

Mirar la vida urbana desde el caleidoscopio de las movilidades

Foto: Pablo Vitale

Thierry Lulle

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas y Centro de Investigaciones sobre Dinámica Social, Universidad Externado de Colombia, Colombia, thierry.lulle@uexternado.edu.co

<https://orcid.org/0000-0003-3303-6184>

María Mercedes Di Virgilio

Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. CONICET Instituto de Investigaciones Gino Germani (Universidad de Buenos Aires), Argentina, mercedes.divirgilio@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-5801-0784>

Cómo citar este artículo:

Lulle, T. y Di Virgilio, M. M. (2021). Mirar la vida urbana desde el caleidoscopio de las movilidades. *Revista INVI*, 36(102), 1-19. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200001>

“La pandemia por COVID-19 y el aislamiento...”

La pandemia por COVID-19 y el aislamiento preventivo y obligatorio prescripto por los gobiernos del globo para mitigar la propagación del virus en las diferentes latitudes, nos recuerdan -más por omisión que por acción- cuan importantes eran y son las movilidades en nuestras vidas cotidianas. Hasta hace apenas un año y monedas nuestra vida transcurría entre desplazamientos de bienes, información y personas. Las cosas han cambiado un poco. Los flujos de bienes e información, sin dudas, se han intensificado pero las movilidades cotidianas, las migraciones y el turismo se han visto seriamente restringidos. Ya sea en la vieja y en la nueva normalidad, las movilidades y las inmovilidades organizan nuestra vida cotidiana y nuestras experiencias metropolitanas.

De hecho, la movilidad es constitutiva de nuestro ser persona en sociedad (Cresswell, 2006). Por un lado, a través del movimiento se despliega nuestra capacidad de interrelación con el entorno inmediato y, por el otro, la de desplazarnos por el espacio. De este modo, nuestra interrelación con el mundo no está determinada solamente por nuestra capacidad para movilizar objetos sino por la posibilidad de movilizar-nos (Bericat Alastuey, 1994). De este modo, en tanto práctica de desplazamiento, la movilidad/inmovilidad organiza nuestra dinámica y experiencia cotidianas en el espacio, en general, y en la ciudad, en particular. Tal como señalan Zunino *et al.* (2018, p. 13) “las movilidades son prácticas sociales con sentido, por lo tanto, experiencias que son representadas y producen cultura, así como expresan y producen relaciones sociales y de poder”. Estas experiencias implican al espacio residencial pero no se reducen a él. Antes bien, dan cuenta de múltiples formas de apropiación de la ciudad a través de prácticas espaciales cotidianas mediadas por el género, la clase social y la raza. Asimismo, por la localización relativa de los habitantes y de sus viviendas y por la forma urbana que organizan relaciones y flujos entre diferentes lugares en la metrópolis.

La importancia de la movilidad como cuestión social y política se apoya según Ascher (2004) en tres razones fundamentales: (i) la centralidad que adquiere en tanto condición de acceso al mercado laboral, a una vivienda digna, a la educación, a la cultura y al ocio, etc. (ii) Por constituirse en un factor clave de la vida cotidiana de las personas. (iii) Por connotar un costo económico, social y medioambiental. Estos rasgos de la movilidad son los que fundan, según el autor, las bases del derecho a la movilidad.

Así entendidas las movilidades constituyen concomitantemente un objeto de indagación, un enfoque para indagar fenómenos sociales, territoriales, ambientales, económicos y políticos -en tanto nos permiten comprender diversas y desiguales experiencias vinculadas al habitar (Chaves y Segura, 2021)- y un derecho¹ que facilita el acceso a otros derechos (Ascher, 2004).

1 “Desde un punto de vista jurídico, la movilidad comprende una doble dimensión: el ámbito subjetivo e individual y el ámbito colectivo del derecho (IDHC, 2013). El derecho subjetivo a la movilidad se conforma en la posibilidad de conseguir para los ciudadanos el acceso a bienes, servicios y posibilidades de interacción de la ciudad. [...] El otro ámbito, el del derecho colectivo a la movilidad, se refiere a la ejecución eficiente de políticas públicas por las cuales el Estado otorgue a sus asociados un sistema de movilidad sostenible con equidad en la distribución de los equipamientos e infraestructura de la ciudad” (Velázquez, 2018, p. 65).

Mirar los fenómenos urbanos desde el caleidoscopio de la movilidad implica articular las miradas centradas en dimensiones estructurales y estáticas con aquellos que recuperan una perspectiva dinámica, experiencial y multiescalar. Tal y como señalan Imilan y Jirón (2018), los estudios urbanos en América Latina privilegiaron el abordaje de las dimensiones estructurales y estáticas en el análisis de los fenómenos. En ese marco, se focalizaron en las fuerzas económicas y políticas que producen la ciudad latinoamericana en una escala macrosocial. Asimismo, cuando se han preocupado por fenómenos de escala microsociales, han privilegiado la indagación de las características estáticas del habitar vinculadas a la vivienda y el barrio como unidades aisladas o los estudios sobre la segregación residencial -con énfasis en las condiciones fijas de los territorios. Incorporar la perspectiva de la movilidad en el estudio de los fenómenos urbanos implica revistar estas y otras cuestiones enfatizando las dimensiones móviles “en las que se desarrolla el habitar y a través de las cuales, los [y las] habitantes llevan a cabo sus vidas cotidianas” (Imilan y Jirón, 2018, p. 18). Asimismo, supone reflexionar sobre cómo la(s) movilidad(es) contribuyen en la configuración de procesos estructurales. De hecho, la suerte de los barrios y, en última instancia, de las ciudades -es decir, su formación, su desarrollo y sus recomposiciones internas- es el resultado de un conjunto diverso de procesos que, en numerosas oportunidades están asociados a las movilidades o inmovilidades de sus habitantes (Dureau y Flórez, 1997; Giroud, 2018).

Como señalan Dureau, Giroud y Lévy (en este volumen) en alusión al análisis de las movilidades cotidianas, una de las dificultades de este posicionamiento teórico es que implica articular diferentes metodologías de observación y análisis. Es decir, metodologías que permitan capturar los fenómenos en movimiento, abarcando las diferentes formas de movilidad de la población y considerando a las personas y a sus grupos familiares (Dupont y Dureau, 1988). Estas metodologías abrevan en diferentes disciplinas (la geo-demografía social, la antropología, la sociología, la psicología, la historia, el urbanismo, etc.) y echan mano a diferentes estrategias cuali y cuantitativas. De hecho, en numerosas oportunidades, el análisis de las movilidades convoca estrategias trianguladas intra-método -por ejemplo, combinando la observación de las prácticas individuales de movilidad cotidiana con la de los espacios públicos y sus dinámicas- y entre métodos -por ejemplo, recurriendo a la combinación del uso de encuestas y entrevistas biográficas (Di Virgilio y Najman, 2019). El desafío es “restituir el continuum espaciotemporal de las formas de movilidad, combinar los enfoques cualitativo y cuantitativo, transversal y longitudinal, considerar las unidades familiares e interpretar las prácticas [espaciales] en relación con las prácticas de nupcialidad, fecundidad e inserción en los mercados laborales [entre otros]” (Dureau y Flórez, 1997, p. 141).

Otro desafío de esta forma de abordar los fenómenos urbanos es la multiescalaridad. Desde la perspectiva de la movilidad no es posible pensar en un único espacio geográfico. La movilidad convoca y conecta múltiples lugares y recortes espaciales cuya capacidad de agencia trasciende las delimitaciones preestablecidas. Asimismo, los territorios condensan prácticas, decisiones y procesos desplegados en distintas escalas geográficas y con diferentes temporalidades. La multiescalaridad resulta de la comprensión de que en las movilidades intervienen prácticas, decisiones y procesos desplegados en distintas escalas, -jerarquizadas y en interacción (Corzo-Arévalo y Cuadra, 2020). Pensemos, por ejemplo, en las diásporas de población impulsadas por las crisis políticas y económicas en varios países de la región (Venezuela o Haití, por nombrar algunos) y del globo.

La decisión de migrar, así como la decisión de cambiar de residencia, se encarna en la biografía de hombres y mujeres. Sin embargo, al mismo tiempo, la desborda. Decisiones y experiencias sintetizan contextos sociales históricos, políticos y económicos en los que se inscriben sus existencias (Bertaux, 1995).

La tradición de investigaciones en el campo y el giro de la movilidad

El movimiento y la movilidad -en particular la de las personas- son fenómenos que históricamente han estado en el corazón de la reflexión sobre lo urbano. De hecho, la capacidad de movilizarnos es reconocida como una fuerza productora de lo social en las reflexiones de Georg Simmel sobre la espacialidad (Ethington, 2005). “Somos a cada instante aquellos que separan lo ligado o ligan lo separado”, plantea Simmel en su ensayo *Puente y puerta* (2001, citado en Segura, 2021, p. 44). La acción de ligar cosas entre sí o de ligar(nos) con otros y/o con objetos, al igual que la de separar objetos o separar(nos) de objetos y/o personas suponen por definición el movimiento. Según el diccionario de la Real Academia Española, ligar significa atar, unir o enlazar (minimizando distancias), mientras que separar se define como establecer distancia, o aumentarla, entre algo o alguien. Ambas sólo son posibles merced al movimiento. De hecho, para Simmel, los movimientos constituyen una dimensión de la interacción social. Asimismo, para la Escuela de Chicago, en general, y para Park, en particular, las movilidades de la población urbana es uno de los principales factores de la organización ecológica de la ciudad (Park, 1999). Lefebvre dirá que el movimiento y la circulación son los que hacen 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” (Lefebvre, 1972, p. 122).

Asimismo, y pensando ya en América Latina, la movilidad de las personas también ha sido acogida como objeto de indagación. Inicialmente la preocupación por las movilidades se asoció a la importancia que cobró en la región la cuestión de los desplazamientos campo-ciudad –que adquirieron marcada envergadura entre los años 1950 y 1970. Los impactos generados por dichos desplazamientos concitaron la atención desde diferentes enfoques y disciplinas. 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 socio productivo 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 trabajo². Así, la mirada puesta en los movimientos urbano-rurales y

2 En la Argentina, entre 1950 y 1970, la población rural que se desplaza hacia los centros urbanos es atraída por la generación sostenida del empleo industrial. En esos años, el crecimiento de la población urbana superó ampliamente al de la industria manufacturera; fenómeno que provocó la existencia de una importante masa de población que llegó a las ciudades y que quedó al margen del proceso productivo.

a las migraciones entre economías en desarrollo y desde ellas (Stark y Bloom, 1985) dieron lugar a una gran cantidad de investigaciones -especialmente a partir de la década de 1980.

Concomitantemente, a fines de la década de 1970, Alan Gilbert y Peter Ward inauguran una línea de estudios pioneros sobre los movimientos residenciales intraurbanos en ciudades de la región. Sus indagaciones se centraron en las movilidades de los hogares de sectores populares residentes en Bogotá y México D.F (Gilbert y Ward, 1982; Ward, 1976). La investigación logró superar la perspectiva que entendía a los cambios de residencia como parte de decisiones tomadas en el seno de los hogares, contemplando las restricciones impuestas a través del mercado inmobiliario, las políticas públicas y la propia estructura urbana. Asimismo, contrastan los clásicos abordajes que observaban movimientos en dirección centro-periferia, dando cuenta del peso relativo que cobran las mudanzas dentro de la periferia. 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 (Delaunay y Dureau, 2004). El mismo se orientó al análisis de las movilidades residenciales en Bogotá (Colombia). En particular, indagó cuatro componentes de la movilidad residencial intraurbana entre los residentes de la ciudad: la elección de la vivienda, de su localización, del tipo de tenencia, y la decisión de lograr una autonomía residencial. Paralelamente, en México, Olivera Lozano (1992, p. 115) indaga el papel de la movilidad residencial como un factor de primera magnitud en la expansión urbana y en el proceso de metropolización del Distrito Federal. En Brasil, por su parte, Smolka (1992) indaga los flujos residenciales intraurbanos entre las regiones que conforman la ciudad de Río de Janeiro.

Finalmente, los estudios sobre la movilidad cotidiana, en sus orígenes, estuvieron fuertemente asociados a los estudios del transporte, ligados con modelos cuantitativos que la relacionaban con factores de localización de los puestos de trabajo, con la distribución territorial de infraestructuras y servicios y con la eficacia de los desplazamientos.

Como es posible observar, en la tradición de la academia local, cada uno de estos tipos de movilidades habitualmente han sido tratados por separado, recortando lo que en realidad es un *continuo espaciotemporal de formas de movilidad espacial de la población* (Bertoncello, 1994; Cosacov y Di Virgilio, 2018; Dureau, 2004; Sassone, 2002). Como señala Dureau (2004), tradicionalmente, las movilidades se han clasificado según criterios espaciales (migración internacional / interna / intraurbana) y/o temporales (migración definitiva / migración temporal / movilidad cotidiana) que en un contexto que promueve la diversificación de las escalas temporales y espaciales de la circulación se vuelven poco pertinentes. La disminución de la migración campo-ciudad, los flujos inversos que promueven mudanzas de la ciudad al campo, el incremento de la movilidad internacional, la diversidad de formas de movilidad intraurbana e intra metropolitana, la intensificación de la movilidad regional y del turismo son fenómenos que interpelan las categorizaciones estancas.

El replanteo de las formas de abordaje de las movilidades se produce en diálogo con la inauguración, en las postrimerías de la década de 1990, del giro de la movilidad. Dicho enfoque se expresa en las publicaciones de Urry (2000, 2007) y Cresswell (2006) y da un nuevo impulso al campo de los estudios de la movilidad. Se trata de un giro epistemológico que aspira a una reformulación de las ciencias sociales y no sólo de las disciplinas

tradicionalmente vinculadas a los estudios sobre movilidades (Sheller y Urry, 2016). 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. Cresswell (2006), señala además que las movilidades son más que movimientos, son prácticas constituidas discursivamente, envueltas en narrativas morales y estéticas y que configuran experiencias de movilidad. Propone entenderlas, entonces, en tres aspectos: como movimiento físico, como significado y como práctica. De este modo, en el marco del giro de la movilidad, las indagaciones ofrecen un abordaje más integral y sistémico de procesos y prácticas, interpelando las formas de conceptualizar y abordar metodológicamente los fenómenos urbanos, en general, y las movilidades, en particular. “Hace referencia al movimiento de personas, bienes, ideas, conocimiento, prácticas y capital con relación al cambio de lugar, permitiendo a los estudios urbanos construir objetos de estudio desde múltiples relaciones, en consideración de movimientos y ritmos en la ciudad y el territorio. Estas relaciones no son estáticas, ni locales o aisladas, sino que son complejas y multiescalares” (Imilan y Jirón, 2018, p. 19). La apuesta es mirar la ciudad, el habitar y las prácticas espaciales en movimiento. Asimismo, es una invitación a pensar la experiencia de la movilidad desde una perspectiva compleja y relacional que incorpora una dimensión material -práctica y objetual-, los flujos y, también, los significados asociados (Cresswell, 2006).

En este marco, en la región, un corpus de investigaciones aboga por una aproximación integral de la movilidad espacial, colocando en el centro de la indagación la preocupación acerca de cómo individuos y familias articulan, a lo largo de su vida, las diferentes formas de movilidad. En temas de migración, el trabajo de Sassone (2002) que analiza la migración boliviana a la Argentina introduce nociones muy caras al enfoque de la movilidad: *espacio de vida y espacio vivido*. Un acercamiento más explícito a los estudios de movilidad se observa en los trabajos de Tapia (2015) en el análisis de

“la variedad de movimientos que ocurren en una región fronteriza, entre las que se encuentran los movimientos diarios, semanales, quincenales y mensuales, así como la instalación de las personas en un lado de la frontera y la mantención de vínculos con el otro lado” (Tapia, 2015, p. 199).

Entre los estudios pioneros de la movilidad cotidiana que intentaron ampliar el espectro de la indagación sin dudas se cuenta el trabajo de Salazar Cruz (1999) quien en el marco del estudio de la organización y el desarrollo de la vida cotidiana en las dos colonias populares de la ciudad de México hace foco en las movilidades de las personas habitantes dentro de la ciudad, el gasto que implica; la división de las actividades dentro y fuera de casa, según el sexo y la relación de parentesco, sus actividades en el tiempo libre, etcétera. Ya en el nuevo milenio, los trabajos de Jirón (2007, 2010, 2015, entre otros) introducen el estudio de la movilidad cotidiana como una lente para ampliar la comprensión sobre cómo la ciudad es experimentada y, en consecuencia, es fuente para la construcción de identidades individuales y colectivas. Más recientemente, los trabajos de Segura (2018, 2020) -varios de ellos en colaboración con Chaves (Chaves y Segura, 2021)- marcan un punto de inflexión en esta línea de indagación en la cual la movilidad constituye “el lugar metodológico para explorar

la ciudad y sus sentidos”. La tesis de Cosacov (2014) también resulta un trabajo bisagra en tanto muestra las relaciones entre movilidad residencial y movilidad cotidiana. La perspectiva de la movilidad también ha dado lugar a los análisis contemporáneos sobre movilidad residencial (Contreras, 2012; Di Virgilio, 2008; Dureau *et al.*, 2002; Najman, 2017, 2020; Núñez Villalobos, 2017; Ramírez, 2016; Río, 2012, entre otros). Finalmente, en los estudios del transporte, los trabajos de Gutiérrez (2010), Zunino (2013, 2014), Velázquez (2014) y Pérez (2020, 2021, ambos en colaboración con Hernández) dan cuenta de las nuevas preocupaciones que el caleidoscopio de las movilidades abre en este campo.

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. Si bien ya los hemos evocados anteriormente, a continuación, profundizaremos en las definiciones, enfoques y avances conceptuales y metodológicos que han sido claves en la comprensión de cada una de las movilidades espaciales³.

Las movilidades en la vida cotidiana

En un sentido amplio, la movilidad cotidiana puede definirse como «el conjunto de prácticas de desplazamiento de una población en su entorno habitual» (Orfeuill, 2002, p. 300). Esta definición incluye límites temporales y espaciales bastante flexibles, es decir que abarca no solo los desplazamientos intra-urbanos sino también los desplazamientos de larga distancia fuera del perímetro urbano como, por ejemplo, los motivados por el trabajo.

Con el crecimiento poblacional y espacial de las ciudades y con los avances tecnológicos (trenes, metros, *tramway*, buses, automóviles, etc.), los desplazamientos cotidianos han aumentado y sus distancias se han alargado. Sin embargo, si bien la tecnología permite cada vez más velocidad, estos desplazamientos también se han dificultado. Paralelamente a este proceso iniciado con la Revolución industrial, algunas teorías del urbanismo han sido centradas sobre los flujos de personas, bienes e informaciones (desde Haussmann, Soria y Mata, Cerda, hasta Webber pasando por los “desurbanistas” soviéticos y los urbanistas progresistas y funcionalistas); por otro lado, desde mediados del siglo XX, la ciencia del tráfico, basada en las ciencias de la ingeniería y la economía, elabora modelos de transporte urbano a distintas escalas. Más recientemente, debido a los efectos ambientales y a los altos costos de la motorización, la planificación territorial llamada “sostenible” promueve un uso regulado y compartido del automóvil (*carpooling*). O promueve el uso de otros modos de transporte como la bicicleta o la caminata. No obstante, estas distintas propuestas no siempre

3 En las secciones siguientes nos apoyamos en Lulle (2019), Le Roux (2015, 2019).

han permitido solucionar los problemas de desplazamiento cotidiano de los habitantes; y menos todavía en metrópolis de países en desarrollo que a menudo han crecido demasiado rápidamente y cuyas periferias son bastante alejadas de los sectores de empleo y tienen mala accesibilidad.

Las ciencias sociales han planteado la cuestión de la movilidad cotidiana de distintas maneras. En los años 1970, mientras se cuestiona el rol dominante del automóvil en los desplazamientos urbanos, se multiplicaron **estudios sobre las condiciones socioeconómicas del transporte** cruzando conceptos y métodos de la economía, la geografía y la sociología. Consisten en diagnósticos sobre los usos del transporte, en las llamadas “encuestas O-D” (Origen-Destino) que conciernen los desplazamientos cotidianos, principalmente entre domicilio y trabajo (*commuting*). Con la diversificación de las fuentes de información, se pudo conocer cada vez mejor estos desplazamientos: su duración; los modos de transporte usados y los criterios de su elección; sus horarios, frecuencias y ritmos; sus motivos; sus costos e importancia en el presupuesto doméstico; las características demográficas y socioeconómicas de los usuarios, así como de sus eventuales acompañantes; el caso de los usuarios con limitaciones físicas o psíquicas. También se ha analizado los efectos en estos desplazamientos tanto de las características económicas de la oferta como de las políticas públicas de transporte y de desarrollo urbano. En los años 1980, mientras la pluridisciplinaridad propicia nuevas metodologías, tal como se enunció anteriormente, se observa un giro con la **emergencia de la noción misma de la “movilidad cotidiana”**. La movilidad cotidiana interactúa con los demás componentes de la movilidad “espacial” que varían según su duración y su extensión (las migraciones internacionales e internas, la movilidad residencial intraurbana, el viaje). Para el británico Urry (2000), la movilidad es considerada como una dimensión transversal de todas las prácticas sociales, “*una forma elemental de la vida cotidiana*”. Con el aumento de las movilidades se evoca una posible intensificación de la complejidad de las relaciones sociales.

Las preguntas ya no son: ¿cuáles son los flujos de individuos? sino: ¿cómo a través de sus prácticas de desplazamiento los individuos y los grupos sociales construyen sus espacios de vida y por tanto sus identidades territoriales?, ¿cuáles son sus estrategias según sus características demográficas, socioeconómicas, culturales y residenciales? Al abordar **las relaciones entre movilidad cotidiana y modos de vida** se analiza varios aspectos: los procesos de construcción de identidades ciudadanas; las formas de autonomización de los individuos (niños, adolescentes, jóvenes, mujeres, ancianos, migrantes recién insertados, etc.) en el uso del espacio urbano; las prácticas socio-espaciales ya no solo motivadas por el trabajo o el estudio sino también por el consumo, el ocio y las sociabilidades; incluso aspectos más finos como, por ejemplo, las negociaciones entre los miembros de la familia, según el género y la generación, en torno al uso de los modos de transporte a su disposición o el papel de la movilidad cotidiana en las estrategias residenciales de la familia.

Otro eje temático muy importante es **la relación entre las formas de movilidad cotidiana y las desigualdades socioeconómicas y su inscripción territorial**. Los procesos de segregación socioespacial son analizados mediante la identificación de las prácticas espaciales de cada grupo socioeconómico dependiendo de su ubicación residencial y su accesibilidad al transporte público. La movilidad no es vivida por todos y además no es vivida de la misma manera por todos (Cresswell, 2004). La situación de las ciudades de los países en vías de desarrollo es especialmente marcada por estas diferencias. La movilidad puede ser escogida en las

elites, mientras puede ser obligada en las clases populares. Surge entonces la cuestión de la inmovilidad y de sus causas. Se considera no solo los motivos socioeconómicos sino también los efectos del lugar: los “gentrificadores” pueden escoger viviendas en sectores que responden a sus posibilidades económicas, a sus necesidades y valores, y a menudo a sus preferencias por una movilidad cotidiana reducida si bien pueden combinarla con una movilidad de muy larga distancia (hasta a nivel internacional) por motivos de trabajo o turismo. Al otro extremo, los habitantes pobres, lo cual reduce su posible gasto en materia de transporte, y víctimas de estigmatización social y racial, no consiguen viviendas sino en sectores con baja y costosa conectividad como en ciertas periferias; por lo tanto, tienen difícil acceso a los recursos de la ciudad (empleo, más todavía si es nocturno y se ubica lejos, y servicios) e incluso pueden encontrarse “confinados” (con una actividad económica en casa o muy cerca), lo que limita su inserción social (Le Breton, 2005). En este contexto ha surgido el debate en torno al derecho a la movilidad o a la inmovilidad.

Por otro lado, aparece el tema de **las vivencias del desplazamiento en sí**, independientemente de su finalidad. Como ya se señaló anteriormente, si bien en contextos pasados muy distintos los sociólogos Simmel, Park o Goffman, plantearon que este espacio-tiempo variable (desde una corta caminata en la calle hasta un largo viaje en avión) puede propiciar diversos tipos de experiencias, obligadas o voluntarias, marcadas por la tensión entre individualización y relación con el otro (género, edad, raza, clase social, nacionalidad, religión, etc.) y como una oportunidad o un riesgo. Otros estudios, enfocados hacia los imaginarios urbanos individuales y colectivos (por ejemplo, García *et al.*, 1996), abordan los motivos por los cuales en el transcurso del desplazamiento se frecuenta o, al contrario, se evita sectores de la ciudad.

Finalmente, en los últimos años, surgen otros tipos de temas: la **movilidad física** a la luz de las “competencias” de movilidad determinadas por lo corporal y lo cognitivo, los saberes anclados en lo cultural y lo social); la **movilidad virtual** en el trabajo, el consumo y las relaciones sociales; la **movilidad mental** en la reconstrucción del lugar de los orígenes. También se empieza a analizar los imaginarios colectivos que desprecian o, al contrario, valoran la movilidad. Sin lugar a duda, las reconfiguraciones territoriales y los cambios sociales y culturales en curso llevarán a nuevas pistas de reflexión. Obviamente las condiciones generadas por la pandemia mundial actual van a propiciar nuevos temas y enfoques.

Las movilidades en torno al acceso a la vivienda

En un sentido amplio, la movilidad residencial es “todo cambio de vivienda, independientemente de la distancia entre ellas” (Dureau e Imbert, 2014, p. 33). La vivienda se entiende aquí como cualquier lugar habitable independientemente de sus materiales de construcción y puede ser estático o móvil. Por otro lado, si bien este concepto de movilidad residencial abarca tanto las migraciones internas e internacionales (permanentes o temporales) como los cambios de residencia dentro de una misma ciudad, su uso actual se centra en el traslado de residencia dentro de la misma unidad urbana. La movilidad residencial ha sido objeto de numerosas

investigaciones en diversas disciplinas como la demografía, la economía, la geografía, la historia, la sociología y la antropología. Por tanto, este concepto tiene varios significados según la disciplina y el contexto espacial y temporal de los académicos que lo plantean.

Los enfoques de la movilidad residencial han sido diversos. Como señaláramos anteriormente, en los años 1970 se abordó como movilidad interregional relacionándola con el empleo. Al mismo tiempo, aparecen trabajos sobre la movilidad residencial en la continuidad de los trabajos de la Escuela de Chicago que, en su momento, habían señalado la relación entre la movilidad residencial intraurbana y el contexto de crecimiento de la ciudad por las migraciones. Es el caso en Francia, donde habían sido fuertes las migraciones del campo a la ciudad a mediados del siglo XX. En la década siguiente surgen estudios que relacionan la movilidad intraurbana con las desigualdades en el acceso a los recursos urbanos. Este paso de la migración a la movilidad residencial intraurbana se explica por los cambios en los procesos de crecimiento urbano, la segunda volviéndose cada vez más determinante que la primera. En los años 1990 desde una visión más global, se empieza a articular esta movilidad con las otras formas de movilidad espacial, así como la movilidad social. En América Latina, como lo señalamos anteriormente, el tema de la migración interna ha sido objeto de numerosos trabajos, la movilidad residencial intraurbana se aborda más tarde y poco. De hecho, en la convocatoria a este dossier sólo hemos recibido un solo artículo sobre la temática.

Por otro lado, se observa en trabajos relacionados con **modelizaciones económicas y racionalidades**, enfoques de la movilidad residencial tanto a nivel macro como micro. En el primer caso se evalúa el peso de factores de atractividad como la oferta de empleos, viviendas y servicios en los procesos de salida de una región y llegada a otra. En el segundo, se destaca la racionalidad en la toma de decisión de algún traslado de vivienda. Desde otro **enfoque de tipo conductual**, a diferencia del enfoque anterior, se muestra cómo las elecciones residenciales pueden no ser tan racionales y ser más bien marcadas por incertidumbres coyunturales y también por el papel del ciclo vital (salida del hogar de los padres, unión, nacimiento de los hijos, salidas de los hijos, etc.); además otros motivos llevan a los individuos a cambiar de residencia: la degradación del entorno residencial, el deseo de ser propietario de una vivienda, la búsqueda de cierto confort, la afirmación de un nuevo estatus social o la elección de un nuevo estilo de vida. La aparición en Francia, a finales de los años 1980, de los términos “estrategias residenciales” y “elecciones residenciales” pone en evidencia la flexibilidad que tienen los individuos y los hogares en el proceso de selección de un tipo de vivienda, una forma de tenencia, una ubicación y un contexto con varios criterios objetivos y subjetivos. El capital económico y social del cual disponen los hogares determina el grado de maniobra en estos procesos (Authier *et al.* 2010). Asimismo, con trabajos iniciados tiempos atrás en América Latina y África y desarrollados luego en países del Norte, surge el **enfoque del ciclo vital**, el cual se centra en las interacciones entre los diferentes ámbitos de la vida de los individuos: principalmente los ámbitos residencial, familiar y profesional. Sigue el **enfoque longitudinal** que introduce el tiempo en el análisis. “Este enfoque consiste en el seguimiento retrospectivo o prospectivo de cohortes homogéneas para estudiar la ocurrencia de procesos demográficos, independientemente unos de otros” (Le Roux, 2019). Si bien este enfoque deja de lado dos fenómenos primordiales: la heterogeneidad de las poblaciones y las interdependencias entre los fenómenos demográficos permite comprender mejor los comportamientos individuales a la luz del peso de un acontecimiento o de algunos otros elementos. En efecto,

uno de los aportes de este enfoque es vincular las biografías con el espacio y tener en cuenta las interacciones entre los individuos y las estructuras, es decir tanto el papel de las segundas sobre los primeros como la contribución de los comportamientos individuales a la producción o la reproducción de las estructuras socioespaciales (Coulter *et al.*, 2016). Así mismo el contexto espacial influye en la movilidad y, a su vez, la movilidad residencial influye en el contexto local.

La introducción de la noción de **trayectoria residencial** invita a renovar el interés por el estudio de las relaciones entre la movilidad social y la movilidad espacial. En demografía, esta relación suele estudiarse en función de los cambios en las características de la vivienda y en su forma de tenencia. En sociología desde una perspectiva cualitativa se muestra que para los hogares la elección del lugar de residencia traduce la de un estilo de vida, que indica más o menos conscientemente la posición social; por lo tanto, los cambios espaciales en el tiempo pueden reflejar las trayectorias sociales de los hogares.

La **medición de la movilidad residencial** se basa en diferentes fuentes: registros de población, datos censales y encuestas específicas. A pesar de las innovaciones metodológicas, la medición e interpretación de los fenómenos de movilidad residencial siguen siendo difíciles, dada la diversidad de elementos a tener en cuenta, la complejidad de los hechos y las limitaciones impuestas por la medición misma. Una de las dificultades es la contextualización espacial de la trayectoria residencial la cual depende de la medición precisa de los lugares durante la recogida de datos y su caracterización retrospectiva. Finalmente, hay que señalar que el concepto de sistema residencial planteado anteriormente en estudios urbanos en África se utiliza de forma más amplia al considerar todos los lugares de residencia de los individuos y sus familias. En América Latina, la multiresidencia de los individuos y las familias se tuvo en cuenta muy pronto en las encuestas de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador y México.

LAS MOVILIDADES Y EL CRUCE DE FRONTERAS

Las definiciones ponen en evidencia cierta complejidad. En demografía, la migración se ha definido como «un conjunto de movimientos que tienen como efecto el traslado de la residencia de las personas desde un determinado lugar de origen, o lugar de salida, a un determinado lugar de destino, o lugar de llegada» (Henry, 1981, p. 106), donde la residencia de un individuo es «un lugar en el que está acostumbrado a vivir» (Henry, 1981, p. 51). En geografía (Poncet y Lussault, 2003) la migración es un desplazamiento marcado por el cruce de una frontera espacial a un nivel geográfico determinado, lo cual significa también múltiples cambios, en el entorno social, en el sentido de pertenencia al lugar, en el espacio de vida cotidiano. Según este enfoque, un cambio de residencia dentro de la misma área urbana no se considera como migración. Los motivos de migración son diversos, son principalmente económicos, políticos, también por desastres naturales, los cuales se multiplican cada vez más por efecto del cambio climático.

Tradicionalmente se distingue entre la migración interna (o de larga distancia), que tiene lugar dentro de un mismo país, y la migración internacional, que significa el paso de una frontera internacional. En el caso de la segunda, se trata no solo de un cambio de contexto político, económico, cultural y social, sino también de la

posible asignación de un estatus legal particular al migrante. Otro aspecto importante es la temporalidad de la migración, teniendo en cuenta a veces la intención de los individuos (Courgeau, 1988, p. 13), en este sentido se define lo que se llama la migración «permanente» y «temporal». En la aplicación estricta de las definiciones anteriores, la duración de la estancia en otro lugar debe ser lo suficientemente larga para que se considere que hay un traslado del lugar de residencia principal. En el caso de las demás situaciones, los demógrafos descartan el uso del término “migración” y prefieren el de “movilidad o desplazamiento temporal”. En geografía, al considerar que el movimiento es cíclico, se habla de “migración temporal o circular” (Boyer, 2005, p. 65-71). Sin embargo, la división entre las dos formas de migración (permanente y temporal) es cuestionada por muchos estudios. Contribuyeron a eso estudios iniciados en los países del Sur (por ejemplo, entre México y Estados Unidos, Bolivia y Argentina (Reboratti, 1986), en África Occidental (Amselle *et al.*, 1976), y entre campo y ciudades en América Latina y la India (Dupont y Dureau, 1994), recurriendo no solo a métodos cuantitativos sino también cualitativos. La constatación de la reversibilidad de las migraciones y la multiresidencialidad ha derivado en trabajos sobre los distintos modos de articulación entre estas prácticas y los distintos lugares de asentamiento, sucesivos y más o menos efímeros (Domenach y Picouet, 1987). Más recientemente, en Francia, en el ámbito de estudios sobre las migraciones internacionales, han aparecido varios conceptos al respecto: el campo migratorio (Simon, 1979), el territorio circulatorio (Tarrius, 1992) y la circulación migratoria (Dorai *et al.*, 1998). Por otro lado, estos diferentes estudios tanto sobre países del Norte como del Sur muestran la articulación de las diferentes formas de movilidad espacial con los cambios urbanos (Dupont y Dureau, 1994). Más recientemente, numerosos trabajos de tipo cuanti y/o cualitativo han abordado las distintas formas de inserción urbana de los migrantes a través del acceso al empleo, la vivienda, los servicios sociales (salud, educación, etc.), y la construcción de nuevas territorialidades; en lo económico se ha estudiado la especialización de algunos grupos de migrantes en un sector o una rama, a veces asociado con un lugar, barrio, a veces ubicado en el centro de la ciudad (como en los casos de Buenos Aires, Santiago, São Paulo).

Latinoamérica se encuentra muy marcada por una gran diversidad de flujos migratorios internacionales: por ejemplo, de Centroamérica a Norteamérica; de países andinos como Bolivia, Perú, Colombia y Paraguay, y caribeños como Haití, hacia Brasil, Argentina, Chile, ya no solo en las ciudades capitales sino también intermedias o pequeñas, fronterizas, así como la salida hacia otros países del Norte; y más recientemente la llegada de varias olas de migraciones desde Venezuela, las últimas siendo bastante masivas, han concernido muchas partes dentro o fuera de América latina. Finalmente, los flujos en Centroamérica reúnen no solo migrantes que salen de esta misma zona para ir al norte sino también migrantes que proceden de países del Caribe (Haití, Cuba) o de Suramérica, incluso de otros continentes como África o Asia. Ahora bien, se observa que la coyuntura pandémica actual puede tener incidencia sobre la reversibilidad de estos flujos: algunos venezolanos han tratado de volver a su país.

Como lo hemos señalado anteriormente, las migraciones internas tienden a disminuir mientras las internacionales crecen. Particular es el caso de Colombia entre los años 1990 y 2010, durante los cuales se presentó una coyuntura de doble crisis económica y de inseguridad por el conflicto armado interno. Si bien se acentuó fuertemente la situación de desplazamiento forzado por el conflicto con la llegada de poblaciones campesinas en las ciudades grandes o intermedias, es decir un cierto tipo de migraciones internas, hubo

también un aumento marcado de la emigración internacional hacia países vecinos como Ecuador, Panamá y Costa Rica o, más alejados en Norteamérica o Europa. Con respecto a las migraciones internas, se observa en el contexto de la pandemia, un proceso de salida o a veces “retorno” de las ciudades grandes hacia las ciudades pequeñas, aldeas rurales, con un fenómeno de “neururalismo” debido a que son áreas mucho menos afectadas y más fáciles de vivir en contexto de confinamiento y restricciones de movilidad cotidiana.

Finalmente, hay que mencionar el turismo como una forma de migración que no ha dejado de crecer hasta el inicio de la pandemia. El turista se desplaza de forma temporal hacia un lugar fuera del espacio de vida cotidiano, habitual, ubicado a una distancia muy variable. Se puede diferenciar dependiendo del motivo: no solo el ocio, el descanso, el descubrimiento de zonas con patrimonio natural o cultural, sino también los negocios, la religión, la salud, etc. Algunos estudios (Hiernaux y González Gómez, 2014) han tratado de mostrar cómo estas prácticas turísticas se asocian a cambios urbanos como la gentrificación de los centros a menudo patrimoniales, al desarrollo no siempre deseable de algunas ciudades intermedias o pequeñas. Este mismo crecimiento económico también genera flujos migratorios de los empleados del sector turístico mismo u otros relacionados directamente o no con él.

Los fenómenos urbanos en y desde el movimiento en este número de INVI

En este marco, el dossier que presentamos buscó repensar una ciudad que ya no es estática, sino que se ha vuelto un espacio de flujos y redes, cuya principal característica recae en lo móvil. El contexto de la pandemia COVID-19 puso de relieve que la movilidad no es solamente desplazamiento entre un punto y otro, sino que un aspecto central en la vida cotidiana, que, además, se manifiesta de manera diferente según las características sociales, generacionales, de género, étnico-raciales, entre otros. Ante este panorama, la Revista INVI convocó la presentación de artículos que contribuyen a pensar las ciudades en movimiento, constituyendo un aporte para los estudios de las movilidades en un contexto de redefinición urbana a nivel regional y global.

El dossier se compone de ocho artículos. Siete son contribuciones inéditas y el octavo es una traducción de un texto originalmente en francés y algo más extenso de Françoise Dureau, Matthieu Giroud y Jean-Pierre Lévy. Estos trabajos son sólo una pequeña muestra de la gran cantidad de propuestas recibidas. Este dato de color habla por sí solo del interés que suscita el tema de las movilidades en la actualidad. La absoluta mayoría de los trabajos versan sobre el tema de la movilidad cotidiana, muy pocos sobre migración, movilidad residencial o turismo. En ese marco, se destacan aquellos que problematizan la movilidad vinculada al uso de diferentes tipos y sistemas de transporte público y, también, la movilidad pedestre. El transporte como cuestión sigue dominando el campo enmarcado en la preocupación por la movilidad sostenible e incorporando en la indagación medios de locomoción menos tradicionales como la bicicleta, el cable, la motocicleta, etc. Los

trabajos muestran un especial interés en la relación entre movilidades y desigualdades, poniendo foco en las personas habitantes de las periferias -en especial, informales-, en su condición de género, clase, raza, etc. La cuestión de la segregación revistada desde una perspectiva móvil retoma fuerza analítica y se liga a la de la accesibilidad. Asimismo, varios artículos priorizan el análisis de las experiencias de la movilidad cotidiana. Entre los trabajos recibidos se destaca el uso de metodologías cuantitativas y cualitativas, a veces de manera combinada. Finalmente, si bien se recibieron artículos sobre ciudades intermedias, los publicados abordan metrópolis (Buenos Aires y Santiago) o ciudades de gran tamaño (Cali y Barranquilla en Colombia).

En el artículo titulado *Mobilidad urbana à luz da justiça social: convite a uma perspectiva alternativa* Marília Hildebrand propone una lectura de las políticas de movilidad desde la perspectiva de la justicia social. En este sentido, considera que los trabajos que abordan el desplazamiento urbano requieren tener en cuenta no solo los ingresos de los usuarios del transporte público sino también la observación e incorporación de otros ejes de subordinación como la diversidad sexual, la raza, la etnia, entre otros. Para armar esta reflexión teórica, la autora recurre a una revisión bibliográfica que recorre las dimensiones de la producción del espacio urbano, la desigualdad, las teorías distributivas, la exclusión social y las desventajas en el transporte, así como la accesibilidad y sus condiciones. Destaca avances y sugiere pistas futuras en la investigación cuyos resultados podrían alimentar el diseño de las políticas públicas y contribuir al derecho a la ciudad.

Después de este primer abordaje conceptual, el trabajo de Daniel Felipe Moreno Alba, Óscar Figueroa y Carole Gurdon sobre *Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago* profundiza en la indagación de la relación entre movilidades cotidianas y desigualdades. La expansión urbana ha ampliado las distancias y tiempos de viaje de los habitantes del Área Metropolitana de Santiago de Chile; sin embargo, los habitantes de bajos ingresos residen en territorios lejanos con pocos recursos al servicio de su movilidad. Así, el trabajo presenta resultados de una investigación en la cual se buscó calcular los costos en tiempo y dinero de la movilidad cotidiana desde la casa al trabajo. Desde un enfoque cuantitativo, muestra profundas desigualdades debidas al mayor peso del costo del transporte público en los ingresos de este grupo de población, la cual además tienen mayores tiempos de viaje debido a la lejanía entre su residencia y los sectores de empleo, mayores niveles de desempleo y menor motorización privada.

En *Localización diferencial, modos de habitar disimiles. Analizando la segregación desde la movilidad cotidiana*, Denise Brikman tiene el objetivo de identificar y conceptualizar dinámicas de segregación urbana diferenciales en asentamientos informales con distintas localizaciones de la Ciudad de Buenos Aires (Argentina). Con este fin profundiza en los modos de habitar las prácticas de movilidad cotidiana. En ese marco, presenta el caso de dos barrios de origen informal (*villas*) que poseen una distinta inserción en la estructura urbana: Villa 15 y Rodrigo Bueno, en donde analiza las prácticas de movilidad cotidiana a la luz de la estructura de servicios, equipamientos y transporte disponible. La autora muestra cómo, según la localización de los asentamientos informales y el equipamiento disponible, existen distintos modos de recorrer y practicar la ciudad, lo cual genera efectos diferenciales en la segregación. Su trabajo le permite resaltar que, en esta ciudad con una estructura centripeta de sus beneficios, residir en barrios informales ubicados en los alrededores del centro permite un mayor acceso a un conjunto de oportunidades urbanas.

Otro tema muy presente en este dossier es el de género. Lina Fernanda Buchely, María Victoria Castro, Salome Arias-Arévalo y Manuel Ricardo Pinzón, analizan *La movilidad urbana de las mujeres en dos ciudades colombianas: entre el trabajo de cuidado y la violencia sexual* focalizando en experiencias de movilidad vividas por mujeres en Cali y Barranquilla (Colombia). A partir de información de corte etnográfico, recolectada en una observación exploratoria y grupos focales, reconstruyen narraciones que ilustran la forma en que estas mujeres se hacen lugar, se resignifican y ejercen resistencia en el espacio público, interpelando las nociones tradicionales asociadas a las mujeres en cuanto a movilidad. En sus experiencias, la precarización laboral y el papel de la economía de cuidado son determinantes en su relación con la movilidad. Los resultados del trabajo llevan a proponer revisiones en la política pública en torno a la movilidad y el cuidado en busca de mayor equidad para las mujeres.

El siguiente artículo propone un cruce interesante entre migración y movilidad cotidiana. En *Experiencias de movilidad cotidiana de mujeres migrantes: explorando el barrio La Chimba desde una perspectiva feminista*, Andrea Salazar analiza experiencias de movilidad cotidiana que han sido marginadas de la planificación territorial: las experiencias de mujeres migrantes a través de sus prácticas de caminata en el barrio La Chimba, Santiago de Chile. Desde una aproximación cualitativa, a través de grupos focales y entrevistas con la técnica del sombreado a mujeres provenientes de países del sur global, se trató de conocer los ritmos, sentires y saberes de las participantes. La autora concluye que las experiencias peatonales dependen, principalmente, de los roles (re) productivos que asumen estas mujeres; el idioma en el que hablan, la alteridad o no de sus cuerpos y las redes sociales y comunitarias que generan con el territorio de llegada; teniendo en común entre ellas un privilegio epistémico para conocer el territorio que habitan.

El artículo *¿Todos los caminos conducen a la vivienda social? Trayectorias residenciales como factor de diferenciación* de Mercedes Najman es el único trabajo del dossier en torno a la movilidad residencial abordada desde una perspectiva biográfica. La autora propone un análisis de las características de los habitantes de la vivienda social localizada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de los efectos que experimentan tras llegar a estos barrios. El trabajo recurrió a la construcción de una tipología de las trayectorias residenciales de los destinatarios de la vivienda social construida a partir de un encuadre cuantitativo de análisis de secuencia multinivel. Los resultados demuestran que las trayectorias residenciales previas de los destinatarios dan cuenta de diferentes niveles de vulnerabilidad y problemáticas diversas frente a las cuales la política habitacional, ignorando tales particularidades, ha ofrecido una solución estandarizada que genera efectos limitados sobre estos hogares.

Finalmente, desde una perspectiva muy distinta, en *Corredores urbanos: centralidades longitudinales de articulación global*, al tener en cuenta las transformaciones constantes y aceleradas de las urbes producidas por las nuevas formas de acumulación global, no solo en las escalas de análisis, sino también en los paradigmas de planificación, Fernando Carrión y Paulina Cepeda abordan la configuración de los nodos de articulación global de América Latina identificados como corredores urbanos o centralidades longitudinales, es decir a partir de una relación lugar-flujo de las actividades intraurbanas y transurbanas. Con el fin de determinar su transformación de avenidas principales a centralidades globales, se analizan los casos de corredores urbanos más importantes mediante una metodología comparada y en función de cuatro factores: históricos, de funcionalidad, de accesibilidad y de territorialidad. A partir de ello se verifica la transformación de las avenidas urbanas en corredores globales y, sobre todo, en nuevas centralidades.

Referencias bibliográficas

- Amselle, J.-L., Aghassian, M., y Saliou-Baldé, M. (1976). Les migrations africaines, réseaux et processus migratoires. François Maspéro.
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza.
- Authier, J.-Y., Bonvalet, C. y Lévy, J. P. (Eds.). (2010). *Elire domicile. La construction sociale des choix résidentiels*. Presses Universitaires de Lyon.
- Bericat Alastuey, E. (1994). *Sociología de la movilidad especial. El sedentarismo nómada*. CIS.
- Bertaux, D. (1995). *Des familles comme acteurs des transformations sociales*. Mimeo.
- Bertoncello, R. (1994). La movilidad territorial de la población: notas para la reflexión. *Boletín geográfico (Neuquén)*, (20), 47-61.
- Boyer, F. (2005). *Etre migrant et Touareg de Bankilaré (Niger) à Abidjan (Côte d'Ivoire): des parcours fixes, une spatialité nomade*. (Tesis de geografía, Université de Poitiers, Francia).
- Chaves, M. y Segura, R. (Dir.). (2021). *Experiencias metropolitanas. Clase, movilidad y modos de habitar en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Teseo.
- Contreras, Y. (2012). *Cambios socioespaciales en el centro de Santiago de Chile: Formas de anclarse y prácticas urbanas de los nuevos habitantes*. (Tesis doctor en Geografía, Université de Poitiers-Pontificia Universidad Católica de Chile).
- Corzo-Arévalo, D. y Cuadra, R. (2020). *La integralidad del desarrollo territorial, un proceso entendido desde los conceptos: multiescalaridad, multisectorialidad y multidimensionalidad*. Grupo de Investigación LIS (Liderazgo, Innovación y Sociedad), Dirección de Educación e Investigación, Centro Latinoamericano del Propósito.
- Cosacov, N. (2014). *Habitar la centralidad. Trayectorias residenciales y usos cotidianos del espacio urbano de residentes en Caballito*. (Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires, Argentina).
- Cosacov, N. y Di Virgilio, M. M. (2018). Presentación Dossier# 10: Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas. *Quid 16*, (10), 1-16.
- Coulter, R., Ham, M. v., y Findlay, A. M. (2016). *Re-thinking residential mobility linking lives through time and space*. *Progress in Human Geography*, 40(3), 1-23. <https://doi.org/10.1177/0309132515575417>
- Courgeau, D. (1988). *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*. Éditions de l'INED.
- Cresswell, T. (2004). Justice sociale et droit à la mobilité. En S. Allemand, F. Ascher y J. Lévy (Dir.), *Les sens du mouvement* (pp. 145-153). Belin.
- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern Western world*. Routledge.
- Delaunay, D. y Dureau, F. (2004). Componentes sociales y espaciales de la movilidad residencial en Bogotá. *Estudios demográficos y urbanos*, (55), 77-113. <https://doi.org/10.24201/edu.v19i1.1196>
- Di Virgilio, M. M. (2008). *Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios en Buenos Aires*. (Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires, Argentina).
- Di Virgilio, M. M. y Najman, M. (2019). Espacio de vida y tiempo de vida. En E. Meccia (Dir.), *Biografías y*

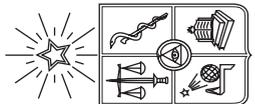
sociedad: métodos y perspectivas (pp. 387-423). Ediciones UNL/Eudeba.

- Domenach, H. y Picouet, M. (1987).** Le caractere de réversibilité dans l'étude des migrations. *Population*, 42(3), 469 - 483. <https://doi.org/10.2307/1532854>
- Dorai, M. K., Hily, M.-A., Loyer, F., y Ma Mung, E. (1998).** *Bilan des travaux sur la circulation migratoire*. Ministère de la Solidarité et de l'Emploi, Direction de la Population et des Migrations (DPM).
- Dupont, V. y Dureau, F. (1988).** *Renouveler l'approche de la dynamique urbaine par l'analyse des migrations ? essai méthodologique à partir d'expériences en Afrique de l'Ouest*. Inter Urba.
- Dupont, V. y Dureau, F. (1994).** Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations à partir de l'Equateur et de l'Inde. *Revue Tiers Monde*, 35(140), 801-829. <https://doi.org/10.3406/tiers.1994.4921>
- Dureau, F. (2004).** Sistemas residenciales. Conceptos y aplicaciones. *Territorios*, (11), 41-70.
- Dureau, F., Dupont, V., Lelievre, E., Lévy, J.-P. y Lulle, T. (Comps.) (2002).** *Metrópolis en movimiento: Una comparación internacional*. Alfaomega.
- Dureau, F. y Flórez, C. E. (1997).** Observar la movilidad espacial en su diversidad: elementos de un enfoque aplicado en Bogotá. En J. Bustamante, D. Delaunay y J. Santibáñez (Coords.), *Taller de medición de la migración internacional*. El Colegio de la Frontera Norte.
- Dureau, F. e Imbert, C. (2014).** L'approche biographique des mobilités résidentielles. En C. Imbert, H. Dubucs, F. Dureau y M. Giroud, *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen* (pp. 33-79). Armand Collin,.
- Ethington, P. J. (2005).** Georg Simmel y la cuestión de la espacialidad. *Trayectorias*, 7(19), 46-58.
- García, C. N., Castellanos, V. A. y Mantecón, A. R. (1996).** *La ciudad de los viajeros. Travestías e imaginarios urbanos, 1994-2000*. Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa, Grijalbo.
- Gilbert, A. y Ward, P. (1982).** Residential movement among the poor: the constraints on housing choice in Latin American cities. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 7(2), 129-149.
- Giroud, M. (2018).** Presencias residenciales, llegadas y permanencias: el habitante del barrio, entre recorrido individual y contextos en movimiento. *Quid 16*, (10), 37-101.
- Gutiérrez, A. (2010).** Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331(86)).
- Henry, L. (1981),** *Dictionnaire démographique multilingue, volume français*. UIESP-Ordina Editions.
- Hernández, C. y Pérez, V. (2021).** El porvenir de la movilidad como derecho social. Reflexiones sobre la configuración de un espacio en construcción. *POSTData*, 26(1), 47-69.
- Hiernaux, D. y González, C. I. (2014).** Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 55-70. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022014000200004>
- Imilan, W. A. y Jirón, P. (2018).** Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16*, (10), 17-36.
- Jirón, P. (2007).** Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility. The case of Santiago de Chile. *Swiss Journal of Sociology*, 33(1).
- Jirón, P. (2010).** Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology*, 4(1), 66-79. <https://doi.org/10.1111/j.1749-5687.2009.00092.x>
- Jirón, P. (2015).** La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial. En *La ciudad que queremos* (pp. 48-61). Biblioteca del Congreso Nacional.

- Le Breton, E. (2005).** *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale.* Armand Colin.
- Le Roux, G. (2015).** *(Re)connaître le stade de peuplement actuel des grandes villes latino-américaines. Diversification des parcours des habitants et des échelles du changement urbain à Bogotá (Colombie).* (Tesis de doctorado en geografía, Université de Poitiers, Francia).
- Le Roux, G. (2019).** *Residential mobility.* En A. M. Orum (Ed.), *The Wiley Blackwell encyclopedia of urban and regional studies* (pp. 1-7). Wiley.
- Lefebvre, H. (1972).** *La revolución urbana.* Alianza Editorial.
- Lulle, T. (2019).** Daily mobility. En A. M. Orum (Ed.), *The Wiley Blackwell encyclopedia of urban and regional studies* (pp. 1-4). Wiley.
- Najman, M. A. (2017).** *Construcción de vivienda social: ¿Motor para la inclusión? Impactos sobre el territorio y las estructuras de oportunidades de sus habitantes.* (Tesis de maestría, FLACSO, Argentina).
- Najman, M. A. (2020).** *¿Vivir mejor? Análisis de las trayectorias hacia la vivienda social y las transformaciones sobre las situaciones de exclusión de sus habitantes.* (Tesis de doctorado, Universidad de Buenos Aires, Argentina).
- Núñez Villalobos, M. A. (2017).** *Los que se van y los que se quedan. Movilidad residencial intraurbana en el municipio de Nezahualcóyotl, 2000-2010.* **Olivera Lozano, G. (1992).** Movilidad residencial y expansión física reciente en la Ciudad de México. *Revista Geográfica*, (115), 55-76.
- Orfeuill, J.-P. (2002).** Les sens de la mobilité. En M. Segaud, J. Brun y J.-C. Driant (Dir.), *Dictionnaire de l'habitat et du logement* (pp. 300-304). Armand Colin.
- Park, R. (1999).** *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana.* Ediciones del Sebal.
- Pérez, V. y Hernández, C. (2020).** Viajar en la metrópolis: la experiencia del transporte y la indefensión ciudadana. *Bordes*, (16), 23-30.
- Poncet, P. y Lussault M. (2003).** Migration. En J. Lévy y M. Lussault (Dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (pp. 615-617). Belin.
- Ramírez, L. (2016).** *Movilidad residencial y trayectorias habitacionales: Un análisis teórico-metodológico de estudios realizados en el Área Metropolitana de Buenos Aires.* (Tesis licenciatura en geografía, Universidad Nacional de La Plata, Argentina).
- Reboratti, C. (Ed.). (1986).** *Se fue a volver, Seminario sobre las migraciones temporales en América Latina.* Pispal-Ciudad-Cenep.
- Río, J. P. d. (2012).** *El lugar de la vivienda social en la ciudad: Un análisis de la política habitacional desde el mercado de localizaciones intra-urbanas y las trayectorias residenciales de los habitantes.* (Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata, Argentina).
<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.464/te.464.pdf>
- Salazar Cruz, C. E. (1999).** *Espacio y vida cotidiana en la ciudad de México.* El Colegio de México.
- Sassone, S. (2002).** *Geográficas de la exclusión. Inmigración limítrofe indocumentada en la Argentina: del sistema-mundo al lugar.* (Tesis de doctorado en geografía, Universidad Nacional de Cuyo, Argentina).
- Segura, R. (2018).** La ciudad de los senderos que se bifurcan (y se entrelazan): centralidades conflictivas y circuitos segregados en una ciudad intermedia de la Argentina. *Universitas Humanística*, (85), 155-181.
<https://doi.org/10.11144/Javeriana.uh85.csbe>
- Segura, R. (2020).** Hacer metrópoli. Viaje, narración y experiencia metropolitana desde el sur del Gran Buenos Aires. *Revista Iluminuras*, 21(54), 46-74.
<https://doi.org/10.22456/1984-1191.103368>
- Segura, R. (2021).** *Las ciudades y las teorías: estudios sociales urbanos.* UNSAM Edita.
- Sheller, M. y Urry, J. (2016).** Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10-25.
<https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

- Simon, G. (1979). *L'espace des travailleurs tunisiens en France. Structures et fonctionnement d'un champ migratoire international*. (Tesis de doctorado en geografía, Université de Poitiers, Francia).
- Smolka, M. (1992). Mobilidade intra-urbana no Rio de Janeiro: da estratificação social à segregação residencial no espaço. *Revista Brasileira de Estudos de População*, 9(2).
- Stark, O. y Bloom, D. E. (1985). The new economics of labor migration. *The American Economic Review*, 75(2), 173-178.
- Tapia, M. (2015). Frontera, movilidad y circulación reciente de peruanos y bolivianos en el norte de Chile. *Revista de Estudios Atacameños*, (50), 195-213. <https://doi.org/10.4067/S0718-10432015000100010>
- Tarrius, A. (1992). *Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*. L'Harmattan.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.
- Velázquez, M. (2014). Dinámica de la movilidad urbana en el corredor sudoeste de la RMBA. *Bifurcaciones*, (16), disponible en <http://www.bifurcaciones.cl/2014/04/dinamica-de-la-movilidad-urbana>
- Velázquez, M. (2018). Derecho a la movilidad. En D. Zunino, G. Giucci y P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 75-62). Biblos.
- Ward, P. M. (1976). Intra-city migration to squatter settlements in Mexico City. *Geoforum*, 7(5), pp. 369-382. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(76\)90069-5](https://doi.org/10.1016/0016-7185(76)90069-5)
- Zunino, D. (2013). Towards a cultural history of underground railways. *Mobility in History*, 4(1), 106-112. <https://doi.org/10.3167/mih.2013.040112>
- Zunino, D. (2014). Meaningful mobilities: the experience of underground travel in the Buenos Aires Subte, 1913–1944. *The Journal of Transport History*, 35(1), 97-113. <https://doi.org/10.7227/TJTH.35.1.7>
- Zunino, D., Giucci, G., y Jirón, P. (Eds.). (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblos.

revista invi



Revista INVI es una publicación periódica, editada por el Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, creada en 1986 con el nombre de Boletín INVI. Es una revista académica con cobertura internacional que difunde los avances en el conocimiento sobre la vivienda, el hábitat residencial, los modos de vida y los estudios territoriales. Revista INVI publica contribuciones originales en español, inglés y portugués, privilegiando aquellas que proponen enfoques inter y multidisciplinares y que son resultado de investigaciones con financiamiento y patrocinio institucional. Se busca, con ello, contribuir al desarrollo del conocimiento científico sobre la vivienda, el hábitat y el territorio y aportar al debate público con publicaciones del más alto nivel académico.

Directora: Dra. Mariela Gaete Reyes, Universidad de Chile, Chile

Editor: Dr. Luis Campos Medina, Universidad de Chile, Chile.

Editores asociados: Dr. Gabriel Felmer, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Pablo Navarrete, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Juan Pablo Urrutia, Universidad de Chile, Chile

Coordinadora editorial: Sandra Rivera, Universidad de Chile, Chile.

Asistente editorial: Katia Venegas, Universidad de Chile, Chile.

COMITÉ EDITORIAL:

Dr. Víctor Delgadillo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Dra. María Mercedes Di Virgilio, CONICET/ IIGG, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dra. Irene Molina, Uppsala Universitet, Suecia.

Dr. Gonzalo Lautaro Ojeda Ledesma, Universidad de Valparaíso, Chile.

Dra. Suzana Pasternak, Universidade de São Paulo, Brasil.

Dr. Javier Ruiz Sánchez, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Dra. Elke Schlack Fuhrmann, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

Sitio web: <http://www.revistainvi.uchile.cl/>

Correo electrónico: revistainvi@uchilefau.cl

Licencia de este artículo: Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0
Internacional (CC BY-SA 4.0)