaciales, sino que en sí misma puede entenderse como un factor de diferenciación y estructuración socio-territorial, es una de los aportes más novedosos en literatura sobre el tema. En sintonía con este planteo, la movilidad espacial es postulada como una precondition de otros derechos (Ascher, 2005). Esta formulación política descansa en una definición teórica que supone la existencia de una relación estrecha entre la movilidad y el acceso a otros bienes y oportunidades que ejerce un impacto directo en la calidad de vida de las personas (Hernández, 2012). La movilidad espacial pasa así a considerarse un factor de estratificación, un recurso distribuido desigualmente en la sociedad. Es en este contexto que surgen nociones como *capital de movilidad* (Delaunay, Fournier y Contreras, 2013), *capital espacial* (Apaolaza et al. 2016), *motility* (Kaufmann et al, 2004), etc. En la base de estas nociones está el supuesto de que el aumento de la

aptitud o de la capacidad para la movilidad urbana diversifica las oportunidades y amplía el universo de opciones y en consecuencia favorece el acceso a la estructura de oportunidades (educación, salud, empleo, cultura, etc.).

En este dossier, la contribución de Pérez y Caprón – a la que ya hemos referido en el acápite anterior- retoman y profundizan estas cuestiones a partir de sus hallazgos empíricos. Por un lado, evidencian que la automovilización diferencial entre hombres y mujeres es una fuente de desigualdades sociales en un contexto con una fuerte división sexual del trabajo. Por otra parte, las autoras señalan que en el contexto donde el automóvil representa un recurso inestimable para los hogares de clase media y media-baja e, incluso, un recurso imprescindible para los hogares de clase media-alta y alta, saber conducir forma parte del capital de movilidad que los padres transfieren a los hijos. Muestran cómo la “automotilidad” -noción propuesta por ellas en base al concepto de “motility” forjado por Kaufmann *et al.* (2004)- se adquiere desde la niñez, cuando los menores son conducidos a la escuela por los padres y, en particular, por las madres.

Sobre éstas y otras cuestiones análogas, esperamos brindar una contribución a través de este dossier. QUID 16 ha intentado acercar estas producciones con la esperanza de que sigan avanzando en un diálogo colectivo que propicie un mejor entendimiento de las movilidades de la población y las dinámicas metropolitanas. Las numerosas propuestas que respondieron positivamente a la convocatoria de este dossier dan cuenta de la relevancia y el dinamismo de este campo de estudio y algunas de las contribuciones recibidas nutrirán próximos números de la revista. El trabajo de selección y ajuste de los artículos solo fue posible gracias a la generosa y constructiva colaboración de numerosos evaluadores y a la sólida asistencia del comité editorial. El diálogo entre las distintas propuestas se enriqueció asimismo con la traducción autorizada de artículos de especialistas en el tema de renombre internacional. Agradecemos a los traductores por su enorme esfuerzo.

Bibliografía

ABRAMO, Pedro (2010) *Mercado e ordem urbana. Do caos a teoria da localização residencial*. Bogotá: Ed. Universidad Externado.

ACUÑA, Boris y GRAIZBORD, Beatriz. (1999) “Movilidad cotidiana de trabajadores en el ámbito megalopolitano de la Ciudad de México”. En Delgado, J. y Ramírez, B.R. *Transiciones. La nueva formación territorial de la Ciudad de México*. México: UAM-Plaza y Valdés. Pp. 195-205.

APAOLAZA, Ricardo, BLANCO, Jorge, LERENA, Natalia, LÓPEZ-MORALES, Ernesto, LUKAS Michael and RIVERA, Maite” (2016) Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile” *Iconos* No. 56. Pp.19-41

ARRIAGADA LUCO, C. y RODRÍGUEZ VIGNOLI, Jorge. (2003). *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política*. Santiago de Chile. CEPAL.

- ASCHER, François (2005) *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza.
- AVELLANEDA, Pau y LAZO, Alejandra (2011) "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile". *Transporte y Territorio* N° 4. Pp. 47-58.
- BERTONCELLO, Rodolfo (1994) La movilidad territorial de la población: notas para la reflexión. *Boletín Geográfico* n° 20. Pp. 47-61.
- CARMAN, María, VIEIRA DA CUNHA, Neiva y SEGURA, Ramiro (coord) (2013). *Segregación y diferencia en la ciudad*. Quito : FLACSO
- CASADO IZQUIERDO, José María (2008) "Estudios sobre movilidad cotidiana en México". *Scripta Nova*, vol. 12, no 273.
- CASTELLS, Manuel (1999) [La era de la información. Economía, sociedad y cultura / Volumen 1. La sociedad red](#). México: Siglo XXI editores
- CHAVES, Mariana; SEGURA, Ramiro; SPERONI, Mariana; CINGOLANI, Josefina (2017) "Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina)" *Revista Transporte y Territorio*, 16, Pp. 41-67
- CONTRERAS, Yasna (2012) *Cambios socio-espaciales en el centro de Santiago de Chile: Formas de anclarse y prácticas urbanas de los nuevos habitantes*. Ph Thesis, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- COSACOV, Natalia (2018) "Residential choice" en ORUM, Anthony (2018). *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*. New York, London: Wiley-Blackwell
- COSACOV, Natalia (2017). El papel de la familia en la inscripción territorial. Exploraciones a partir de un estudio de hogares de clase media en el barrio de Caballito, Buenos Aires. *Población & Sociedad*, Vol 24 (1). Pp.35-65
- COSACOV, Natalia (2015a) Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad. Movilidad cotidiana de residentes en Buenos Aires. *Estudios Socioterritoriales*, 18: 61-80
- COSACOV, Natalia y PERELMAN, Mariano (2015b) "Struggles over the use of public space: Exploring morality and narrative on inequality. Cartoneros and Neighbors in Buenos". *Journal of Latin American Studies*. Cambridge University Press. Pp. 1-22
- COURGEAU, Daniel (1988). *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*, París:INED.
- CRESSWELL, Tim (2006) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York, London: Routledge

DELAUNAY, Daniel; FOURNIER, Jean-Marc; CONTRERAS, Yasna (2013) "¿Es posible medir el capital de movilidad para evaluar sus diferenciaciones sociodemográfica e intraurbana? El caso de los habitantes del Área Metropolitana de Santiago de Chile". *Estudios Demográficos y Urbanos*, Pp. 9-51.

DELAUNAY, Daniel y DUREAU, Françoise (2004) "Componentes sociales y espaciales de la movilidad residencial en Bogotá" *Estudios demográficos y urbanos*. Pp. 77-113.

DI VIRGILIO, María Mercedes (2018) "Movilidad residencial" en ZUNINO SINGH, Dhan, GIUCCI, Guillermo y JIRON, Paola. *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

DI VIRGILIO, María Mercedes y PERELMAN, Mariano (eds.) (2014) *Ciudades latinoamericanas: desigualdad, segregación y tolerancia*. Buenos Aires: CLACSO.

Di Virgilio, M. (2008). *Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales en sectores populares y medios en Buenos Aires*. Ph Thesis, Universidad de Buenos Aires.

DUHAU, Emilio (2003) "División social del espacio metropolitano y movilidad residencial" *Papeles de Población*, 36. Pp.161-210.

DUREAU F. ET IMBERT C., 2014. L'approche biographique des mobilités résidentielles, in Imbert et al, D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen, Paris, Armand Colin recherches, pp. 33-79.

DUREAU Françoise, LULLE Thierry, SOUCHAUD Sylvain, CONTRERAS Yasna (2015). *Movilidades y cambio urbano. Bogotá, Santiago y São Paulo*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

DUREAU, Françoise (2004) *Sistemas residenciales. Conceptos y aplicaciones*. *Territorios*, 11. Pp. 41-70.

DUREAU Françoise, DUPONT, Véronique., LELIEVRE, Eva, LEVY, JEAN.-Pierre. & LULLE, Thierry. (comp.). 2002. *Metrópolis en movimiento: Una comparación internacional*. Bogotá, Alfaomega.

DUREAU FRANÇOISE, HOYOS MARIA-CRISTINA, Florez C.E. (collab.) (1994). Soacha : un barrio de Bogota. Movilidad y acceso a la vivienda de la población de los sectores orientales del municipio. *Desarrollo y Sociedad*, (34), 95-147. ISSN 0120-358

GILBERT, Alan y WARD, Peter (1982). Residential movement among the poor: the constraints on housing choice in Latin American cities. *Transactions of the Institute of British Geographers*. Pp. 129-149.

GIUCCI, Guillermo (2018) "Caminar" en ZUNINO SINGH, Dhan, GIUCCI, Guillermo y JIRON, Paola. *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblio.

GUTIÉRREZ, Andrea (2012) “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”. *Bitácora*, N° 21, Vol. 2, pp. 61-74.

HARVEY, David (1998) *La Condición de la Posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu Editores

HERNÁNDEZ, Diego y WITTER, Regina (2011). Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio* N° 4. Pp. 29-46.

JIMÉNEZ, Maren (2009) *Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos*. Santiago de Chile: CEPAL, Serie *Notas de Población*, N.88

Jirón, Paola (2018) “Género” en ZUNINO SINGH, Dhan, GIUCCI, Guillermo y JIRON, Paola. *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

JIRÓN, Paola (2012) Transformándome en la Sombra. *Bifurcaciones*, N.10. Pp.1-14

JIRÓN, Paola, LANGE, Carlos y BERTRAND, María (2010) Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, Vol. 25, N° 68, 15-57.

JIRÓN, Paola. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12(29), 173-197.

JOUFFE, Yves, y LAZO, Alejandra (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. *EURE*, n° 36. Pp. 2947.

KAUFMANN, Vicent, BERGMAN, Manfred, JOYE, Dominique (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4).

LAZO, Alejandra, & CALDERÓN, Rodrigo. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121), 121-140. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300006>

LEFEBVRE, Henri (1972) *La revolución urbana*. Alianza Editorial. Madrid.

MOURA, Rosa, GOMES CASTELLO BRANCO, María Luisa & FIRKOWSKI, Olga (2005). Movimiento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. *São Paulo em perspectiva*, 19(4). Pp. 121-133

RAMÍREZ, Lucas. (2016). *Movilidad residencial y trayectorias habitacionales: Un análisis teórico-metodológico de estudios realizados en el Área Metropolitana de Buenos Aires*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional de La Plata.

REYGADAS, Luis (2008). *La apropiación: destejendo las redes de la desigualdad*. México: Anthropos editorial.

RODRIGUEZ VIGNOLI, Jorge (2008) "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina" *EURE (Santiago)*, vol.34, 103 pp. 49-71.

SALAZAR, Clara *Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México*, México D.F.: El Colegio de México, 1999.

SASSONE, Susana (2002). *Geografías de la Exclusión. La Inmigración Limítrofe Indocumentada en la Argentina. Del Sistema-Mundo al Lugar*. Ph Thesis. Universidad Nacional de Cuyo.

SOJA, E.W (2008) *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Ed. Traficantes de sueños

SOLDANO, Daniela (comp) (2017) *Viajeros del Conurbano Bonaerense. Una investigación sobre las experiencias de la movilidad y el espacio en los bordes de la ciudad*. Los Polvorines: UNGS.

ZUNINO SINGH, Dhan, GIUCCI, Guillermo y JIRON, Paola (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

ZUNINO SINGH, Dhan y VELÁZQUEZ, Maximiliano (2014) "Notions of Mobility in Argentina". *Transfers*, vol. 4, no 1. Pp. 116-123.

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

URRY, John. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.

VEGA-CENTENO, Pablo (2003) "Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo" *Debates en Sociología*, N° 28. 19-51.

WARD, Peter (1976). Intra-city migration to squatter settlements in Mexico City. *Geoforum*, 7(5), 369-382.