



Paola Jirón Martínez

PhD en Planificación Urbana y Regional, London School of Economics and Political Science, Reino Unido; Ms Sc Vivienda en Desarrollo, University College London, University London; Bachelor of Commerce, Concordia University; Diploma en Políticas y Planificación de Género, University College London, University London; Diploma en Economía Urbana, Pontificia Universidad Católica de Chile. Profesora Asistente, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.

La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial

Paola Jirón Martínez



La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial

A primera vista, los contenidos de la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano, pueden parecer genéricos o lugares comunes para algunos, con consideraciones como equidad, competitividad, patrimonio, medio ambiente, gobernanza y en general un poco de todo. Pero si se observa con más detalle y se reconoce las posibilidades, entonces puede resultar un instrumento de gran utilidad para la planificación urbana en Chile. En este contexto, esta instancia ofrece oportunidades para avanzar en ciertas temáticas como la movilidad que aún se encuentran en estado bastante básico tanto en la normativa e instrumentos de planificación, como en las metodologías y sobre todo en las prácticas del urbanismo en Chile.

Es necesario precisar que, pese a que se presenta como una mirada nueva, los problemas de movilidad siempre han existido, tanto a nivel urbano como rural, a nivel nacional como internacional, en términos de velocidad, distancia, mo-

dos, costo, consecuencias, entre otros, y siempre ha existido alguna mirada que ha abordado estos distintos fenómenos. Lo nuevo e innovador de mirar la ciudad y el territorio desde la movilidad, es que comprenderla no solo en su dimensión de movimiento, sino también en sus significados y experiencias, unifica, integra y permite develar formas de hacer ciudad que hasta ahora están separadas, fragmentadas, inconexas o simplemente invisibles. Parte del desafío que se presenta hoy en día tiene que ver con que aquellas políticas públicas e intervenciones con algún impacto territorial no siempre funcionan de manera integral, muy por el contrario, se implantan en el territorio de manera aislada sin embargo, su impacto en el territorio y en sus habitantes es bastante dinámico y genera grandes problemas en su implementación. Parte de las consecuencias de su impacto es que muchas veces son las personas que habitan estos territorios las encargados de zurcir las inconexas formas de intervenir el territorio.

La mirada de la movilidad también es útil porque por medio de su aplicación es posible visibilizar y problematizar muchos aspectos que se ocultan en los diagnósticos tradicionales, ya que al ser miradas parciales, no logran develar lo que sucede precisamente en esos espacios liminales entre distintas disciplinas, intervenciones y políticas. La mirada de la movilidad permite develar esos puntos ciegos que resultan tan difíciles de ver. El presente documento intenta, por un lado, sistematizar la discusión existente sobre la movilidad, explicar en qué consiste y las implicancias que esta puede tener. Por otro, propone dimensiones por medio de las cuales la movilidad puede dar luces sobre lo que sucede en el territorio. Finalmente, indica algunos de los aspectos en los cuales la movilidad puede ser utilizada para mejorar la gestión e intervención en el territorio.

Enfoque de movilidad

El enfoque de movilidad cotidiana no solo hace referencia al desplazamiento físico de las personas desde un espacio a otro en el territorio, sino que también se refiere a los significados que estas movilidades generan en términos de sus consecuencias sociales, culturales, económicas, físicas, entre otras y por otro lado, las experiencias de las personas sobre estos despla-

zamientos. Este enfoque resulta fundamental para entender la relación entre sociedad y tiempo-espacio ya que la movilidad es un elemento dominante y constitutivo del vivir contemporáneo y del espacio urbano. Al examinar de cerca la forma en que se vive este movimiento, las ideas de fijación, permanencia y dualidad presentes en la mayor parte de los análisis urbanos comienzan a ser cuestionadas y las experiencias móviles emergen como procesos fluidos y multiescalares en su complejidad situada. Esta manera de analizar las prácticas es parte del giro de la movilidad (Urry, 2007; Cresswell, 2010) que está permitiendo avances considerables en términos teóricos, metodológicos y prácticos para comprender las sociedades contemporáneas.

En general el desplazamiento no ha sido lo suficientemente investigado, excepto por el trabajo de ingenieros, geógrafos y economistas de transporte que tienden a examinar el movimiento de las personas y cosas. Sin embargo, comprender tales conexiones requiere concentrarse, además, en las consecuencias y experiencias que estos movimientos generan, ya que la movilidad es más bien un medio para lograr actividades de naturaleza social y no el objetivo de tales actividades.

Al mismo tiempo, mientras que la investigación en el área de transporte desatiende los procesos sociales involucrados en los viajes y cómo estos

afectan las vidas de las personas, gran parte de las investigaciones en las ciencias sociales han sido a-móviles, es decir, ignoran los movimientos que las personas hacen para llegar al trabajo, el estudio, la familia, los lugares de ocio y las actividades de placer. Un enfoque comprensivo de las prácticas de movilidad requiere comprender la realidad contemporánea del movimiento y el impacto que éstas generan en términos de la construcción de lugares urbanos, es decir, de la apropiación y significación del espacio urbano.

Por otro lado, una de las experiencias cotidianas que más inciden en la calidad de vida urbana es la de la movilidad cotidiana. Esto se debe a que la vida urbana contemporánea se encuentra cada vez más impactada por la movilidad, sea ésta física o virtual, en autobús o en automóvil, a pie o en bicicleta. Del mismo modo, la *no* movilidad, o la movilidad restringida, puede ser uno de los aspectos que más certeramente refleja las desigualdades que se viven en nuestras ciudades, debido a las diversas dinámicas que afectan los centros urbanos en la actualidad.

Hoy en día las experiencias de movilidad reflejan una accesibilidad diferenciada a espacios de educación, empleo, salud, recreación, entre otros. Además, se basan en distintas condiciones sociales que también inciden en la posibilidad de encuentro o desencuentro durante la experiencia. Es decir, la movilidad cotidiana es relevante para la calidad de vida urbana, por un lado en

cuanto al acceso a diferentes espacios en la ciudad, pero por otro lado, también es significativa en relación a cómo, cuándo y con quién se lleva a cabo o no esta movilidad.

Cabe resaltar que la experiencia de movilidad tiene implicancias en la vida de las personas que no son homogéneas; estas experiencias urbanas se viven de manera diferenciada por hombres y mujeres, niñas y niños. Lo que hace que la práctica de habitar la ciudad sea distinta y tenga diversas implicancias, así como en las posibles recomendaciones de políticas para superar las desigualdades. Existen en esta práctica formas diferenciadas de experimentar la ciudad que surgen, entre otras cosas, por las diferencias de género, que se cruzan con diferencias de edad, ciclo de vida, etnia, ingreso, habilidad, entre otras. Las diferencias de género, es decir cómo hombres y mujeres experimentan de manera diferenciada la movilidad, tienen consecuencias en la vida cotidiana y la calidad de vida urbana.

Comprender las actividades diarias de las personas en el tiempo y el espacio es útil, por tres razones. Primero, porque las intervenciones urbanas actuales no incorporan la forma en que las personas experimentan la ciudad, ya que la planificación urbana y de transporte se informa principalmente por medio de datos abstractos sobre la ciudad, a lo que se suma el hecho de que existe poco reconocimiento de cómo la vida cotidiana retroalimenta las políticas y viceversa.

Existe el peligro de instrumentalizar lo cotidiano al catalogarlo de tal forma que la planificación mecanice la vida cotidiana, al intentar modificar el comportamiento como una forma de ingeniería social. Segundo, puede ser entendida como la manera más cercana de entender lo que realmente está sucediendo, cómo las vidas se ven afectadas por eventos, en vez de números abstractos y teorías que muchas veces están desvinculadas de lo que hacen las personas. Finalmente, el uso de metodologías adecuadas incide en cómo se puede entender la movilidad cotidiana, y la incorporación de metodologías que observen tanto las experiencias, como la espacialidad que estas generan pueden ser de gran utilidad para la forma en que se implemente una política de desarrollo urbano

A continuación se presentan cuatro temáticas en que la mirada de movilidad puede dar luces al momento de implementar una política de desarrollo urbano: la intermodalidad, la accesibilidad, el espacio y la fragmentación urbana, y la interdependencia.

1. La intermodalidad

Uno de los aspectos fundamentales de la movilidad comprendida desde su práctica, es que ayuda a unificar la forma en que la planificación separa los espacios, pero que las personas unifican a través de su experiencia espacial. Cuando

se analiza la forma en que las personas viajan todos los días, se puede observar que ellas no separan los modos en los que viajan, es decir, sus trayectos incluyen generalmente una serie de modos de viaje que determinan su experiencia. Por ejemplo una persona que utiliza el transporte público en ciudades como Santiago, generalmente camina desde su casa al paradero, espera hasta que llegue el bus, toma el bus, muchas veces se baja en una estación intermodal y toma otro bus o un metro, al salir del metro puede que camine otro tramo y puede que también tome un colectivo que lo lleve cerca de su destino y luego camine otro tramo final. Esto mismo puede sucederle a un ciclista, a un automovilista o a un peatón, que pese a que en la persona predomine un modo de viaje, sus trayectorias son mixtas. Al comprender la movilidad a partir de la trayectoria y no solo el modo, se genera una comprensión de la intermodalidad a la que son sometidas las personas diariamente y se puede detectar que muchos de los conflictos pueden suceder en el cambio modal o que muchas de las soluciones a problemas pueden ser intervenidas comprendiendo la intermodalidad. Esto también implica que quizás gran parte del malestar que muchos usuarios del transporte público viven, no solo se inicia en el metro, por ejemplo sino que es un cúmulo de experiencias difíciles que se inician desde el momento en que se sale del hogar.

Actualmente la planificación de la movilidad se realiza según modos, y se define el funcionamiento del metro o el tren por un lado, los automóviles por otro, el sistema de buses por otro, las bicicletas por otro y los peatones por otro, sin considerar que los usuarios de todos estos modos pueden ser los mismos. En este sentido, automovilistas, ciclistas, peatones o usuarios del transporte público enfrentan dificultades permanentes en los intercambios modales.

Si comprendemos que las necesidades de movilidad en la ciudad han aumentado debido, por ejemplo, a las nuevas formas de empleo flexible, los nuevos patrones de consumo, la expansión urbana, la segregación social, entonces también aumentan las demandas por mejores y nuevas formas de moverse y las dinámicas de movimiento en sí mismas. Los viajeros muchas veces cambian del auto al metro, caminan y estacionan bicicletas, y estas son parte de las prácticas intermodales cotidianas.

Existen importantes esfuerzos por generar intervenciones que intentan disminuir los tiempos de un modo de viaje, incrementar su seguridad y servicio, disminuir la congestión, pero existen pocas iniciativas para analizar y promover una mejora en la relación entre estos distintos modos. La principal dificultad radica en pensar que los viajeros son mono-modales, mientras que la vida cotidiana se desarrolla, definitivamente, de forma intermodal.

Ciudades como Santiago, que son intensamente segregadoras, aglomerando deficiencias urbanas y desigualdades territoriales, generan poca posibilidad de mejorar la accesibilidad a las oportunidades que ofrecen. Desde la movilidad, esto genera una doble segregación: encontrarse aislados en la localización residencial y con serias dificultades para acceder al resto de la ciudad, y cuando se hace, este acceso es en sí mismo segregado.

En este contexto, existe un desafío importante para planificadores: conocer cómo es la experiencia de moverse por la ciudad. Las intervenciones urbanas deben considerar cómo las personas se mueven, incluyendo el reconocimiento que las personas se mueven en más de un modo y responder así en sus diseños. Esto significa que, más que disminuir los tiempos de viaje, es imprescindible vincular mejor los distintos modos en que el viajero se mueve. Esto también implica utilizar las intervenciones en el territorio vinculadas a la movilidad para integrar a los habitantes.

2. La accesibilidad

Lo anterior nos lleva a la segunda temática de gran relevancia desde la movilidad: la accesibilidad. La literatura vinculada a estos temas, indica que el transporte, la movilidad y específicamente la accesibilidad han sido reconocidos como

aspectos significativos de procesos de desigualdad y exclusión social en la ciudad. Dentro de los factores que ejercen mayor incidencia en este proceso incluyen, por un lado, aquellos vinculados a aspectos socio económicos y culturales de los individuos como ingreso, edad, género, etnia, ciclo de vida o discapacidad, y por otro lado, aquellos vinculados a la infraestructura de accesibilidad como la provisión y disponibilidad de transporte público o privado y las condiciones que la estructura urbana presenta. Lo que aún no ha sido suficientemente investigado, según Lucas (2012) tiene relación con cómo sucede esta exclusión, cómo se vinculan ambos factores, cómo la viven los habitantes urbanos y cuáles son sus consecuencias en los estilos de vida y oportunidades de los individuos, así como los efectos más amplios en la sociedad (Jirón y Mansilla, 2013).

Cuando se reconoce la accesibilidad como uno de los principales aspectos de la exclusión social en la ciudad, las intervenciones urbanas intentan aumentar la dotación de transporte como una forma de solucionar el problema. Sin embargo, un análisis detenido de las prácticas de movilidad cotidiana revela que si bien el transporte puede ser un gran obstáculo para la accesibilidad, es necesario generar una aproximación a otros tipos de barreras que den cuenta de la multiplicidad de obstáculos que las personas enfrentan cotidianamente, comprendiendo los

ritmos, rutinas y hábitos propios de la vida diaria que dan una “espesura” a la accesibilidad (Jirón y Mansilla, 2013).

El concepto de accesibilidad se ha vuelto un término polisémico, producto de que las diversas miradas que se han abocado a su estudio (arquitectura, geografía, ingeniería del transporte, entre otras disciplinas). Cerda y Marmolejo (2010) identifican tres formas conceptuales mediante las cuales se ha enfrentado el estudio de accesibilidad: la concepción física, la económica y la social. Pese a que la manera de analizar la accesibilidad en los enfoques físicos o económicos ha resultado ser de gran utilidad para reconocer las implicancias de la movilidad en la exclusión social, ella no presta adecuada atención a las reales prácticas individuales que se llevan a cabo diariamente o a la forma en que las personas hacen uso de la movilidad para propósitos ajenos al transporte. Asimismo, tal como lo sugieren Cass et al. (2005), no existen muchas referencias a la manera en que las personas acceden a sus redes de relaciones.

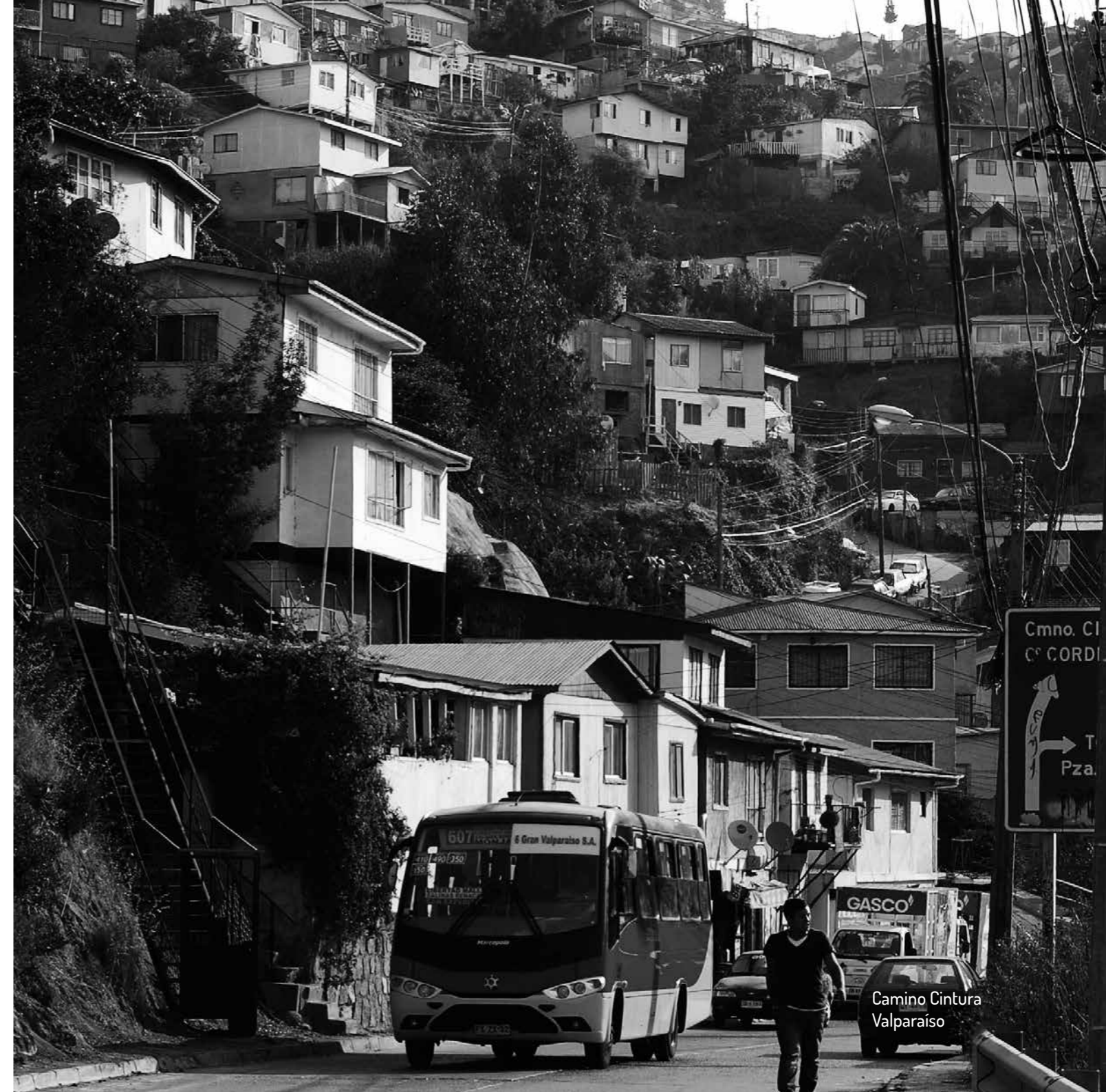
Por otro lado, un aspecto que explica la importancia de la movilidad es la gran influencia que tiene en la vida cotidiana de las personas, puesto que las vidas no quedan suspendidas durante el desplazamiento diario. El tiempo que se utiliza en desplazarse no es tiempo perdido, ya que diversas situaciones ocurren en los momentos móviles y en los espacios en que las personas

se mueven, muchas veces otorgan significado y sentido de apropiación para los viajeros (Jirón e Iturra 2011). Al mismo tiempo otorgan oportunidades, en el bus, el metro, el automóvil o desde estos espacios, para apropiarse y acceder a otras experiencias y oportunidades en la ciudad.

Así, para poder comprender la forma en que la movilidad influye en la exclusión social, y adaptando el trabajo de Cass et al. (2005), se propone aquí analizar la accesibilidad como **la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad**. Si bien esta definición no captura todas las dimensiones de la exclusión social, entrega una mayor comprensión respecto de las implicancias de lo que significa estar conectado o desconectado, de las capacidades que las personas tienen para entrar o salir, las consecuencias de ser excluido o el hecho de escoger donde vivir; de este modo, se observan los tipos de conexiones, de tiempo, espacio y de relaciones (Jirón y Mansilla, 2013).

Aquí se sugiere que la accesibilidad a las prácticas diarias, relaciones y lugares sea analizada de acuerdo a barreras financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidades y tecnológicas. Las barreras de tipo **financiero** pueden afectar, por ejemplo, el costo de utilizar distintos medios de transporte, la capacidad o

disponibilidad para pagar peaje, estacionamiento, por ejemplo. Las dimensiones **físicas** pueden estar relacionadas con la distancia recorrida, con el aspecto físico o condición de los espacios con los que se interactúa, como por ejemplo calles, aceras, paraderos de buses, buses, metros, andenes, caminos para bicicletas o parques, o con la facilidad de orientación que ofrece el espacio, entre otros. Las restricciones **organizacionales** están relacionadas con las actividades múltiples que las personas llevan a cabo regularmente para coordinar su vida diaria, estas tareas incluyen realizar compras, asistir a servicios básicos (salud, educación, etc.), el pago de cuentas, el acceso al lugar de trabajo, etc., muchas veces estas actividades están entrelazadas con obligaciones como las familiares, especialmente hijos, o amistades. Las dimensiones **temporales** involucran la forma en que el día, la noche, las estaciones, los horarios de apertura y la duración de los viajes afectan la toma de decisiones en lo que a movilidad se refiere. Las limitantes relacionadas a la **habilidad** hacen referencia a las capacidades que tienen las personas para desplazarse en formas específicas, por ejemplo, saber conducir o poseer una licencia de conducir, ser capaz de cambiar neumáticos, saber cómo montar una bicicleta, ser capaz de reparar una bicicleta o sentirse cómodo conduciendo una motocicleta. Las barreras de tipo **tecnológico** involucran la posibilidad y capacidad de utilizar la tecnología,



así como la disponibilidad de esta para ampliar o facilitar los viajes o sustituir la necesidad de realizar viajes físicos mediante el uso de internet o teléfonos móviles, entre otros (Jirón y Mansilla, 2013).

Cada una de estas limitantes se ve alterada cuando se observa a través de condiciones socioculturales individuales o grupales que pueden ser de tipo etario, de género, étnico, de etapa dentro del ciclo de vida, entre otros. Estas características socioculturales se consideran otro tipo de barrera que, además de condicionar todas las limitantes mencionadas anteriormente, tienen un gran impacto sobre las formas diferenciadas en que se experimenta la movilidad.

La Figura 1. Marco de Accesibilidad desde la movilidad cotidiana, muestra estos tipos de limitantes

para poder analizar, por ejemplo, en qué punto el acceso a movilización se ve afectado si un paradero de bus no se encuentra ubicado en un lugar adecuado. Esta complicación se agrava si personas mayores con dificultad para desplazarse se ven forzadas a minimizar o renunciar a utilizar un determinado medio de transporte. Asimismo, la disponibilidad de transporte en determinados momentos puede convertirse en un problema para gran parte de los usuarios, pero se convierte en limitante en el caso de mujeres o niñas adolescentes que temen por su seguridad cuando viajan solas de noche. Del mismo modo, una madre con un bebé en coche puede tener mayores dificultades debido a la conjunción de barreras físicas, temporales y organizacionales que hacen más difícil viajar (Ibid).

Figura 1. Marco de Accesibilidad desde la movilidad cotidiana (Jirón, 2009).

| Barreras/ Dimensiones de Accesibilidad Cotidiana | Condiciones socioculturales | | | | | |
|---|-----------------------------|---------|-------------|------------|------------------|--------------|
| | Financieras | Físicas | Habilidades | Temporales | Organizacionales | Tecnológicas |
| Actividades (empleo, educación, salud, recreación...) | | | | | | |
| Relaciones Sociales (redes) | | | | | | |
| Lugares (móviles, fijos, transientes) | | | | | | |

3. El espacio y la fragmentación urbana

A partir de la movilidad, se devela cómo la forma en que se hace urbanismo hoy en Chile fragmenta no solo aspectos físicos de la ciudad, si no también la forma en que las personas viven ese espacio (Jirón y Mansilla, 2014). Se devela cómo las ciudades de hoy están siendo pensadas para los automóviles y no las personas y eso se refleja en las intervenciones relacionadas con las autopistas, los estacionamientos, los *strip centers*, por poner solo algunos ejemplos. Por otro lado, las intervenciones vinculadas por ejemplo al transporte público muchas veces son de baja calidad en las áreas más desfavorecidas y sobre todo inconexas, dejando los espacios residuales con poca calidad y generando, al final, espacios públicos de muy mala calidad.

Es importante reconocer que hoy en día los espacios de movilidad resultan ser los espacios esenciales para la vida de hoy, y resultan ser los espacios públicos por excelencia, donde gran parte de la lugarización sucede (Jirón e Iturra, 2011). Esto requiere mayor dedicación al pensar en las formas en que se diseña este espacio, y no solo de manera funcional, sino también con muy buenas calidades que respondan a las necesidades específicas de cada área de la ciudad. E implica también pensar en el diseñar y proponer nuevas formas de pensar el espacio de la movilidad.

4. La interdependencia

Resulta importante analizar las prácticas y experiencias de movilidad de una persona dentro de un complejo sistema de relaciones con otras personas u objetos que forman parte de sus decisiones, prácticas y experiencias respecto a los desplazamientos cotidianos. 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 (Jirón y Cortés, 2011).

Observar las prácticas de movilidad involucra no solo mirar a las moviidades de los adultos, sino también las de otros miembros del hogar o las redes sociales, ya que se encuentran inherentemente vinculadas a las moviidades individuales. Las investigaciones sobre movilidad revelan que las relaciones de los niños con los adultos no son unilaterales, es decir, que no solo son los hijos dependientes de sus padres para llegar al jardín infantil o el colegio, sino también los padres dependen de ellos para poder lograr actividades productivas, recreacionales, reproductivas y otras. En este sentido resulta más pertinente hablar de interdependencia que de in/dependencia. Es más, la interdependencia no se refiere de manera exclusiva a la relación entre niños y adultos, sino también a los distintos tipos de relaciones familiares, de amistades, vecinos, colegas entre otros. En terreno, al intentar com-



Ascensor Reina Victoria
Valparaíso

prender los viajes de una persona, es casi imposible separarlos de los viajes de otros miembros del hogar o sus redes parejas, hijos, sobrinos, tíos, amigos, colegas, trabajadores domésticos, entre otros, ya que éstos son siempre parte de los viajes en algún momento u otro, en el intento de lograr encajar todas las necesidades, responsabilidades y tareas de la familia o el círculo más cercano, dentro de un solo viaje. En este sentido, las decisiones de movilidad casi nunca son individuales, sino que están mermadas por una serie de decisiones y negociaciones previas, que suceden mucho antes del salir de la casa.

La interdependencia genera la necesidad de organizar movilidades diferenciadas según necesidades específicas al interior de un hogar. En este contexto, se reconoce la baja autonomía de movilidad que tienen los menores de edad, por ejemplo, o la necesidad de acompañamiento que requieren los adultos mayores, o la dificultad de movilidad de discapacitados o mujeres embarazadas. Lo anterior genera que se desarrollen estrategias basadas en eficiencia de recursos económicos, tiempo, etc. Y esto tiene un directo impacto en la vida cotidiana de las personas donde se hace explícito que las decisiones respecto a los trayectos y medios de transporte no son individuales y se hacen en relación al conjunto de miembros de un hogar, y siempre hay alguien al interior del hogar que asume el rol de responsable de la movilidad familiar. En

este sentido, las relaciones sociales devienen en recursos para permitir la accesibilidad y por eso es que resulta tan importante el rol de las redes sociales para la movilidad, cuando el capital de movilidad es muchas veces reducido.

Movilidad y desarrollo urbano y territorial

Las experiencias de movilidad pueden dar luces sobre procesos más específicos respecto a cómo las personas organizan sus viajes cotidianos, las complejidades que se enfrentan y cómo acompañan o no la ciudad y los medios de transporte en este proceso. En este sentido, generalmente la planificación del transporte y la urbana poco conocen de la forma en que los viajeros coordinan su quehacer diario y cómo sobrellevan los obstáculos que puede imponer la ciudad.

Afortunadamente, existe hoy en día en Chile mayor reconocimiento de la importancia que tiene la movilidad en la gestión y planificación de la ciudad y esto ofrece una gran oportunidad para generar cambios en la forma en que esto se lleva a cabo. Tal como indica el informe de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, la movilidad requiere de un *“enfrentamiento planificado sistémico, integral, multidimensional e interinstitucional del problema, donde confluyan integralmente el uso de suelo y la movilidad urbana”*

(Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, 2014:15). En este sentido, la nueva política nacional de desarrollo urbano es una oportunidad para generar los puentes necesarios para repensar la forma que tenemos de intervenir los territorios desde una mirada de movilidad. Esto implica repensar varias áreas de trabajo como las políticas, los instrumentos de planificación y, sobre todo, las metodologías que se utilizan para analizar las problemáticas que se vinculan de alguna forma a la movilidad. Esto también implica resolver temas importantes referentes a la institucionalidad que existe en Chile para intervenir el territorio, la cual es un impedimento importante para avanzar hacia formas más integradas de mirar el territorio.

En cuanto a las políticas, la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano presenta luces importantes que requieren ser ahondadas y operacionalizadas de manera urgente. Esta política también requiere articularse con la Política Nacional de Transporte, que es bastante coincidente con muchos elementos de la de desarrollo urbano, pero que al parecer no se está implementando. Por otro lado, esta política y la mirada de la movilidad hace cuestionar seriamente la actual Política Nacional de Vivienda y manifiesta su obsolescencia para enfrentar los problemas y desafíos respecto al hábitat residencial que enfrenta Chile en la actualidad.

En cuanto a los Instrumentos de Planificación

Territorial, estos requieren con urgencia incorporar mayor flexibilidad, simplificación y, sobre todo, una mirada territorial, lo que aplica tanto para los planes regionales de desarrollo urbano, como para los reguladores intercomunales, comunales, seccionales y de límite urbano. La mirada de movilidad hace pertinente plantear la necesidad de contar con planes de Movilidad y Espacio Público. También generan la necesidad de revisar otros instrumentos como los planes de Desarrollo Estratégico Regional, los Estudios de Impacto Sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) y, sobre todo, la institucionalidad presente en las intervenciones del territorio.

Finalmente, un aspecto en la gestión y planificación urbana en Chile que merece una seria revisión son las metodologías de diagnóstico y análisis de temas vinculados a la movilidad incluyendo temas de diseño urbano, diseño de espacio de movilidad, estudios de movilidad urbana, la infraestructura y, sobre todo, metodologías que recojan un análisis más complejo del impacto sobre el territorio que tienen las intervenciones públicas y privadas, donde los estudios de costo social son insuficientes para las realidades actuales.

Finalmente, cabe mencionar que una mirada desde la movilidad no necesariamente requiere de intervenciones de movilidad o transporte. Es decir, tal como se indicó anteriormente, la vida contemporánea se encuentra altamente impac-

tada por la movilidad y muchos de los problemas que inciden en la calidad de vida de la población tienen que ver con la invisibilidad de otros aspectos de la gestión de la ciudad que se desarrollan desde la movilidad, como son, por ejemplo, la gestión de la vida cotidiana de los distintos miembros de un hogar, las decisiones laborales,

las decisiones educacionales o el mismo sistema de alimentación. También requiere de políticas que hagan énfasis en la relación entre movilidad, género, envejecimiento o movilidad y problemas ambientales sobre todo referidos a temas de cambio climático y el futuro incierto de las energías que utilizamos hoy en día para movernos.

Referencias

- Cass, N., Shove, E. & Urry, J. Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review*, 2005, Vol. 53, N° 3, p. 539-555.
- Cerda, J. y Marmolejo, C. De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio: una nueva dimensión para entender la estructura urbano-residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona (España). *Revista de Geografía Norte Grande*, 2010, N° 46, p. 5 - 27.
- Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana (2014) Problemas de la Movilidad Urbana: Estrategia y Medidas para su Mitigación. Gobierno de Chile
- Cresswell, T. (2010) Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, Vol. 35, N° 4, p. 550-558.
- Jirón P. (2009) Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile. PhD Thesis. London: London School of Economics.
- Jirón P. y L. Iturra (2011). Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público, *Revista Arquitecturas del Sur*, N° 39

Jirón P. y P. Mansilla (2014) Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, vol.40, n.121, pp. 5-28

Jirón, P. y P. 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* n.56, pp. 53-74.

Jirón, P. y S. Cortés (2011) Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques, paper presented at International Workshop: The Everyday Life of Multi-Local Families. Concepts, Methods and the Example of Post-Separation Families, October 20 - 21 2011, Munich, Germany.

Urry J. (2007) *Mobilities*, Polity. London.