

TERRITORIOS RELACIONALES. PROPUESTA CONCEPTUAL PARA SITUAR LA MOVILIDAD SUSTENTABLE EN CIUDADES LATINOAMERICANAS

Paola Jirón, Universidad de Chile, paolajiron@uchilefau.cl

Walter Imilan, Universidad de Chile, wimilan@uchilefau.cl

Victoria de la Barra, Universidad de Chile, victoriadelabarra@gmail.com

Resumen

El enfoque de movilidad sustentable surge como una nueva manera de enfrentar la crisis climática, con el objetivo principal de reducir la emisión de CO₂. No obstante, pese a lo innovador de la perspectiva y del fuerte impulso que ha obtenido de parte de organismos internacionales y consultoras, así como de gobiernos nacionales y locales, dicho enfoque no logra capturar la complejidad de los modos de habitar cotidianamente en la ciudad, pues se reduce a entender la movilidad a partir de los diversos modos de transporte y a priorizar los no emisores de CO₂. Desde una mirada relacional del territorio, el enfoque de movilidad cotidiana complementa el de movilidad sustentable y amplía su comprensión. Nociones como trayecto, interdependencia, barreras y facilitadores de movilidad ayudan a dar cuenta de maneras más complejas de habitar y experimentar los territorios. A partir de estudios etnográficos móviles realizados en Santiago de Chile, tanto en momentos pandémicos como pospandémicos, se presentan formas mediante las cuales la movilidad cotidiana puede complementar las intervenciones vinculadas a la movilidad sustentable. Esta mirada ayuda a develar los conflictos políticos que son parte intrínseca de ciudades altamente desiguales, en el contexto latinoamericano y, particularmente, en Chile.

Palabras claves: Movilidad, barreras y facilitadores de movilidad, trayecto.

Abstract

The sustainable mobility approach emerged as a way of facing climate crisis, aiming to reduce CO₂ emissions. However, despite its innovative character, the strong support from international organisations and consultants, as well as national and local governments, sustainable mobility does not fully capture the complexity of urban daily living, as the understanding of mobility is generally reduced to the diverse modes of transport and prioritising those with zero emissions. From a relational approach to territories, the daily mobility approach complements that of sustainable mobility and broadens its comprehension by introducing notions like mobility trajectories, interdependence, barriers and enablers. This approach provides more complex ways of understanding contemporary dwelling practices and territorial experiences. Based on mobile ethnographic research carried out in Santiago de Chile, in pandemic and post-pandemic times, this paper presents ways in which daily mobility can complement interventions linked to sustainable mobility. This approach can unveil the political conflicts that are intrinsically part of highly uneven cities, like those in Latin America, and particularly in Chile.

Keywords: Mobility, barriers and enablers, trajectories

I.Introducción

Al impulsar modos de transporte de bajo consumo de combustibles fósiles para disminuir la emisión de gases de efecto invernadero, la movilidad sustentable se ha consolidado como una de las principales maneras de enfrentar la crisis climática. Discursos y acciones vinculados a esta incluyen, entre otras iniciativas, la promoción de la electromovilidad, la movilidad activa y propuestas de planificación como «la ciudad de quince minutos».¹ Pese a lo relevante del enfoque y al gran impulso que recibe de parte de organismos internacionales, consultoras y gobiernos nacionales y locales, la movilidad sustentable implica una perspectiva que continúa constriñendo la movilidad a un marco definido por los modos de transporte, reduciendo la complejidad de las formas en que se vive la ciudad cotidianamente, en particular en América Latina. El foco de análisis que prioriza los modos no emisores de CO₂ pone escasa atención a las complejidades que experimentan las personas al moverse por la ciudad, y reproduce una mirada que fragmenta las experiencias al dividir las según el modo de transporte empleado. Por otro lado, sus principales referentes conceptuales urbanos provienen del norte global, donde se establecen equilibrios distintos a los de América Latina, tanto en el reparto modal como en las diversas estrategias de movilidad que emplean las personas. En efecto, uno de los principales problemas del enfoque de movilidad sustentable gira en torno a la manera aislada de pensar en las soluciones de movilidad, dejando de lado el hecho práctico de que las personas son multimodales. En tal sentido, este punto de vista se basa en las infraestructuras y los servicios de movilidad, y no en las personas que se trasladan en la ciudad.

Poner el foco en las personas implica observar cómo ellas, en sus prácticas de movilidad cotidiana, ponen en relación diferentes modos, infraestructuras y equipamientos. Esta mirada relacional es el eje del llamado «giro de la movilidad» (Sheller & Urry, 2006; Cresswell, 2010; Jirón & Imilan, 2018). Como parte de este giro, el enfoque de *movilidad cotidiana* tiene el potencial de complementar el de movilidad sustentable, partiendo de una mirada relacional del territorio y considerando que conceptos como *trayectos*, *barreras y facilitadores de movilidad*, *lugarización móvil* e *interdependencia* ayudan a poner en evidencia las complejas maneras que hay de habitar los territorios. Se presentan en este texto los cuatro conceptos mencionados —desarrollados a partir de numerosos estudios realizados en Chile—, que permiten avanzar en la identificación y comprensión de las relaciones que se producen en la movilidad y que la posibilitan. Estos conceptos ayudan a dar cuenta de las experiencias cotidianas de traslado que viven las personas, para ponerlas en el centro del análisis; es decir, funcionan como herramientas concretas para ampliar la comprensión de la movilidad cotidiana.

El presente trabajo se divide en tres partes. En la primera se explica cómo se ha formulado la movilidad sustentable y, en particular, cómo se ha aplicado en América Latina; luego se presenta el enfoque de movilidad cotidiana, con énfasis en un enfoque relacional; y, finalmente, se presentan los cuatro conceptos que permiten operacionalizar el enfoque de movilidad para la intervención urbana. Esta mirada ayuda a develar otras perspectivas sobre conflictos políticos, que son parte intrínseca de ciudades altamente desiguales —como las ciudades de Latinoamérica, deteniéndose, en particular, en Chile—, y a proponer maneras mejor situadas de responder a ellos.

2. Enfoque de movilidad sustentable

¹ Idea desarrollada para París por el urbanista Carlos Moreno (2020) con el propósito de pensar en ciudades en las que se pueda acceder a infraestructura y servicios en menos de quince minutos circulando únicamente a pie o en bicicleta.

El impacto del sector transportes en el medioambiente se pone en discusión a partir de la década de 1990 con el documento *Green Paper on the Impact of Transport on the Environment*, de la Comunidad Europea (European Commission, 1992). Según Holden, Gilpin y Banister (2019), es la primera vez que el concepto *movilidad sustentable* se plantea en la agenda internacional. Dos décadas más tarde, la Organización de las Naciones Unidas presenta la *Agenda 2030 de los objetivos para el desarrollo sustentable* (UN, 2015), con 17 objetivos de desarrollo (ODS) y 169 metas. Esta agenda se considera un hito para orientar las estrategias de desarrollo a nivel mundial; sin embargo, como hacen notar Holden, Gilpin y Banister (2019), llama la atención su escasa referencia al rubro del transporte y sus impactos. Aunque se plantea la necesidad de hacer que los sistemas de transporte sean más sustentables, los planteamientos respecto a cómo lograrlo son difusos y no facilitan el cumplimiento de metas; esto último, a pesar de que el transporte consume alrededor de un tercio de la energía del planeta y causa más problemas sociales y ambientales que cualquier otro sector.

En el campo del transporte, los conceptos *transporte sustentable* y *movilidad sustentable* se utilizan como sinónimos. Tal como aseguran Holden, Gilpin y Banister (2019), la discusión principal respecto a ambos tiene un énfasis ambiental y se sustenta principalmente en las necesidades de desarrollo de los países del hemisferio norte, aunque claramente estas ideas pueden ser relevantes no solo en aquellos contextos políticos y sociales. La preocupación por los impactos ambientales del transporte se basa en el aumento significativo del número de viajes durante el siglo XX —en particular, en automóvil y en avión (Banister, 2008)—, con el consecuente aumento del uso de energía fósil y de la contaminación ambiental del aire, el agua y el suelo (Holden, Gilpin y Banister, 2019). En el caso chileno, el subsector transportes representa casi un 30% de las emisiones de CO₂ del sector energía (MMA, 2017). El mayor número de viajes también tiene como consecuencia el aumento de la congestión vehicular y, sobre todo, del número de personas que mueren por accidentes de tránsito a nivel mundial: en América Latina, en particular, los automóviles representan la principal causa de las muertes por esta causa, seguidos de las motocicletas y, luego, los peatones (OMS, 2018). Lo anterior da cuenta de lo poco sustentable que es este sector de la economía; y, dada la larga vida útil que tienen tanto las infraestructuras de transporte como los vehículos en sí mismos —automóviles, trenes, aviones—, se vislumbra que su transformación no será ni rápida ni pronto (Rodríguez & Cruz, 2018).

Holden, Gilpin y Banister (2019) proponen cuatro etapas en la evolución de los estudios sobre la movilidad sustentable: la primera generación (1992-1993) inicia las discusiones dirigidas a reducir el volumen de transporte; la segunda (1993-2000) busca disminuir el volumen de los viajes y hacer más eficiente el sector; la tercera (2000-2010) pone menos énfasis en la disminución del volumen de los viajes y más foco en reducir la contaminación y la congestión, al igual que en aumentar la competitividad y mejorar la calidad de vida; y la cuarta generación (2010-2018) se enfoca en la descarbonización y en las estrategias vinculadas a la movilidad compartida, el automóvil autónomo y la electromovilidad.

La Unión Internacional de Transporte Público (UITP), entidad defensora de la movilidad urbana sostenible —y única red mundial que reúne a todos los actores del transporte público y los modos de transporte sostenible—, plantea que esta debe basarse en tres «pilares»: un uso del suelo que incorpore las necesidades de movilidad, la restricción del uso del vehículo privado y la promoción

de un sistema de transporte público eficaz (Lizárraga, 2006).² Por otro lado, la Agencia Internacional de Energía (AIE), organización de asesoría de políticas y soluciones para ayudar a los países a garantizar una energía segura, asequible y sostenible —mediante análisis, hojas de ruta, y revisiones de políticas y datos—, propone una combinación de tres políticas para reducir el consumo de combustibles y, por lo tanto, la emisión de contaminantes en el sector del transporte: mejorar la eficiencia de recursos, hacer un mayor uso de los biocombustibles y adoptar vehículos eléctricos a base de hidrógeno (Villalobos & Wilmsmeier, 2016).³

En el ámbito de la planificación urbana, esta discusión ha tenido amplia acogida por parte de agencias internacionales y consultoras como el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial, lo que se ha traducido en aquello que conocemos como propuestas de «movilidad activa». Tal enfoque promueve el uso de la bicicleta y la caminata como modos principales de movilidad que, además de no contaminar, generan beneficios para la salud de una población que se percibe como sedentaria, condición que puede causar problemas de salud como obesidad, hipertensión y diabetes (Koszowski & otros, 2019). Las medidas, en este ámbito, se traducen en mejorar o implementar obras de infraestructura para la movilidad sostenible, incluyendo «vías verdes y humanas» para la bicicleta y la caminata. La infraestructura para bicicletas incluye ciclovías y ciclorrutas segregadas, así como estacionamientos y sistemas de bicicletas compartidas (Mora, Trufello & Oyarzún, 2021), mientras que aquella para caminatas incluye la peatonalización de sectores generalmente céntricos, además de mejoras en los cruces, veredas y calzadas, junto con iluminación, arborización, señalética y botones de pánico. Especial énfasis se pone en la promoción de un urbanismo táctico que propone infraestructuras temporales para estos modos de movilidad (Bicistema Arquitectura y Urbanismo, 2021; Márquez & otros, 2017).

Durante las últimas cuatro décadas, la discusión sobre transporte y movilidad sustentable se ha desplazado de un enfoque basado en cómo hacer más eficiente el sistema de movilidad de personas y bienes a una mayor preocupación por temas medioambientales. Tal como lo reflejan las organizaciones internacionales, ha habido un especial esfuerzo para resaltar la importancia de las implicaciones sociales en la salud, mediante la movilidad activa (Cook, Stevenson, Aldred, Kendall & Cohen, 2022). Sin embargo, es importante resaltar las serias desigualdades —en cuanto a calidad, acceso y condiciones de movilidad— entre ciudades y países del norte y el sur global, y entre grupos sociales en los países del sur global. Este último punto resulta significativo para comprender cómo estas discusiones más amplias sobre el transporte se pueden traducir en estrategias concretas en el ámbito de la planificación tanto del transporte como urbana en general.

El enfoque de movilidad sustentable —y, en particular, la movilidad activa— es relevante y necesario para enfrentar la crisis ambiental, los problemas del sedentarismo y muchas otras dificultades actuales. Sin embargo, presenta dos problemas que cabe destacar: el primero se refiere a que, pese a los esfuerzos por aplicar miradas integrales, el foco está puesto primordialmente en los modos de transporte —automóvil, transporte público, motocicletas, bicicletas, caminata— y no en cómo las personas, habitualmente multimodales, realizan sus viajes. Esta carencia se identifica en la representación de la pirámide de la movilidad sustentable (imagen 1): se priorizan los modos no emisores de CO₂, pero, al mismo tiempo, los modos aparecen separados entre sí, mientras que

² Para mayor información sobre la UITP, véase <https://www.uclg.org/es/node/29213>.

³ Para mayor información sobre la AIE, véase <https://www.iea.org/>.

en la realidad las personas van uniendo modos, y junto a ellos, infraestructuras, equipamientos, lugares, etcétera, que conforman su territorio de movilidad cotidiana. En definitiva, la pirámide ignora que las personas unen los territorios *a través* de los modos y, más específicamente, por medio de sus propios cuerpos. Esto es particularmente evidente en el caso de un sinnúmero de mujeres cuyas responsabilidades de cuidado hacen que los viajes sean multimodales, complejos e interdependientes (Jirón & Gómez, 2018).

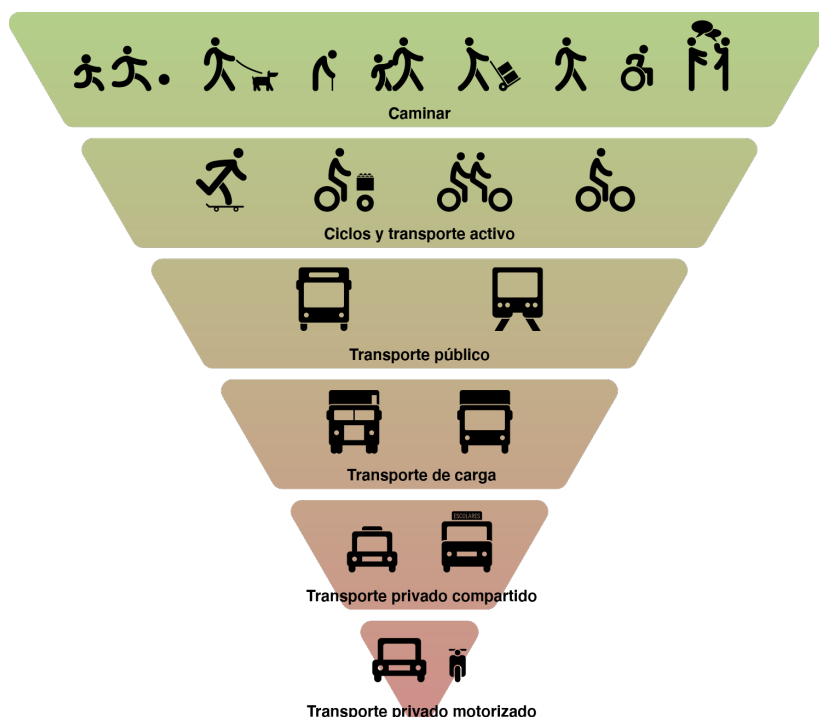


Imagen 1

Pirámide invertida del tráfico. Adaptado de Bicycle Innovation Lab, 2017.

El segundo problema que cabe destacar es que, pese a que la movilidad sustentable y la movilidad activa han sido destacadas en ciudades europeas, adoptar este enfoque en ciudades latinoamericanas requiere situarse en la especificidad de la región y tomar en cuenta las características diversas, desiguales y precarias de sus movilidades. La movilidad sustentable —y, en particular, la movilidad activa— se beneficiará si incorpora la mirada de movilidad cotidiana, ya que esta permite unir formas fraccionadas de privilegiar ciertos modos sobre otros, al mismo tiempo que poner especial énfasis en el medioambiente y la salud de la población.

3. Enfoque de movilidad cotidiana

El enfoque de movilidad cotidiana aborda los desplazamientos que realizan las personas para cumplir con las actividades del día a día, como son el trabajo, la educación, las compras y el cuidado de personas; no obstante, al implementar una perspectiva sobre el rol que cumple el movimiento en la vida cotidiana, este enfoque va más allá de los desplazamientos. Con el fin de realizar diversas actividades habituales, así como de acceder a lugares y a personas, cada quien realiza numerosas prácticas de movilidad que se encuentran en la base de su habitar. De esta forma, el movimiento

de personas y objetos es parte sustancial de cómo se viven y experimentan los territorios, iluminando, con ello, el rol de las movilidades en la organización de la vida urbana contemporánea (Jensen, 2011; Freudendal-Pedersen, 2009; Schwanen, Banister & Bowling, 2012; Vannini, 2009; Gutiérrez, 2010; Zunino, Giucci & Jirón, 2018).

De igual forma, tal como plantea Cresswell (2010), la movilidad implica comprender el movimiento, así como las experiencias y los significados asociados. Tradicionalmente, los estudios urbanos observan el habitar como estático: conciben personas, objetos y prácticas como ceñidas y fijadas a espacios geográficos delimitados; tienden a invisibilizar las experiencias y significados de las personas cuando se mueven. De forma similar, los estudios sobre transporte —al estar más centrados en la eficiencia del desplazamiento y en mucha menor medida en las experiencias de las personas— invisibilizan la múltiple interrelación entre los viajes y las diversas experiencias que se activan según la persona que los realiza.

Es un error seguir concibiendo, por ejemplo, al automovilista, peatón o pasajero como un sujeto en sí mismo y de tipo universal. La edad, el nivel socioeconómico o el género, entre otros aspectos, pueden evidenciar diferencias estructurales, pero también develar experiencias específicas sobre la misma movilidad, como la forma en que se vive, percibe y desarrolla dicha práctica. Así también, y en línea con lo anterior, otro desacierto en el ámbito de la movilidad sustentable es considerar a los habitantes como sujetos unimodales, dado que muy pocas veces las personas realizan sus viajes solo en automóvil o solo en transporte público. La movilidad cotidiana pasa a entenderse como una práctica social (Urry, 2007), una relación social en la que se inscriben y producen relaciones de poder (Cresswell, 2010); en este sentido, no solo expresa las estructuras sociales, sino que —en la medida en que las personas se trasladan—, también las produce y reproduce, afianzando así —o incrementando o disminuyendo— determinadas relaciones desiguales emanadas de las estructuras.

La introducción de la movilidad cotidiana en los estudios sobre transporte y planificación urbana da cuenta de un giro revelador en cuanto a cómo se comprende la relación entre habitantes, infraestructuras y equipamientos de la movilidad. Esto es posible en virtud de que este enfoque pone en el centro de los procesos espaciales a los habitantes y sus experiencias; y es a través de sus prácticas cotidianas que se captura la relación con los elementos sociotécnicos asociados (Jirón & Imilan, 2018).

Aquí resulta relevante diferenciar entre la movilidad cotidiana como objeto de estudio y como enfoque teórico-metodológico. Como *objeto* se refiere al análisis de las prácticas mismas de movilidad, lo que puede otorgar avances importantes —en términos interdisciplinarios— a los estudios sobre transporte, planificación urbana o infraestructura, especialmente en cuanto a las metodologías que definen las intervenciones. En cuanto a la movilidad cotidiana como *enfoque*, el énfasis se vuelca sobre las prácticas móviles y las relaciones que emergen de ellas al observar aspectos específicos de la vida cotidiana —el trabajo, los cuidados y otros— (Jirón & Imilan, 2018). Así, revela aspectos de la vida diaria o del habitar cotidiano que muchas veces resultan invisibles con un enfoque tradicional (Jirón & Zunino, 2017).

Volvamos a la movilidad cotidiana como objeto de estudio. Esta describe tanto lo que sucede en el transcurso del desplazamiento como lo que ocurre antes y después del viaje; esto es, cómo las personas llegan a cada viaje y las consecuencias del mismo. Al observar los viajes en su complejidad puede cambiar, por ejemplo, la noción de viaje cotidiano como tiempo perdido —algo

que prevalece en los estudios de transporte— por otra que repare en él como una práctica social y cultural; es decir, a considerar que durante los viajes puede suceder algo relevante y significativo para las personas. Para definir sus desplazamientos, cada habitante toma decisiones a partir de un conjunto de variables; entre estas, la de eficiencia, pero en diálogo con otras racionalidades basadas en el confort, en la seguridad u otras de orden simbólico. Cada decisión tiene implicancias en la forma en que se experimentan tanto la ciudad como las relaciones con otros habitantes (Jirón & Imilan, 2018).

Junto con la movilidad cotidiana como objeto, su cualidad de enfoque también ofrece herramientas aplicables en la planificación. En todas las prácticas cotidianas la movilidad cumple un rol; y develar esas prácticas deja al descubierto relaciones inadvertidas por los enfoques tradicionales. En efecto, se trata de entender la movilidad como una forma de habitar (Urry, 2007). El principio que justifica este enfoque es la constatación de que la vida cotidiana se experimenta en un continuo, superando la fragmentación que las ciencias y la administración burocrática le imponen a la vida social. Así, diferentes prácticas cotidianas —como trabajar, estudiar, alimentarse o cuidar de otras personas— se suelen fijar en espacios-tiempos discretos o aislados, siendo las distinciones entre espacios de producción y reproducción —o de espacios públicos y privados— los más claros indicadores de este artificio (Jirón & Imilan, 2018), cuando, por el contrario, las vidas se viven en relaciones con y entre personas, territorios, objetos, etcétera.

Las prácticas de la vida cotidiana devienen en un continuo, realizadas tanto en la fijación como en el movimiento, difuminando de esta manera las diferencias entre producción y reproducción, entre lo público y lo privado, y entre otras dualidades que, en la práctica, son atravesadas, combinadas y reconfiguradas una y otra vez, cotidianamente, por las personas. Como enfoque, la movilidad cotidiana conecta diferentes espacios y elabora sobre las relaciones más allá de delimitaciones preestablecidas por lógicas de administración geográfica o por fronteras entre campos sociales. En este sentido, las metodologías móviles tienen un rol significativo, toda vez que permiten «seguir» o «acompañar» el conjunto de prácticas que dan vida a los objetos más allá de las delimitaciones de observación, abriendo espacios-tiempos y redes de relaciones que se encuentran en la base del fenómeno mismo (Jirón & Imilan, 2018).

La comprensión de un territorio como relacional (Massey, 2005) implica verlo más que como un mero contenedor de actividades o como un espacio que se analiza partiendo de una operación abstracta de indicadores georreferenciados en un mapa. Implica reconocer que el territorio impacta en las personas, del mismo modo que las personas lo impactan con sus prácticas y cuerpos. Es entender también que aquello que sucede en un lugar tiene impacto en otro, aunque este sea lejano y a veces la señal resulte imperceptible. Del mismo modo, implica entender que la experiencia territorial no es la misma para todas las personas: cada quien la vive distinto según su nivel socioeconómico, género, edad, ciclo de vida, etnia, habilidades, etcétera; es decir, los impactos de las formas de intervenir el territorio son diversos, y se deben observar en su interseccionalidad (Rodó-Zárate & Baylina, 2018; Hopkins, 2018). Y, sobre todo, es comprender que el territorio es dinámico: los territorios no son fijos, ya que quienes los habitan —humanos y no humanos— viven en constante movimiento. También es evidenciar que las vidas de las personas están interrelacionadas y son interdependientes.

A partir del enfoque de movilidad cotidiana basado en el pensamiento relacional de los territorios se presentan a continuación cuatro conceptos —*trayectos*, *lugarización móvil*, *barreras* y

facilitadores de movilidad e interdependencia— que ayudan a operacionalizarlo, así como a complementar los estudios sobre movilidad sustentable y a comprender la complejidad de las movilidades en la actualidad.

3.1. Trayectos

La idea de trayecto elaborada por Tim Ingold (2007) se plantea como aquel recorrido que es indivisible y continuo. Se diferencia de la creación exclusiva de una ruta o de un camino a seguir; es, más bien, un camino que se puede encontrar por sobre su propio dibujo o trazo. En este sentido, si bien el trayecto tiene una representación en el espacio, esta representación no se encuentra condicionada a una sino a múltiples líneas de desplazamiento y experiencias. El recorrido nunca es exactamente el mismo, sino que va variando según el tiempo y las transformaciones que viven las personas: por ejemplo, si se viaja solo o acompañado, si se viaja de día o de noche, si se es mujer u hombre, niña, niño o adulto mayor. Estas hebras, entretrejidas, dan cuenta de la posición de cada quien en el mundo y establecen diálogos que obtienen información —tanto de lo presente como de lo pasado— de la experiencia propia (Iturra, 2012, p. 218). El trayecto es, sobre todo, una representación del viaje, una forma narrativa que activa o pone en escena la experiencia del viaje. Se podría decir que el trayecto es una forma de narrar el continuo de las experiencias que se suscitan mientras una persona se traslada.

El trayecto se inicia mucho antes de que se emprenda el viaje. Las rutas, los modos de trasladarse, los acompañantes —humanos y no humanos—, entre otros elementos, están definidos mucho antes de que se inicie el viaje, y a menudo dependen de decisiones previas y de condicionantes de vida, tales como ciclo de vida, edad, género, etnia y condición ciudadana. Adicionalmente, el trayecto no termina una vez que el viaje se acaba, ya que este puede acarrear consecuencias importantes y dado que numerosas decisiones subsiguientes —modos, rutas, acompañantes futuros...— se toman a partir de la experiencia misma del viaje.

3.2. Lugarización móvil

El concepto de lugar se comprende tradicionalmente como una localización física, un escenario material y un significado que involucra la apropiación y transformación del espacio y del entorno por parte de los habitantes. El lugar se puede entender como un espacio abierto, permeable y en continua construcción, nunca completo, terminado o delimitado: se encuentra permanentemente en proceso de conformación. Es decir que los lugares se encuentran siempre en proceso, sobre la base de hábitos y prácticas frecuentes, que construyen y reconstruyen el lugar atribuyéndole día a día un significado (Jirón & Iturra, 2011). Los lugares hacen referencia a relaciones, al emplazamiento [desplazamiento o reemplazo] de personas, materiales o imágenes, y a los sistemas diferenciadores que se puedan establecer (Sheller & Urry, 2006). El lugar es el contexto en el cual se desarrollan las prácticas sociales, así como el producto de estas prácticas. De esta manera, la relación entre lugares y prácticas sociales, en particular aquellas que se desarrollan a diario, son de suma importancia y presentan desafíos en los actuales territorios (Jirón & Iturra, 2011).

Una visión clásica de lugar suele remitir a una condición fija y estática (Giglia, 2012; Tuan, 2001); incluso, en algún momento, Augé (1994) planteó la idea de los no-lugares para remitirse a espacios cuya característica es la movilidad. No obstante, al ser observados desde una perspectiva de

movilidad cotidiana, y tomando en cuenta la experiencia de los sujetos, se advierte que los lugares así como los distintos tipos de infraestructura urbana, en sus diferentes usos, se transforman en *lugares móviles* (Jirón, 2010; Jirón, Imilan & Iturra, 2016). Esto significa que la experiencia de movilidad devela espacios que no son rígidos ni fijos, como se piensa tradicionalmente, sino que conforman lugares móviles y, a su vez, en una escala mayor, territorios móviles.

Este proceso de *lugarización* genera dos tipos de lugares: móviles y transientes (Jirón, 2010). La noción de lugares *móviles* hace referencia a un espacio que la persona significa para reflexionar, contemplar, socializar, hacer amistades, sentirse independiente, distraerse o evadirse, entre otras acciones, al momento de moverse. Se pueden atribuir a esta categoría lugares a los que las personas les dan importancia al momento de viajar en ellos: automóviles, buses, trenes o metros. Cabe destacar que, en el campo del transporte y de la planificación urbana, el tiempo utilizado en estos medios de movilización generalmente se considera como inútil o «tiempo muerto» (Jain, 2006; Urry, 2007; sin embargo, en muchos casos el transcurso del viaje es productivo y significado en diferentes sentidos (Jirón, Imilan & Iturra, 2016).

La idea de lugares *transientes*, por su parte, alude a los espacios que al moverse *a través* de ellos, las personas dotan de importancia y significado ya sea por la conveniencia, el ocio, la distracción, la socialización o la recreación que les suponen al momento de moverse a través de ellos (Jirón, 2010). No son lugares de permanencia, sino de tránsito y transición; pero, sin importar la cantidad de tiempo que permanezcan ahí, las personas usuarios se apropian de ellos y les atribuyen múltiples significados. Estos lugares varían en cuanto a tipo, forma y opciones de permanencia; es posible identificar, por ejemplo, mercados (Cresswell, 2006), paraderos de buses, estaciones de servicio (Normark, 2006; Sabbagh, 2006), aeropuertos, parques y calles (Duneier, 1999).

Los lugares móviles cobran verdadera importancia al momento de comprender el espacio público desde la movilidad cotidiana. Cuando el espacio se observa y se entiende como «móvil», no se trata solamente de objetos fijos e irrelevantes que aparecen en el camino de los habitantes, sino de estructuras e infraestructuras que tienen significados importantes para las experiencias cotidianas de las personas a medida que estas se mueven. Al ser identificadas, estas experiencias permiten entender el territorio y, a su vez, planificarlo desde una base más sólida para la toma de decisiones.

3.3. Barreras y facilitadores

Las experiencias móviles son parte de un proceso multiescalar y fluido de generación de lugares móviles. A partir del trayecto, se presentan tramas complejas entre los cuerpos y el espacio-tiempo, y se da cuenta de las barreras y facilitadores que obstaculizan o permiten las movilidades (Jirón & Mansilla, 2013; Jirón, Carrasco & Rebolledo, 2020). Estas barreras y facilitadores modelan el habitar, ya que, al enfrentarlas cotidianamente, las personas, por medio de sus cuerpos, zurcen, conectan los territorios fragmentados. Así, conforman espacialidades que se van modificando de acuerdo con los sucesos que ocurren, y estos influyendo en las decisiones que se toman para elegir los trayectos cotidianos (Jirón y otros, 2022).

Las barreras y facilitadores se pueden categorizar en diez tipos: barreras *financieras*, relacionadas con los costos asociados a los distintos medios de transporte; barreras *físicoespaciales*, relacionadas con la distancia recorrida, la localización de las actividades, las características físicas de los espacios con los que se interactúa o la facilidad de orientación que ofrece el espacio, entre otras

características; barreras *organizacionales*, relacionadas con las múltiples actividades que se llevan a cabo regularmente para coordinar la vida diaria, como comprar, asistir a servicios básicos —salud y educación—, pagar cuentas, acceder al lugar de trabajo, etcétera, las cuales implican un costo de oportunidad y requieren una adecuada gestión del tiempo; barreras *temporales*, referidas al tiempo destinado a viajar, incluyendo la duración de los viajes afectan las decisiones sobre la movilidad; barreras rítmicas vinculadas a los ciclos de la vida, la forma en que el día, la noche, las estaciones, los horarios de los servicios afectan las movilidades; barreras *del saber viajar*, vinculadas a las capacidades de las personas para desplazarse de maneras específicas, por ejemplo, saber conducir o poseer una licencia de conducir, ser capaz de cambiar neumáticos, saber cómo conducir una bicicleta, ser capaz de reparar una bicicleta o sentirse cómodo conduciendo una motocicleta; barreras *tecnológicas*, que involucran la posibilidad y capacidad de utilizar tecnología, así como la disponibilidad de esta para ampliar o facilitar los viajes, o para sustituir la necesidad de realizar viajes físicos mediante el uso de internet o teléfonos móviles, entre otros elementos; barreras *corporales y emocionales*, que tienen que ver con situaciones de peligro, inseguridad, felicidad o aburrimiento que las personas enfrentan en sus viajes; barreras *institucionales*, referidas a las diversas formas en que las instituciones públicas o privadas condicionan los traslados (Jirón & Mansilla, 2013; Jirón et al 2018) y por ultimo las barreras de los otros, referidas a forma en que otras personas u objetos nos facilitan o entorpecen los viajes. Las barreras se presentan muchas veces simultáneas, lo que genera una suerte de espesura de movilidad.⁴

3.4. Interdependencia

Las relaciones sociales y cotidianas no son neutras; están cargadas de negociaciones en las que priman distintos roles asociados a condicionantes de género, ciclo de vida y poder adquisitivo, entre otros (Gómez, 2016). De acuerdo con Jirón y Cortés (2011), estas negociaciones van de la mano con vínculos afectivos y prácticos que pueden generarse entre los miembros de la familia, en la comunidad o a través de la contratación de servicios. En el desplazamiento cotidiano y al aplicar las estrategias de movilidad diaria aparece el vínculo con los otros como una necesidad para la realización de las actividades diarias. Aquí, la movilidad aparece como una red que articula rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas, roles productivos y reproductivos de un número variable de personas relacionadas entre sí por vínculos emocionales y/o prácticos esenciales en la organización de sus vidas cotidianas. Los roles que cumple y la posición que ocupa cada cual no son aspectos estáticos: varían según las etapas del ciclo de vida, las condiciones económicas y los roles de género, entre otras variables tales como etnicidad y condiciones físicas (Jirón & Cortés, 2011).

El concepto de interdependencia resulta adecuado para describir, discutir y comprender las condiciones y consecuencias de las formas de movilidad cotidiana entre los habitantes de una ciudad. Este complejo sistema de prácticas de movilidad involucra no solo observar la movilidad de los adultos sino también las de otros miembros del hogar y las redes sociales, inherentemente vinculadas a la movilidad individual. En este sentido, la relación entre niños y adultos no son unilaterales, es decir, no solo los hijos son dependientes de sus padres para llegar al jardín infantil o el colegio, sino que los padres también dependen de ellos para lograr actividades productivas, recreacionales, reproductivas y otras. El cuidado no solo implica enfermedad y alimentación:

⁴ Estas barreras forman parte del juego *Trayectoria*, que busca ser una herramienta para dar cuenta de trayectos, así como de barreras y facilitadores de movilidad. El juego se puede descargar en trayectoria.cl.

incluye cumpleaños, visitas a —y de— amigos, actividades de aprendizaje, etcétera. En consecuencia, resulta más pertinente hablar de interdependencia que de in/dependencia (O'Brien, Jones, Sloan & Rustin, 2000). Al intentar comprender la movilidad de una persona resulta casi imposible separarla de los desplazamientos de otros miembros del hogar o de sus redes sociales, ya que siempre se entrecruzan. En este sentido, las decisiones de movilidad casi nunca son individuales; están imbricadas, más bien, en una serie de decisiones y negociaciones previas que suceden mucho antes de salir del hogar.

Las redes de interdependencia generan relaciones asimétricas, en las que por lo común el peso de las responsabilidades que asumen los miembros de la red presenta fuertes diferencias. Los diversos roles femeninos inciden en la movilidad, pues en sus movimientos diarios las mujeres tienen que resolver tareas productivas y reproductivas, así como ocasionales roles comunitarios. Pese a que los roles masculinos se ven impactados por este proceso, su manifestación concreta parece hallarse principalmente en la ejecución, mientras que la responsabilidad de planificación, organización y coordinación de la red se asume habitualmente como una carga que corresponde a las mujeres (Jirón & Cortés, 2011).

El tiempo dedicado al cuidado merece específicamente una mayor atención, ya que tiene implicaciones severas en la movilidad e interdependencia de las personas (Sánchez de Madariaga, 2009, 2016; Hernández & Rossel, 2015), como el desarrollo de estrategias para hacer más eficaz el desplazamiento por la ciudad y acercarse a los apoyos requeridos. El concepto de «movilidad del cuidado», acuñado por Sánchez de Madariaga (2009), reconoce la necesidad de evaluar y hacer visibles los desplazamientos diarios asociados con las tareas del cuidado. Tanto la movilidad interdependiente como la movilidad del cuidado develan nuevas formas de organización de la vida cotidiana, con una redefinición de las categorías sociales —clase, género, generación...— como categorías que coexisten, se van modificando a lo largo de la vida —y durante el día— y al observarlas en movimiento es posible comprender cómo se activan territorialmente. En algunos casos esto se resuelve sobrecargando las redes familiares y comunitarias; en otros, por medio de la mercantilización del cuidado; y en otros más, complementando la interdependencia con el uso de tecnologías como internet o telefonía celular (Jirón, Carrasco & Rebolledo, 2022). Lo que resulta significativo es que la movilidad es esencial para llevar a cabo estos cuidados; y, por ende, la importancia de comprenderla en su complejidad.

4. Hacia territorios relacionales de la movilidad sostenible

El enfoque de movilidad cotidiana potencia una lectura relacional de los territorios (Massey, 2005) que, a diferencia de los enfoques tradicionales, da cuenta de las diversidades que albergan dichos territorios. Ejemplo de ello son las múltiples escalas del habitar que se unen a través de la movilidad, desde lo íntimo —el cuerpo, la vivienda, el barrio— hasta lo nacional y lo transnacional, todas mediadas por prácticas presenciales o virtuales y produciéndose de forma simultánea.

Existe un desafío importante para la planificación urbana: conocer la experiencia de sus habitantes al moverse por los territorios. Al ser más compleja de lo que estima su tratamiento tradicional por la planificación, la movilidad también plantea implicancias mucho más extendidas en la vida de los habitantes. Comprender el habitar móvil se expresa en la identificación de «territorios móviles».

Por ende, volviendo a la idea de movilidad sustentable, la forma en que la noción de movilidad cotidiana puede aportar a este enfoque implica superar la mirada de la movilidad a partir de *modos* y pensarla a partir de *trayectos*. Estos trayectos pueden incluir múltiples modos, pero también múltiples escalas espaciotemporales que emergen no jerarquizadas. Un análisis que privilegie los modos —bicicleta, caminata, transporte público, transporte privado...— no permitirá comprender la complejidad del viaje ni proponer formas relacionales de resolver dicha complejidad. La noción de lugarización móvil, por otro lado, complementa la de trayecto, puesto que a través de ella se evidencia cómo las personas van dotando de significaciones a sus viajes.

Un análisis múltiple de las diversas trabas que impiden la lugarización móvil permitiría mejorar en alguna medida la experiencia del viaje, que se ve afectada de manera distinta según las barreras y los facilitadores de movilidad que se presenten. Reconocer barreras y facilitadores posibilita una comprensión más compleja de la accesibilidad que simplemente observar la maximización del recurso tiempo, dando cuenta de las múltiples formas en que las personas enfrentan su movilidad, y resuelven las desigualdades. Finalmente, superar la mirada individual del viaje —así como de las decisiones que se toman para moverse— y enfocarse en la interdependencia puede ayudar a proponer medios más realistas y diversos de obtener una movilidad más sustentable.

Lo anterior requiere diagnósticos territoriales de la movilidad, pero también propuestas de acciones e intervenciones, además de herramientas de monitoreo y evaluación. Y pensar que, así como es posible entender el territorio de manera relacional, lo mismo puede ocurrir con el tiempo y el espacio. Las prácticas de movilidad actuales incidirán significativamente en el futuro que se pueda vivir; por lo tanto, la movilidad sustentable puede generar no solo habitantes más saludables, sino, sobre todo, formas posibles de vivir un futuro más equitativo, amable y cuidadoso.

Bibliografía

- Augé, Marc (1994). *Los «no lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Banister, David (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15, 73-80.
<https://bit.ly/3MBHvRa>
- Bicycle Innovation Lab (2017) The reverse Traffic Pyramid. Bicycleinnovationlab.dk
- Bicistema Arquitectura y Urbanismo (2021). *Manual de replicabilidad. Piloto de urbanismo táctico «Me nuevo segura»*. Caracas: CAF, Banco de Desarrollo de América Latina. <https://bit.ly/3pDeTxN>
- Cook, Simon; Lorna Stevenson, Rachel Aldred, Matt Kendall & Tom Cohen (2022). More than walking and cycling: What is ‘active travel’? *Transport Policy*, 126, 151-161, <https://bit.ly/3nUhjYg>
- Cresswell, Timothy (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Nueva York: Routledge. <https://bit.ly/3W3c84Z>
- Cresswell, Timothy (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. <https://bit.ly/3px4Udd>
- Cresswell, Timothy (2011). Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, 35(4), 550-558.
- Duneier, Mitchell (1999). *Sidewalk*. Nueva York: Farrar, Strauss and Giroux.

- European Commission (1992). *Green Paper on the Impact of Transport on the Environment. A Community Strategy for «Sustainable Mobility»*. COM (92) 46, Final. Bruselas: Commission of the European Communities. <https://bit.ly/3IkHUoC>
- Freudendal-Pedersen, Malene (2009). *Mobility in daily life: Between freedom and unfreedom*. Surrey, Reino Unido: Ashgate.
- Giglia, Ángela (2012). *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona y México, D. F.: Anthropos y Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.
- Gómez, Javiera (2016). «La relación entre movilidad y anclajes: análisis de caso en la comuna de Huechuraba» (tesis de maestría). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- GORE, Gobierno Metropolitano Regional de Santiago. (2022). Santiago pedaleable. Santiago caminable. *Stgo conectado. Movilidad activa para todas y todos*. <https://bit.ly/3pH14hU>
- Gutiérrez, Andrea (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 14(331). <https://bit.ly/3o8iJOT>
- Hernández, Diego y Cecilia Rossel (2015). Inequality and access to social services in Latin America: space-time constraints of child health checkups and prenatal care in Montevideo. *Journal of Transport Geography*, 44, 24-32.
- Holden, Erling; Geoffrey Gilpin & David Banister (2019). Sustainable Mobility at Thirty. *Sustainability*, 11(7). <https://bit.ly/3pFGsGS>
- Hopkins, Peter (2018). Feminist geographies and intersectionality. *Gender, Place & Culture*, 25(4), 585-590. DOI: 10.1080/0966369X.2018.1460331
- Ingold, Tim (2007). *Lines: A brief history*. Abingdon, Reino Unido, y Nueva York: Routledge.
- Iturra, Luis (2012). «La ciudad entretejida: explorando la experiencia del Tiempo Espacio en el hábitat residencial desde una aproximación etnográfica visual» (tesis de maestría). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Jain, Juliet (2006). By passing and WAPing: Reconfiguring Timetables for «Real-time» Mobility. En Mimi Sheller & John Urry, *Mobile Technologies of the City*, pp. 79-101. Abingdon, Reino Unido: Routledge.
- Jensen, Anne (2011). Mobility, Space and Power: On the Multiplicities of Seeing Mobility. *Mobilities*, 6(2), 255-271.
- Jirón, Paola (2010). Repetition and Difference: Rhythms and Mobile Place-making in Santiago de Chile. En Tim Edensor (ed.), *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Bodies*, pp. 129-143. Farnham, Reino Unido: Ashgate.
- Jirón, Paola & Susana Cortés (2011). Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques. En *International Workshop: The Everyday Life of Multi-Local Families. Concepts, Methods and the Example of Post-Separation Families*. Múnich, 20-21 de octubre.
- Jirón, Paola & Luis Iturra (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitectura del Sur*, 39, 44-57. <https://bit.ly/42N592Q>
- Jirón, Paola & Pablo Mansilla (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 56, 53-74.

- Jirón, Paola & Dahn Zunino (2017) Presentación. *Dossier Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. Transporte y Territorio*, 16, 1-8. <https://bit.ly/41Eu72V>
- Jirón, Paola & Javiera Gómez (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30(2), 55-72. <https://bit.ly/450mzua>
- Jirón, Paola & Walter Imilan (2018, diciembre-2019, marzo). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10, 17-36. <https://bit.ly/3I9cSzK>
- Jirón, Paola & Walter Imilan (2021). Infraestructuras temporales o las precarias formas de construir ciudad en América Latina. En Dhan Zunino Singh, Valeria Gruschetsky y Melina Piglia (coord.), *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Buenos Aires: Teseo. <https://bit.ly/3nWqurk>
- Jirón, Paola; Walter Imilan & Luis Iturra (2016). Relearning to travel in Santiago: the importance of mobile place-making and travelling know-how. *Cultural Geographies*, 23(4), 599-614. <https://bit.ly/3MxAjFB>
- Jirón, Paola; Juan Antonio Carrasco & Marcela Rebolledo (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research. Part A: Policy and Practice*, 140, 204-214. <https://bit.ly/41sAsy9>
- Jirón, Paola; Macarena Solar-Ortega, Daniela Rubio, Susana Cortés, Beatriz Cid & Juan Antonio Carrasco (2022). La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad. *INVI*, 37(104), 199-229. <https://bit.ly/41zto30>
- Koszowski, Caroline; Regine Gerike, Stefan Hubrich, Thomas Götschi, Maria Pohle & Rico Wittwer (2019). Active Mobility: Bringing Together Transport Planning, Urban Planning, and Public Health. En Beate Müller & Gedeon Meyer (eds.), *Towards User-Centric Transport in Europe. Challenges, Solutions and Collaborations*, pp. 149-171. Nueva York: Springer Cham.
- Lizárraga Mollinedo, Carmen (2006, septiembre-diciembre). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, VI(22), 1-35. Toluca, México.
- Márquez, Juan C. (ed.); Manuel Rodríguez Porcel, Ana María Pinto, Daniel Páez, Miguel Ángel Ortiz, Jeroen Buis & Liliana González (2017). *Cómo impulsar el ciclismo urbano: recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo. <https://bit.ly/3OhECGg>
- Massey, Doreen (2005). *For Space*. Londres: Sage.
- Millonig, Alexandra (2021). What Drives Us to Walk: Understanding Components and Processes of Behaviour Change Towards Active Mobility. *Active Travel Studies: An Interdisciplinary Journal*, 1(1): 4, 1-6. <https://bit.ly/3Ocx8Et>
- MMA, Ministerio del Medio Ambiente (2017). *Informe del inventario nacional de gases de efecto invernadero de Chile*. Serie 1990-2013. MMA: Santiago de Chile. <https://bit.ly/2yrOrtc>
- Mora, Rodrigo; Ricardo Truffello & Gabriel Oyarzún (2021). Equity and accessibility of cycling infrastructure: An analysis of Santiago de Chile, *Journal of Transport Geography*, 91. <https://bit.ly/3W7IjQB>
- Moreno, Carlos (2020). *Droit de cité: de la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure"*. París: Editions de l'Observatoire.
- Normark, Daniel (2006). Tending to Mobility: Intensities of Staying at the Petrol Station. *Environment and Planning A*, 38(2), 241-252.

- O'Brien, Margaret; Deborah Jones, David Sloan & Michael Rustin (2000). Children's independent spatial mobility in the urban public realm. *Childhood*, 7(3), 257-277.
- OMS, Organización Mundial de la Salud (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Ginebra: OMS. <https://bit.ly/3W40RS2>
- Rodó-Zárate, María & Mireia Baylina (2018). Intersectionality in feminist geographies. *Gender, Place & Culture*, 25(4), 547-553.
- Rodríguez, Rodrigo & Laura Cruz (2018). Transporte sostenible. En Dahn Zunino, Guillermo Giucci & Paola Jirón (eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 187-195). Buenos Aires: Biblos.
- Sabbagh, Juan (2006). Estaciones de servicio. *ARQ*, 62, 62-65.
- Sánchez de Madariaga, Inés (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 41(161-162), 581-598. <https://bit.ly/3WfOwKI>
- Sánchez de Madariaga, Inés (2016). Mobility of care: Introducing new concepts in urban transport. En Inés Sánchez de Madariaga y Marion Roberts (eds.), *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*. Londres: Routledge.
- Sheller, Mimi & Urry, John (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226.
- Schwanen, Tim; David Banister & Anne Bowling (2012). Independence and mobility in later life. *Geoforum*, 43(6), 1313-1322. <https://bit.ly/3BtBTSs>
- Tuan, Yi-Fu (2001). *Space and Place: The Perspective of Experience*. University of Minnesota Press.
- UN, United Nations (2015). *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. A/RES/70/1. <https://bit.ly/41FrX39>
- Urry, John (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Vannini, Phillip (ed.) (2009). *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Travelled*. Farnham, Reino Unido: Ashgate.
- Villalobos, Julio y Gordon Wilmsmeier (2016). Estrategias y herramientas para la eficiencia energética y la sostenibilidad del transporte de carga por carretera. *Boletín FAL. Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y El Caribe*, 349(5). <https://bit.ly/42Vmm9R>
- Zunino Dhan; Guillermo Giucci y Paola Jirón (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.