



UNIVERSIDAD DE CHILE
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Escuela de Pregrado
Carrera de Geografía

MATERIALIDADES COMO MEDIADORAS DE LA EXPERIENCIA DE LUGARIZACIÓN EN
MOVIMIENTO: EL CASO DE LOS COMERCIANTES CALLEJEROS DE COMIDA DE CALLE
URUGUAY, VALPARAÍSO

Memoria para optar al título de Geógrafa

FERNANDA LAVÍN OVIEDO

Profesores Guía:
Paola Jirón
Enrique Aliste

SANTIAGO – CHILE
2021

AGRADECIMIENTOS

Finalizando este intenso y difícil proceso, solo me queda agradecer:

A las y los comerciantes que entregaron parte de su tiempo desinteresadamente para el desarrollo de esta memoria.

A Alejandro y Moisés, por recibirme y acogerme en su hogar mientras realicé mi práctica en Valparaíso.

A Lautaro Ojeda y al Centro de Investigación de Vulnerabilidades e Informalidades Territoriales CINVIT, por su amable recibimiento y las oportunidades entregadas.

A quienes integran el Núcleo Milenio Movilidades y Territorios MOVYT, por sus valiosos comentarios, su tiempo y disposición para apoyar el desarrollo de esta memoria.

A mis profesores guía por confiar en mí y en mi trabajo, a Enrique Aliste por abrir nuevas puertas y posibilidades, y a Paola Jirón por las oportunidades de aprender y mejorar mi trabajo, y por integrarme al Proyecto Fondecyt N°1171554 “Prácticas de intervenir y habitar el territorio: develando el conocimiento urbano situado”.

A mis amigos de la vida que escucharon mis quejas y penas a lo largo de este proceso y me dieron ánimos de seguir. También a mis amigos de la FAU, con quienes compartimos risas al principio, y a quienes llegaron a salvarme al final, sin saberlo.

A mi familia; a mis abuelitos Filomena y Sigifredo (y Alicia también, siempre), a mis papás, Verónica y Pablo, por todo su esfuerzo y el amor que me entregaron para que pudiera llegar hasta aquí, a mis hermanitas y sobrinas, gracias a todes por estar, por el apoyo en este proceso y por hacer todo lo que ha estado en nuestras manos para sobrellevar el encierro y la pandemia. Gracias a todes por su inmenso apoyo para que pueda estar aquí, escribiendo estos agradecimientos y terminando mi memoria.

A Bate y Pez, y a quienes estuvieron antes también.

RESUMEN

El presente estudio aborda el rol que llevan a cabo las materialidades del espacio urbano en el proceso de lugarización en movimiento de las y los comerciantes callejeros de comida de calle Uruguay en la ciudad de Valparaíso, aproximándose a esta práctica desde una visión postdualista de las economías usualmente llamadas 'informales' como el comercio callejero, y desde el enfoque de la movilidad. Mediante el análisis de contenido de entrevistas semiestructuradas y la observación no participante, se constató cómo los comerciantes y sus carros actúan como un ensamblaje sociotécnico desde el que serán significadas las demás materialidades del espacio a través del que se muevan, y como estas adquieren importancia por sobre las distancias recorridas en sus trayectos. Estas materialidades provocan fricciones en el movimiento de las personas y sus carros, de las que surgen atmósferas afectivas de carácter negativo que se presentan como una posibilidad constante en los trayectos de los comerciantes, representando una nueva forma de precariedad en la que se desarrolla la práctica del comercio callejero. En busca de evitar estas atmósferas, los comerciantes desarrollan prácticas incorporadas, prácticas comunitarias y estrategias, pero aun así para algunos no ha sido posible sobreponerse por completo a ellas. Por último, al aproximarse a la espacialidad del comercio callejero y analizar sus prácticas cotidianas de movilidad -aquellas que se dan en torno a esta, así como las que ejecutan su movimiento-, fue posible observar nuevos espacios, vínculos económicos y sociales que se relacionan con este de formas complejas.

Palabras clave: comercio callejero- lugarización en movimiento - materialidades - prácticas cotidianas - movilidad.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

| | |
|---|----|
| 1. CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN | 5 |
| 1.1. Introducción | 5 |
| 1.2. Planteamiento del problema: La movilidad del comercio callejero | 6 |
| 1.2.1. Caso de estudio: El comercio callejero en Valparaíso..... | 9 |
| 1.3. Justificación del área de estudio..... | 12 |
| 1.4. Objetivos | 16 |
| 1.4.1. Objetivo General..... | 16 |
| 1.4.2. Objetivos Específicos..... | 16 |
| 2. CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO | 16 |
| 2.1. De lo económico a lo espacial: el comercio callejero como práctica informalizada ... | 17 |
| 2.2. El giro de la movilidad: estudiando la movilidad cotidiana como enfoque..... | 20 |
| 2.3. Lugarización en movimiento: significando la experiencia de moverse | 21 |
| 2.4. Materialidades afectivas: el estudio de lo no humano en la geografía cultural | 23 |
| 3. CAPÍTULO 3: PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO | 24 |
| 3.1. Trabajo de campo..... | 25 |
| 3.2. Trabajo de gabinete..... | 27 |
| 4. CAPÍTULO 4: RESULTADOS | 28 |
| 4.1. Trayectos cotidianos, trayectorias excluyentes..... | 28 |
| 4.1.1. El sujeto-carro y las materialidades emergentes | 35 |
| 4.2. Practicando la movilidad cotidiana en el comercio callejero..... | 42 |
| 4.2.1. Organizando la movilidad | 42 |
| 4.2.2. Moverse con un carro..... | 45 |
| 4.3. Fricciones y atmósferas: significando la experiencia de moverse | 47 |
| 5. CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES | 54 |
| 5.1. Discusiones | 54 |
| 5.2. Conclusiones..... | 59 |
| 6. BIBLIOGRAFÍA | 62 |

ÍNDICE DE CARTOGRAFÍAS

| | |
|--|----|
| Cartografía N° 1: Contexto general ciudad de Valparaíso..... | 13 |
| Cartografía N° 2: Contexto calle Uruguay | 15 |
| Cartografía N° 3: Desplazamientos de los comerciantes de calle | 30 |
| Cartografía N° 4: Trayectos de los comerciantes con sus carros | 34 |

ÍNDICE DE ESQUEMAS

| | |
|---|----|
| Esquema N° 1: Lineamientos teóricos | 16 |
| Esquema N° 2: Metodología | 25 |
| Esquema N° 3: Tipos de carros | 37 |
| Esquema N° 4: La persona-carro..... | 38 |
| Esquema N° 5: Materialidades emergentes en movimiento | 41 |
| Esquema N° 7: Experiencias modificables | 49 |
| Esquema N° 8: Caso de Natalia..... | 50 |
| Esquema N° 9: Caso de Gonzalo..... | 51 |
| Esquema N° 10: Experiencias permanentes..... | 52 |
| Esquema N° 11: Caso de Adela y Ernesto | 53 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla N° 1: Caracterización de entrevistados | 27 |
| Tabla N° 2: Materialidades Acopladas..... | 36 |

1. CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN

La presente Memoria de Título se ha desarrollado en dos etapas, en primer lugar, la producción de información fue realizada durante el período de Práctica Profesional de la carrera de Geografía en el Centro de Investigación de Vulnerabilidades e Informalidades Territoriales (CINVIT) de la Universidad de Valparaíso, para continuar con el posterior análisis de información y desarrollo de la memoria de título propiamente tal, en el marco del proyecto Fondecyt Regular N°1171554 “Prácticas de intervenir y habitar el territorio: develando el conocimiento urbano situado”. En este contexto, la memoria busca analizar el comercio callejero como apropiación *informalizada* del espacio público en la ciudad de Valparaíso, y sus prácticas de movilidad cotidiana como conformadoras de un conocimiento situado en particular, el conocimiento que desarrollan las y los comerciantes para poder transportar sus carros y dirigirse a realizar su trabajo en el contexto de esta actividad precaria y la ciudad neoliberal.

1.1. Introducción

Según la Organización Internacional del Trabajo, en América Latina y el Caribe cerca de un 53% de la fuerza de trabajo se desempeña dentro de economías informales (OIT, 2018), siendo el comercio callejero como fenómeno urbano, la cara más visible de la economía informal en sus ciudades (Palacios, 2016; Roever, 2010), posicionándose los comerciantes callejeros como un actor urbano permanente. Al mismo tiempo, en las ciudades latinoamericanas se dan fenómenos de gentrificación de los espacios urbanos centrales (Janoschka & Sequera, 2014) y de competencia por entrar al circuito de las ciudades globales, adoptando formas económicas, sociales y culturales que sean consideradas ‘aceptables’ (Sassen, 2009), cuestión que promueve un urbanismo *revanchista*, que busca eliminar a todos los actores no deseados de las ciudades, entre ellos el comercio callejero, sin reparar en las prácticas violentas, represivas y estigmatizadoras que este ha implicado (Mackie, Swanson, & Goode, 2017; Swanson, 2013).

El comercio callejero es un fenómeno complejo social, económica, espacial y culturalmente (Huang, Zhang, & Xue, 2018), que no es factible de ser eliminado dado los beneficios duales - sociales y económicos- que proveen para sí mismos y sus familias, para otros pobres urbanos e incluso para otros sectores de la economía que se encuentran dentro de los sectores formal e informal indistintamente (Roever & Skinner, 2016). En efecto, la categoría de formalidad versus informalidad es una narrativa producida desde los Estados en busca de imprimir ciertas prácticas como no deseables (Cossa, 2016). Así, algunas ciudades latinoamericanas han intentado eliminar a los comerciantes de sus lugares habituales de ventas, relocalizándolos, lo que ha demostrado no dar resultado ya que sus nuevas ubicaciones no cumplen con los requisitos de localización estratégica que permiten a los comerciantes concretar más ventas, y estos tarde o temprano retornan a sus lugares habituales, volviendo a insertarse en calles o plazas de las que han sido desplazados (Aramayo, 2015; Donovan, 2008).

Por lo anterior, esta memoria de título propone abordar el comercio callejero desde una visión *postdualista* (Recio, Mateo-Babiano & Roitman, 2017), que entiende a los comerciantes

callejeros como actores válidos en el espacio público y que comprende que la 'formalidad' e 'informalidad' de las actividades económicas es una categoría inscrita desde los aparatos estatales y que ambas vertientes económicas están en realidad altamente imbricadas. Al respecto, se propone describir otras aristas del comercio callejero, estudiando a estos vendedores como actores válidos del espacio público desde sus prácticas cotidianas, que no corresponden solo al momento de ventas, sino también a la movilidad hacia y desde su trabajo, transportando sus mercancías y soportes para movilizar y exhibir estas. A la vez, esta movilidad -las diferentes movilidades- y su relación con los espacios públicos es un aspecto relevante que suele ser olvidado al momento de pensar e intervenir las ciudades (Von Schönfeld & Bertolini, 2017) y que urge integrar en la planificación y en las políticas públicas que aborden el comercio callejero.

Tomando el caso de los comerciantes callejeros de comida de calle Uruguay en la ciudad de Valparaíso, y aproximándose a este desde el enfoque de la movilidad, se pretende abordar las experiencias cotidianas de los comerciantes en sus trayectos diarios, para permitir reconocer los factores que interfieren en el proceso de significación de estas, es decir, de su proceso de lugarización en movimiento.

1.2. Planteamiento del problema: La movilidad del comercio callejero

Mientras algunos estudios abordan la movilidad urbana incluyendo tangencialmente al comercio callejero como un actor que influye en esta al ocupar espacios destinados a la movilidad o los espacios de espera y transbordo del transporte público (Galarce & Pettena, 2020), como un factor que interfiere en la movilidad urbana planificada (Recio, Mateo-Babiano, & Roitman, 2019) o como un actor que debe ser integrado al planificar la movilidad y el espacio público (Vecslir et al., 2017; Von Schönfeld & Bertolini, 2017), la mayoría de los estudios que tienen la movilidad de los comerciantes callejeros como práctica espacial como eje central, surgen de los efectos del urbanismo revanchista y las políticas públicas punitivistas de uso del espacio público en las prácticas cotidianas de estos sujetos (Mackie et al., 2017; Swanson, 2013).

La movilidad cotidiana del comercio callejero como práctica espacial ha comenzado recientemente a ser analizada en el sur global, principalmente en ciudades asiáticas como Beijing, China (Li, Ren, Hu, & Wang, 2018), Hanoi, Vietnam (Eidese, Turner & Oswin, 2016), Sa Pa, Vietnam (Turner & Oswin, 2015) así como africanas, situándose algunos estudios en Kano, Nigeria (Balarabe & Sahin, 2020) y Abuja, Nigeria (Adama, 2020). La mayoría de estos estudios han abordado las prácticas y estrategias que despliegan espacial y temporalmente los comerciantes para eludir a las fuerzas represivas, poniendo énfasis en la dimensión política cotidiana de estas (Eidese, Turner, & Oswin, 2016; Li et al., 2018), en cómo se combinan estas estrategias de resistencia con estrategias que permitan maximizar sus ventas involucrando tácticas móviles, redes informales y agencia colectiva (Adama, 2020), o en las negociaciones espaciales móviles de grupos étnicos para los cuales la exclusión y discriminación se ve exacerbada (Turner & Oswin, 2015).

En América Latina, la discusión sobre comercio callejero y movilidad recién comienza a posicionarse en lo académico, predominando las dimensiones legales y sociales por sobre la espacialidad de las movilidades y sus implicancias. En el caso de Ciudad de México, Meneses-Reyes (2013) estudia cómo al establecer legalmente distinciones entre comerciantes autorizados y no autorizados, estos últimos al definir a estos últimos como 'fuera de lugar' deben volverse actores móviles para pertenecer al espacio del que han sido desplazados, aseverando que los marcos legales están estrechamente relacionados a las formas de producción del espacio. Analizando la misma ciudad como área de estudio, Sarmiento (2019), bajo el concepto de motilidad, que vincula las condiciones de acceso y oportunidades de movilidad, los motivos personales y colectivos para aspirar a cierta movilidad, y las habilidades adquiridas para alcanzar esta, entendiendo la motilidad como el potencial de movilidad, estudia las circunstancias que permiten a los comerciantes ser social y espacialmente móviles y cómo estos también aportan a la movilidad social y espacial de otros actores urbanos que dependen de sus servicios y su ubicación estratégica para ofrecerlos.

Si bien estas aproximaciones resaltan algunas aristas específicas de las experiencias cotidianas de las movilidades, muchas continúan posicionándose desde el binario formal/informal y describen las resistencias móviles de los comerciantes como una reacción a las restricciones del aparato estatal local, posicionando la movilidad de los comerciantes como marcadamente política pero reactiva. Efectivamente, según Verónica Crossa (2016), la categoría de formalidad versus informalidad es una narrativa producida desde los Estados en busca de imprimir ciertas prácticas como no deseables y validar sus prácticas revanchistas hacia ellas. Al respecto, Balarabe y Sahin (2020) señalan que las discusiones sobre la movilidad de los vendedores que se mantienen dentro de esta dicotomía por un lado, *subestiman otras dimensiones de su movilidad*, no logrando integrarla en discusiones sobre planificación urbana, y por otra parte, *refuerzan implícitamente el actuar represivo del aparato estatal* hacia los comerciantes al reproducir académicamente la división formal/informal en la que estos últimos actores no son deseables en el espacio público, por lo que ambos autores defienden que es necesario considerar a los comerciantes callejeros como actores legítimos del espacio urbano y estudian la movilidad de los comerciantes considerando sus trayectorias y tipos de movimiento tanto para dirigirse a su lugar de ventas como mientras están comerciando, explicando cómo esta movilidad afecta la de otros actores en el espacio y generando propuestas para integrar ésta a la planificación urbana de la ciudad.

Pocos estudios se posicionan más allá de esta dicotomía, pudiéndose mencionar nuevamente a Sarmiento (2019), quien estudia la motilidad del comercio callejero y como estos actores aportan a la motilidad de otros actores urbanos, y a Kamalipour y Peimani (2019), quienes proponen una tipología de comercio callejero que considere la movilidad en los espacios y tiempos de ventas buscando comprender cómo los comerciantes negocian el espacio y la visibilidad de formas móviles, para intervenir en el espacio público sin erradicar las apropiaciones informales.

El binarismo formal/informal posicionado desde los Estados y reforzado a través de algunos discursos académicos proviene desde las lógicas del urbanismo revanchista y también desde la

visión económica que entiende las economías informales como no válidas y que deben ser integradas a los circuitos económicos formales (Veleda da Silva, 2006). Al respecto, en pos de ahondar en otras dimensiones de la movilidad del comercio callejero que permita incluir este fenómeno en la trama urbana y de dejar de inscribir algunas prácticas del comercio callejero como válidas y otras como reprochables en función de si los comerciantes han podido o no acceder a permisos cursando múltiples trabas legales y burocráticas (Meneses-Reyes, 2013), es necesario adoptar una postura epistemológica *postdualista* (Recio, Mateo-Babiano & Roitman, 2017), que entienda los sistemas económicos como entrelazados, donde la 'informalidad' está imbricada espacial, política, sociocultural y económicamente a la 'formalidad' y son dependientes mutuamente. A pesar de los esfuerzos desplegados en entender las economías nacionales divididas en una economía válida, intensiva en capital o economía formal, y una no válida, orientada al trabajo y las personas o 'informal' (Recio, Mateo-Babiano, & Roitman, 2017), debe considerarse que ambos sectores de la economía en realidad se presentan como un continuum difícil de aislar, para así dejar de estigmatizar y perseguir lo anteriormente considerado como 'informal'.

Adoptar una visión postdualista del fenómeno no significa intentar despolitizar este, sino poner en relevancia su cotidianidad más allá de los discursos provenientes de los aparatos estatales, es más, la movilidad es políticamente compleja independiente de su escala (Cresswell, 2010), y al ser críticamente combinada con otros conceptos, puede constituir un gran aporte a comprender los fenómenos sociales (McCann, 2011). Al respecto, Veleda da Silva (2006) propone la necesidad de aproximaciones teórico metodológicas desde la geografía cultural para comprender nuevas aristas del comercio de calle y así aportar a la creación de políticas sociales más justas que acaben con la precariedad laboral de estos. Así, parece relevante analizar aristas poco exploradas del fenómeno del comercio de calle, como su movilidad, desde la idea de la lugarización en movimiento.

Para Jirón (2008, 2018) existen 3 modos en que los espacios pueden tornarse lugares a través de la movilidad: como lugares fijos, móviles y transientes. La calle o el espacio público a través del que los comerciantes callejeros se mueven puede devenir en un lugar transiente, lo que implica que es un espacio a través del cual las personas y objetos se mueven y deambulan, en distintos modos y con distintos propósitos, por lo que puede ser significado de múltiples maneras, siendo lugares pensados para el tránsito por sobre la permanencia (Jirón, 2008, 2018). Entender cómo se conforman los lugares transientes para ciertos sujetos móviles permite considerar como se relacionan con otros actores del espacio urbano y también con el entorno construido, considerando que el hacer lugar tiene que ver con las formas en que las personas llevan a cabo prácticas que constituyen poder social, utilizando las localizaciones y sus materialidades de formas que exceden los fines con que fueron creadas (Cresswell, 2002).

No todas las personas experimentan los lugares de la misma forma porque cada experiencia en relación a los espacios urbanos es diferente (Jirón, Imilan, & Iturra, 2016), las prácticas cotidianas de movilidad constituyen un componente fundamental de los aprendizajes y competencias que los habitantes urbanos adquieren para adaptarse a las transformaciones y habitar sus ciudades (Jirón & Lange, 2017), por ende, también de los comerciantes callejeros

para adaptarse a un espacio público que omite su existencia aún en momentos que pueden parecer banales, como el acceso a su lugar de trabajo, ya que este momento de la movilidad permite desentrañar desigualdades dadas en movimiento y la significación que los sujetos le otorgan, en un contexto en que calles y calzadas están destinadas a los flujos ‘modernos’ (Eidse et al., 2016) y los comerciantes son vistos como inhibidores de progreso y entorpecedores de la movilidad urbana (Júnior & Soares, 2019; Short & Pinet-Peralta, 2010), dándose una crisis del espacio público debido a la disociación que existe entre la definición legal de este y las prácticas cotidianas de los habitantes en él (Duhau & Giglia, 2010).

1.2.1. Caso de estudio: El comercio callejero en Valparaíso

El desempleo y por tanto el crecimiento de las economías informales ha tenido sus principales pulsos durante las migraciones rurales urbanas, crisis económicas y reformas neoliberales en América Latina (Roever, 2010). En efecto, el comercio callejero en sus ciudades muchas veces se ha constituido como una actividad histórica y tradicional (Pereira, 2015) de herencia colonial-hispánica (Duran, 2015) o como práctica cultural indígena (Aramayo, 2015) pero, independiente de su génesis, su auge en las últimas décadas suele rastrear hacia el surgimiento de las reformas económicas neoliberales en el territorio. En Chile, la apertura de mercados, la tercerización de la economía y la declinación de las industrias que trajo consigo el asentamiento de la economía neoliberal en el país durante la dictadura militar, sumado al Plan Laboral de 1979 impulsado por José Piñera, que debilitaba las relaciones laborales y promovió la subcontratación y precarización generalizada del empleo y la persecución política y represión a las organizaciones sindicales, marcan un punto de inflexión en que el comercio informal de calle aumentó de forma considerable en el país (Canales, 2017).

A pesar de que en el país no existen cifras oficiales sobre comercio callejero, es posible acercarse al fenómeno dando una lectura del panorama de los trabajadores informales y los trabajadores por cuenta propia (tcp, en adelante) en base a la Encuesta Nacional de Empleo (ENE) del Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Durante el trimestre enero-marzo de 2019 en el país existían 2.420.360 ocupados informales sobre un total de 8.879.110 ocupados, es decir el 27,3% de los ocupados se desempeñaba dentro de la economía informal (INE, 2019b), y aunque la tasa de informalidad se había reducido drásticamente desde el año 2010 en que un 40% de los ocupados pertenecían a la economía informal (Henríquez, 2019), los tcp, categoría dentro de la que también se encontraría la mayoría de los comerciantes callejeros, es la categoría laboral que más ha aumentado en el país en el mismo periodo con un 29,2% por sobre el aumento de los ocupados totales de un 19,4%, existiendo para el trimestre enero-marzo 2019 1.821.683 tcp en el país (INE, 2019a), los cuales tienen una tasa de ocupación informal de 64,8%, solo después de los trabajos familiares no remunerados con un 100% (INE, 2019b). Así mismo, el trabajo por cuenta propia emplazado en la calle o vía pública ha aumentado en un 28,3% entre 2010 y 2019 ocupando el 2° lugar en los emplazamientos más utilizados por los tcp con un total de 375.303 trabajadores, que representan un 20,6% de estos y, así mismo, del total de los trabajadores en la vía pública un 49,9% lo hace en un contexto informal (INE, 2019a).

En la región de Valparaíso mientras los ocupados totales han crecido en un 18,6% en el período 2010-2019, llegando a un total de 874.597 personas, los tcp han sido la categoría ocupacional con el mayor aumento, creciendo en un 39,6%, perteneciendo 168.759 personas a este grupo ocupacional durante el trimestre enero-marzo 2019, que representan un 19,4% de los ocupados de la región, sólo detrás del trabajo asalariado del sector privado con un 59,4% (519.615), y posicionando a la región como la segunda con mayor cantidad de trabajadores por cuenta propia, solo después de la RM (INE, 2019a). Valparaíso también es la segunda región con mayor cantidad de trabajadores que se desempeñan en la vía pública, siendo 81.012 personas que representan un 9,3% del total de ocupados, solo después de la RM, siendo este el segundo emplazamiento más utilizado luego de las instalaciones u oficinas del cliente o empleador en la región (INE, 2019a).

En la ciudad de Valparaíso, el trabajo por cuenta propia en el espacio público, o el comercio callejero, es una práctica histórica cuyas primeras documentaciones se remontan a principios del siglo XIX, cuando hombres, mujeres y niños hacían circular las mercancías que llegaban al puerto, la comida y el agua tanto en el plan de la ciudad, donde residían los sectores más acomodados de la población, como en los cerros, transitando en burro o a pie y avisando a viva voz sus productos, lo que ya en esos tiempos comenzó a despertar quejas de la aristocracia de la época (Urbina, 2003). Hoy, los comerciantes callejeros son un grupo heterogéneo, muchos pertenecen a este por tradición familiar, pero otros han optado por integrarse a esta práctica luego de quedar cesantes a edad avanzada, lo que dificulta el acceso a un empleo formal, o debido a las malas condiciones y remuneraciones de los trabajos asalariados disponibles (Ojeda & Pino, 2019)

El comercio callejero en Valparaíso se emplaza principalmente en el plan de la ciudad y es visto por la Cámara Nacional de Comercio como un 'mal uso' del espacio público y como un elemento que aumenta la inseguridad dada la alta participación de comerciantes no autorizados (Datavoz, 2017), mientras que por otros actores, como la Gobernación Regional se condena principalmente el no pago de impuestos y que los comerciantes callejeros perjudiquen potencialmente al comercio establecido (ElMartutino, 2018), no obstante ya comienza a posicionarse desde la institucionalidad local -el Municipio- la necesidad de comprender el comercio callejero en profundidad para abordar su conflicto de forma integral (ElMartutino, 2019).

Es a través de la Ley Orgánica de Municipalidades N°18.695 que estas tienen la atribución de regular el uso de sus espacios públicos, por lo que la Municipalidad de Valparaíso a través de la Ordenanza municipal N°4725 sobre ocupación de bienes nacionales de uso público para ejercer temporalmente el comercio, otorga permisos válidos por un mes para residentes de la comuna de condición socioeconómica vulnerable que se encuentren cesantes, para ejercer esta actividad en espacios establecidos, con una extensión máxima de uso de espacio y con restricciones horarias (Ilustre Municipalidad de Valparaíso, 2018). La obtención del permiso precario no significa una relación laboral entre los comerciantes y el municipio, por lo que este no adquiere deberes ante los comerciantes sobre sus condiciones laborales, ni existen garantías de seguridad social. Es más, la ordenanza en cuestión puede aumentar la precarización en

algunos aspectos de aquellos comerciantes que se hayan formalizado, ya que deben adscribirse a reglas que quienes no poseen un permiso no tienen necesidad de acatar (Ojeda & Pino, 2018, 2019) y mientras tampoco se considere esta práctica en el diseño de políticas públicas, el espacio público no se encontrará equipado para las necesidades básicas que los comerciantes callejeros puedan encontrar en los distintos momentos que componen sus prácticas cotidianas, desde el inicio al fin de su jornada laboral, pasando inevitablemente por su movilidad cotidiana.

En abril de 2019 existían 584 permisos precarios vigentes otorgados para el ejercicio del comercio callejero en la vía pública por la Municipalidad de Valparaíso. Del total de permisos un 63%, es decir 366 comerciantes poseen permisos para trabajar en el plan de Valparaíso y 74 de estos fueron entregados a través de Sindicatos del sector de calle Uruguay (Ilustre Municipalidad de Valparaíso, 2019). A pesar de lo anterior, la dimensión de la cantidad de comerciantes de calle y de su ocupación del espacio público es mucho mayor al considerar a quienes no cuentan con un permiso precario.

Ojeda y Pino (2018) han catastrado las apropiaciones del espacio público en el Plan de la ciudad, comprendiendo estas un total de 1525 apropiaciones, de las que un 89%, es decir 1358 apropiaciones, corresponden al comercio callejero en sus diversas formas, sin distinción de formalidad o informalidad. A su vez, los autores crearon una tipología del comercio callejero en Valparaíso que considera las estrategias de venta, la espacialidad de los puestos de venta y las representaciones sociales del comercio callejero (Ojeda & Pino, 2019). Las estrategias de venta corresponden a si los comerciantes ofrecen ventas móviles o fijas, o servicios móviles o fijos. Las representaciones sociales del comercio se refieren al rubro de ventas o servicios dentro de los que cada vendedor se autodetermina, como vendedores de ropa, chucherías, comida, o entre los comerciantes de servicios donde se encuentran los sapos de micros, rellenadores de hoyos, etc. Por último, la categorización espacial de los puestos de venta considera 4 tipos de espacialidades entre los comerciantes: 1. autosoportadas/autoportantes, son espacialidades que requieren poco tiempo para ser instaladas, en general carros o plataformas con ruedas, 2. adherentes, espacialidades que necesitan adherirse en estructuras urbanas preexistentes, dependen del entorno para espacializarse, 3. superpuestas, comprenden una estructura ligera que además necesita del entorno urbano existente para mantenerse, y 4. intervinientes, que implican una gran modificación del espacio de forma permanente (Ojeda & Pino, 2019).

La mayoría de los comerciantes callejeros presentan una espacialidad autosoportada (45%), y una estrategia de venta y servicios fija (54%), lo que significa que la mayoría de los vendedores callejeros de la ciudad de Valparaíso se mueven con los carros o estructuras que conforman sus puestos desde el lugar donde guardan estos a sus espacios de venta, ya que la ordenanza local no permite a los comerciantes mantener sus puestos o estructuras en el espacio de ventas más allá del horario establecido, por lo que la mayoría de los comerciantes recurren a bodegas (Ojeda y Pino, 2018). La movilidad de los comerciantes callejeros y su accesibilidad al lugar de trabajo se ve condicionada al moverse con objetos materiales ya que la movilidad se emplaza, materializa y ocurre a través de relocalizaciones y reordenamientos de la materialidad de los lugares preestablecidos (Sheller, 2004), el movimiento se produce por asociaciones entre humanos y no humanos, tomando los objetos materiales un rol social y político en la movilidad

llegando a modificar situaciones, produciendo diferencias que los convierten en actores relevantes dentro de las experiencias de movilidad (Lazo, 2018).

La movilidad cotidiana involucra el análisis de los trayectos, las prácticas rutinarias, las experiencias que estas generan y sus consecuencias (Jirón, 2010b). La experiencia de movilidad de los comerciantes se desarrolla de forma repetitiva y cotidiana, por lo que es susceptible a ser significada y por tanto lugarizada, ya que *las formas* de moverse y *los sitios* a través de los cuales alguien se mueva pueden transformarse en espacios significativos para la vida cotidiana, o en lugares transientes, en el caso de la calle y el espacio público (Jirón, 2018). Dado que todas las personas experimentan los lugares de modos particulares porque cada experiencia en relación a los espacios urbanos es diferente (Jirón et al., 2016), es importante considerar los procesos de lugarización en movimiento de los comerciantes al moverse con objetos a través de un espacio público diseñado en función de otros flujos, donde las prácticas cotidianas constituyen un componente fundamental de los aprendizajes y competencias que los habitantes urbanos adquieren para adaptarse a las transformaciones y habitar sus ciudades (Jirón y Lange, 2017) y también de las formas en que el poder social es construido al relacionarse con las materialidades de sus trayectos de formas creativas que pueden ir más allá de la intencionalidad con que estas hayan sido construidas y pensadas (Cresswell, 2002), pudiendo a la vez dan indicios de los aspectos relevantes que deben ser considerados para avanzar en integrar el comercio callejero a la planificación urbana de forma integral. Tomando en cuenta los antecedentes expuestos, y entendiendo el rol de las materialidades en la movilidad (Lazo, 2018; Sheller, 2004) y de la importancia de comprender qué aspectos son relevantes en al moverse a través del espacio público como lugar transiente (Jirón, 2008) desde la experiencia de los comerciantes, cabe preguntarse: *¿Cómo actúan las materialidades en el proceso de lugarización en movimiento de los comerciantes callejeros de comida de Valparaíso?*

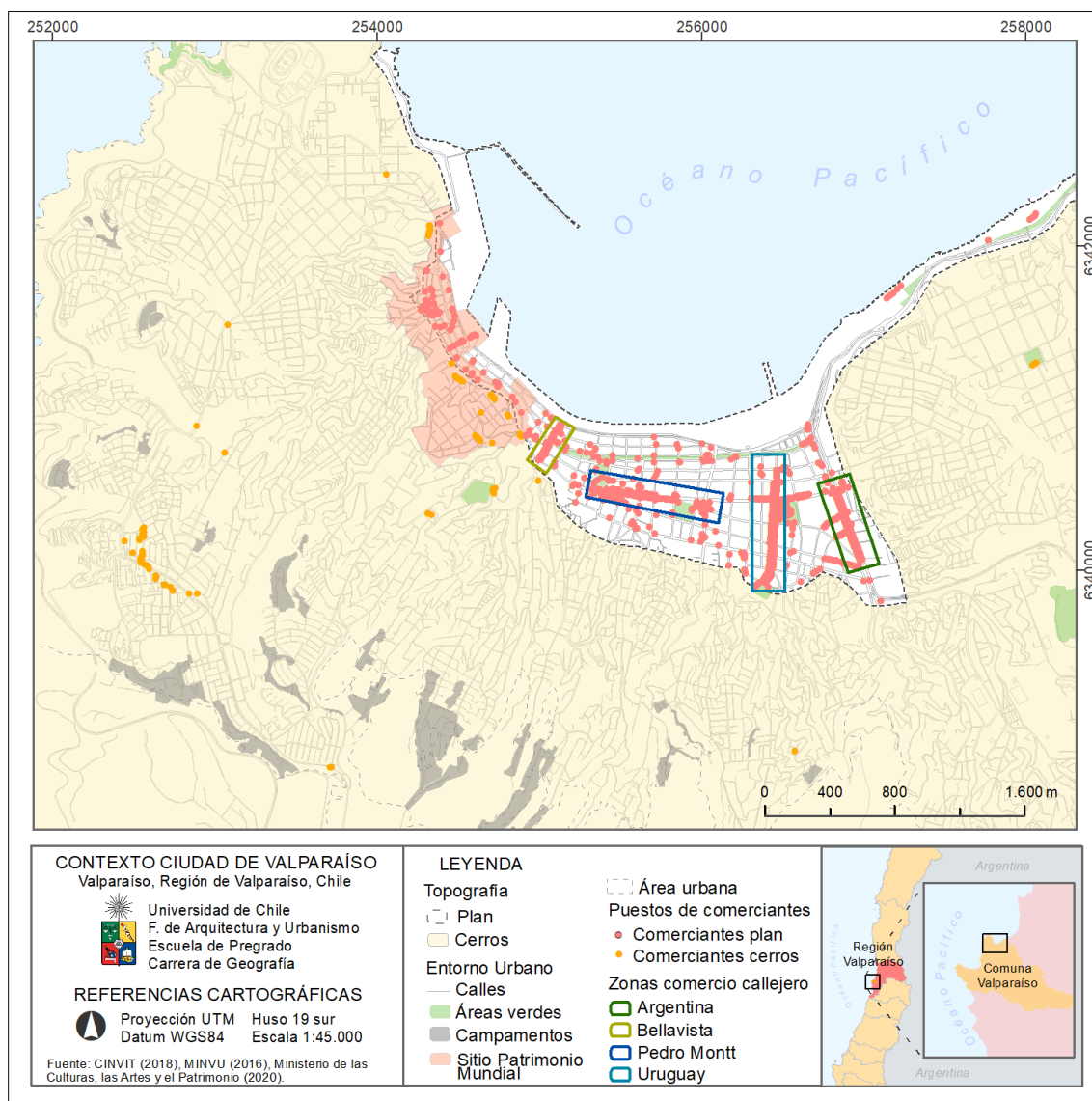
1.3. Justificación del área de estudio

La comuna de Valparaíso se encuentra en la región y provincia del mismo nombre, y según el Censo 2017 tiene una población total de 296.655 habitantes, de los cuales 251.177 (84,6%) viven en la ciudad de Valparaíso (INE, 2018). De la población total comunal, un 7,1% se encuentra en situación de pobreza de ingresos y un 19,1% en situación de pobreza multidimensional, es decir, 46.584 personas presentan importantes carencias en los ítems de educación, salud, trabajo y seguridad social, vivienda y entorno, y redes y cohesión social, según la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN) (Ministerio del Desarrollo Social y Familia, 2017).

La ciudad de Valparaíso como área urbana puede dividirse en 2 grandes sectores, el Plan y los cerros, cuyo contexto general es posible de apreciar en la Cartografía N°1: Contexto general ciudad de Valparaíso. El sector popularmente conocido como Plan, corresponde a una planicie litoral que ha sido históricamente rellenada por material proveniente de los cerros y escombros que fueron resultado de movimientos sísmicos, para extender su superficie (Álvarez, 2001; Sánchez, Bosque, & Jiménez, 2009). Este sector alberga el centro histórico-patrimonial y principal sector turístico de la ciudad, que fue nombrado Sitio de Patrimonio Mundial el año 2003 por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

(UNESCO) (Consejo de Monumentos Nacionales, 2017) y concentra gran parte de los servicios y equipamiento de la ciudad que se han desarrollado históricamente en ese emplazamiento tomando el puerto como su centro. Por otra parte, se encuentran los 44 cerros de Valparaíso y sus respectivas quebradas, donde habita aproximadamente un 95,6% de la población, en contraste con el 4,4% que reside en el plan, donde además un 20% de las viviendas se encuentran desocupadas (INE, 2018).

Cartografía N° 1: Contexto general ciudad de Valparaíso



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Valparaíso es un ejemplo más de las condiciones de vida en la ciudad neoliberal, donde los bienes sociales son transables en función del mercado, y este regula la vida por sobre -o interrelacionado- con el Estado (Hidalgo, Alvarado, & Santana, 2017), lo que lleva a sus habitantes a autogestionar sus propias soluciones, en gran parte precarias y no reguladas, para

cuestiones como la vivienda y el trabajo. Esta ciudad es la segunda ciudad chilena con un mayor déficit de vivienda cuantitativo, teniendo una necesidad de 18.322 viviendas (Fundación Vivienda, 2018), por lo cual un total de 2.716 familias ha optado como solución a vivir en uno de los 57 campamentos de la comuna (TECHO, 2018), lo que además de constituir una solución precaria a la necesidad de un vivienda propia y digna, suele relacionarse con falta de infraestructura pública, de servicios y equipamientos colectivos (Fernandes, 2008).

En cuanto a la situación del empleo, la ciudad contaba con una tasa de desocupación de 10,7% para el trimestre enero-marzo 2019 y una tasa de ocupación informal de 30%, con 31.340 personas ocupadas de forma independiente o dependiente sin acceso a seguridad social a raíz de su vínculo laboral (INE, 2019b). Dentro de estas ocupaciones consideradas 'informales' se encuentran las y los comerciantes callejeros, que alcanzan la cifra de 1.358 personas (Ojeda y Pino, 2018). Además, es por la configuración topográfica de la ciudad y la distribución de la población anteriormente descritas que la mayoría de los comerciantes callejeros recurre a bodegas informales para almacenar sus carros y mercancías, ya que es en el plan de la ciudad donde se encuentran las 4 zonas donde se emplaza el comercio callejero diurno, nombradas en asociación a su calle principal: Bellavista, Argentina, Pedro Montt y Uruguay (ver Cartografía N°1).

De estas zonas, el sector de calle Uruguay presenta una mayor cantidad de comerciantes callejeros con aproximadamente 489 comerciantes que se instalan a ofertar sus productos de lunes a viernes, entre comerciantes autorizados y no autorizados por el Municipio a través de la entrega de permisos precarios (CINVIT, 2018), además de ser el sector donde estos se emplazan de lunes a viernes durante un mayor rango horario diario y donde se combina el comercio establecido con el comercio callejero. Sumado a lo anterior, dada su mayor data en el tiempo y su organización mediante sindicatos, cuyos presidentes mantienen gestiones del uso del espacio y conversaciones con la autoridad municipal (Toledo, 2018; Ilustre Municipalidad de Valparaíso, 2019), la presencia policial suele mantenerse a raya en la zona. Durante una primera etapa de trabajo en terreno se recorrieron 3 de 4 sectores de comercio callejero (se dejó fuera Av. Argentina que solo funciona los fines de semana), pero solo se encontró comerciantes callejeros de comida en Av. Uruguay dado el control policial en las otras zonas, eligiéndose este eje como área para seleccionar la muestra de comerciantes callejeros a entrevistar.

En las cercanías de calle Uruguay se encuentran equipamientos y servicios como el Terminal interregional de buses, el Congreso Nacional, Plaza O'Higgins (cerrada al momento del trabajo en terreno), el Mercado Cardonal, e instituciones como Escuelas, como muestra la Cartografía N°2: Contexto calle Uruguay. Además, se configura como una ubicación estratégica para el desarrollo del comercio callejero ya que interseca las principales arterias del transporte público que circulan en dirección este-oeste -Calles Pedro Montt, Chacabuco y Yungay-, y la línea del trolebús que circula a través de Avenida Colón, y tiene un reconocido carácter comercial concentrando tanto comercio mayorista como minorista, lo que dota al sector con un flujo peatonal y automovilístico constante a lo largo del día.

Cartografía N° 2: Contexto calle Uruguay



Fuente: Elaboración propia, 2021.

El comercio callejero se extiende a lo largo de calle Uruguay en su totalidad y si bien son múltiples rubros los que allí se emplazan, existen algunos predominantes por cuadra, a excepción del comercio callejero de comida que se encuentra de forma dispersa a lo largo de toda la calle. Al considerar los rubros predominantes de comercio callejero, calle Uruguay puede dividirse en 5 sectores (Toledo, 2018) descritos a continuación en dirección norte-sur y representados en la Cartografía N2: el sector n°1, entre calles Brasil, Yungay y Chacabuco, en la primera cuadra en la vereda este se extiende el comercio de alimentos, frutas y verduras relacionado al Mercado Cardonal, mientras que en la cuadra siguiente en ambas veredas se repite este patrón aunque no necesariamente como extensión de los puestos regulares del Mercado, añadiéndose algunos puestos de artículos de temporada y uso doméstico; el sector n°2, entre calles Chacabuco y Pedro Montt, donde se ofertan principalmente productos de temporada y de uso doméstico, además de encontrarse algunos comerciantes de ropa organizados en sindicatos; desde calle Pedro Montt en adelante predomina la organización del comercio callejero a través de sindicatos, en el sector n°3 correspondiente a Plaza O'Higgins se encuentran los clubes de juego de adultos mayores y comercio de antigüedades y chucherías, principalmente; en el sector n°4 correspondiente a las cuadras ubicadas entre las calles Victoria, Independencia y Colón, se encuentran artículos de temporada, de ferretería y también libros y antigüedades; y en el 5° y último sector, desde calle Colón hasta llegar al final de calle

Uruguay y al límite del plan, se encuentran principalmente comerciantes callejeros de chucherías.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo General

Analizar la experiencia de lugarización en movimiento de los comerciantes callejeros a través de la materialidad de la ciudad de Valparaíso.

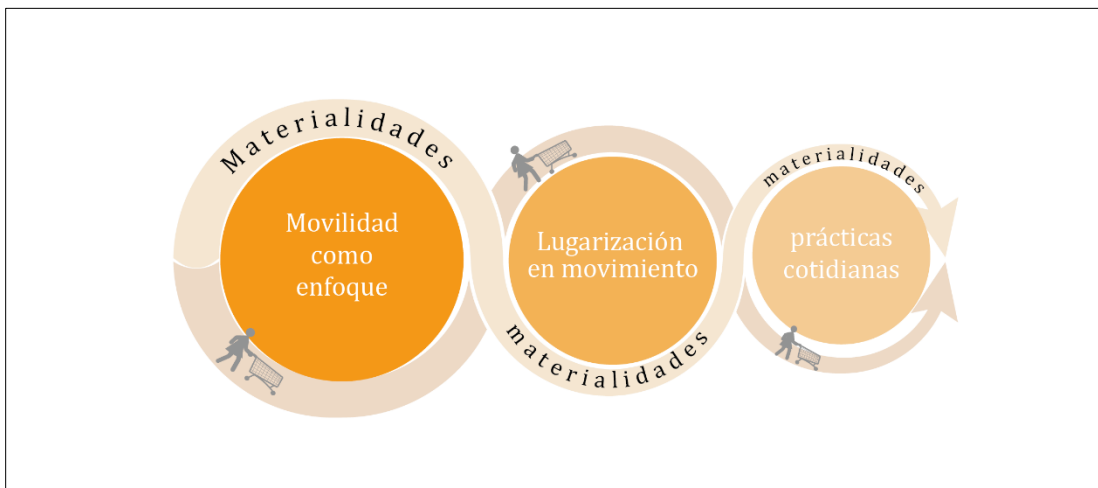
1.4.2. Objetivos Específicos

1. Identificar los trayectos de los comerciantes y sus materialidades asociadas.
2. Describir las prácticas de movilidad cotidiana de los comerciantes callejeros.
3. Caracterizar el proceso de significación de la lugarización en movimiento por parte de los comerciantes callejeros.

2. CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO

En el presente capítulo se exponen los lineamientos teóricos que sustentan esta Memoria de Título. Se profundiza en primer lugar sobre la dimensión espacial del comercio callejero como practica que se ha visto sistemáticamente informalizada y precarizada a través de las narrativas dominantes, para luego abordar los principales conceptos a través de los que este será analizado. Como explica el Esquema N°1: Lineamientos teóricos, las materialidades se presen-

Esquema N° 1: Lineamientos teóricos



Fuente: Elaboración propia, 2021.

tan como un eje del estudio por cuanto el comercio callejero como práctica espacial es ineludiblemente material, así como lo es el espacio a través del que los comerciantes se mueven. Esta materialidad se vincula con los demás conceptos; la movilidad se emplaza y concreta a través de la reorganización de las materialidades del espacio, y el moverse con, mediante y a través de objetos tiene un interés creciente en los estudios de movilidad cotidiana que ponen énfasis en la experiencia; la lugarización en movimiento se construye a través de prácticas reiterativas que se dan en un entorno urbano material, así como estas prácticas construyen lugares y los dotan de significado, a la vez que estos construyen las prácticas.

2.1. De lo económico a lo espacial: el comercio callejero como práctica informalizada

Al ser considerado parte de la economía informal, los primeros estudios sobre el comercio de calle se han desarrollado desde el ámbito económico, basados en los postulados de la Organización Internacional del trabajo, quienes planteaban que estas prácticas económicas informales se dan principalmente en países subdesarrollados y que acabarían cuando los países lograran un nivel óptimo de desarrollo, siendo incorporados estos trabajadores al trabajo asalariado formal, pero esto ha estado lejos de ocurrir ya que las políticas de desarrollo impuestas fomentan la exclusión social (Veleda da Silva, 2006).

La economía informal ha sido abordada desde cuatro líneas de pensamiento principales: el dualismo, estructuralismo, legalismo y voluntarismo; y cada escuela de pensamiento le atribuye distinta naturaleza, composición, y vinculación con la economía formal, y aunque ninguna reconoce interdependencia entre ellas (Brown & McGranahan, 2016; Chen, 2012; Martínez, Short, & Estrada, 2017), sí coinciden en que todos los trabajos que comprende la economía informal tienen en común la falta de protección legal y social de sus trabajadores y que, a final de cuentas, la economía informal es heterogénea y cada una de estas corrientes representa una porción de su totalidad, sin ser excluyentes entre ellas (Chen, 2012).

Desde el ámbito económico, el comercio callejero puede ser desde una estrategia de supervivencia desesperada hasta un modo de diversificación de un gran negocio (Bromley, 2000), pero según Huang et al. (2018) una explicación más acabada de por qué las personas deciden insertarse en esta práctica debe combinar las teorías mencionadas y las motivaciones individuales considerando el contexto en que se desenvuelven las personas, es decir, existen fuerzas estructurales político-económicas que definen las circunstancias en las que las personas viven y trabajan, y que condicionan las opciones a las que pueden acceder para suplir sus necesidades, por lo que el acceso al comercio callejero no es una decisión por completo voluntaria, ya que es dentro de este contexto macroeconómico y político que se ponderan los pros y contras de esta práctica. Además, podrían intervenir cuestiones como redes sociales y familiares que pueden posicionar al comercio callejero como una oportunidad más accesible que otras opciones para buscar sustento (Rosales, 2013), el capital social y económico necesario para llevar a cabo cada una de ellas (Barrios & Blocker, 2015), y la ubicación geográfica, principalmente la cercanía a centros urbanos (Eidse et al., 2016).

Recio et al. (2017) observan que los estudios académicos han adoptado una visión dualista de la economía informal, reforzando implícitamente el poder del Estado para inscribir ciertas

actividades como legítimas y otras como repudiables y proponen una visión *postdualista* que supere la distinción estigmatizadora formal/informa de la economía, yendo “más allá de una formulación neoliberal reduccionista que trata las actividades económicas informales como un resultado de cálculos de costo-beneficio de actores individuales racionales” (p. 7), defendiendo que este es en realidad un sistema entrelazado, la ‘informalidad’ está imbricada espacial, política, socio-cultural y económicamente a la ‘formalidad’ y se presentan como un continuum de mutua dependencia. Más aún, el comercio callejero en la actualidad puede o no ser parte de la economía ‘informal’ ya que los comerciantes pueden adscribirse a las regulaciones necesarias en sus territorios, muchas veces pagando permisos (Roever & Skinner, 2016) y a su vez, puede tanto configurarse como una apropiación ‘informal’ del espacio público o puede encontrarse ‘formalizado’ a través de permisos específicos otorgados por la institucionalidad local (Ojeda & Pino, 2019), pero independiente del carácter formal/informal en el que se vea inscrito, el comercio callejero no es solo una práctica económica, también vincula las dimensiones sociales, culturales y espaciales.

El comercio callejero suele ser un trabajo de carácter predominantemente permanente (en contraste a trabajos casuales) y principalmente de autoempleo, siendo un comerciante callejero una persona que ofrece bienes o servicios al público sin contar con una estructura establecida permanente para llevar a cabo su trabajo (Bhowmik, 2005), convirtiéndose en una práctica llevada a cabo principalmente por minorías desventajadas, que es espacial, móvil y predominantemente urbana (Graaff & Ha, 2015).

Al considerar el comercio callejero desde sus múltiples dimensiones, es útil remitirse a los argumentos existentes a favor y en contra de este, resumidos por Bromley (2000), quien hace hincapié en que aquellos en contra son más triviales que los argumentos a favor. Los argumentos a favor de la práctica giran en torno a los motivos sociales y económicos que hacen importante al comercio callejero para la subsistencia de otros actores urbanos que se benefician de sus precios, localización y productos, y el sustento y oportunidades que significa esta práctica para los comerciantes y sus familias. Entre los argumentos en contra, la mayoría gira en torno a cuestiones espaciales y económicas, el comercio callejero puede ser entendido como una competencia desleal para el comercio establecido, también es acusado de ser una economía subterránea ilícita al pagar sobornos a policías, y de promover el trabajo infantil, ya que muchos comerciantes son menores de edad. En lo espacial, los comerciantes son considerados molestos para residentes y transeúntes, vistos como elementos de desorden y saturación del espacio público, causando congestión que puede conducir a accidentes, entorpecer el tránsito y posibilitar los robos en las multitudes.

Llama la atención que algunos argumentos en contra de esta práctica corresponden a problemas sociales e institucionales más profundos que no han sido resueltos, como la corrupción institucional al recibir sobornos o exigir pagos a los comerciantes, o la necesidad de muchos menores de trabajar, o de sus familias de requerirles o forzarles a hacerlo. De la misma forma, otros argumentos le adjudican responsabilidades que son compartidas con otros actores, como la saturación espacial, quedando en evidencia que en muchas ocasiones prima el

estigma de la 'informalidad' y la visión de actores urbanos que ostentan privilegios para inscribir esta práctica como no deseada en los espacios urbanos.

Más allá de la visión que se desprende de actores externos del comercio callejero hacia este, (Roever & Skinner, 2016) reúnen la visión aportada por los mismos vendedores callejeros, quienes describen su trabajo como precario, resaltando que estos no solo están precarizados por pertenecer a la economía 'informal', es decir, por en su mayoría no contar con ningún tipo de protección social ni legal. Desde la dimensión espacial, desarrollan su trabajo en espacios donde la inseguridad se habita de manera cotidiana, esta se presenta como inseguridad física (exposición a crimen y abusos), inseguridad espacial (en el acceso y seguridad espacial), acoso por parte de funcionarios estatales y policías, y confiscaciones de mercancía y carros, desalojos y arrestos.

La precarización del comercio callejero descrita, se desprende de las actuales políticas públicas punitivas de cero tolerancia en el espacio público que se han replicado en América Latina, que provienen de las políticas estadounidenses derivadas de la Teoría de las Ventanas Rotas, de Wilson y Kelling, quienes defienden que cualquier delito menor -como el acto de romper ventanas-, puede dar paso a crímenes graves, por lo que erradicando estos pequeños actos se obtendrían ciudades más seguras (Swanson, 2013). El urbanismo basado en las políticas de tolerancia cero ha sido llamado urbanismo revanchista a raíz de las críticas del geógrafo urbano Neil Smith, quien comparó la aplicación de estas políticas en Nueva York con la burguesía francesa de fines del siglo XIX que intentó restablecer el orden de las ciudades vengándose de quienes hayan dañado su visión conservadora, acuñando el término *revanche*, del francés *vinganza* para describir este nuevo urbanismo como un intento de las élites neoyorkinas de volver a reclamar la ciudad como suya, bajo este urbanismo revanchista que representa hoy una nueva faceta de la lucha de clases (Mackie et al., 2017).

Luego de que estas políticas se aplicaran en distintas ciudades, se ha demostrado que la teoría de las ventanas rotas no tiene evidencia empírica de su eficacia reduciendo el crimen y más bien ha resultado en un instrumento que castiga y criminaliza la pobreza, profundizando la violencia sistemática y la exclusión a grupos ya marginados del espacio público, como comerciantes callejeros, personas en situación de calle o grupos de jóvenes racializados (Swanson, 2013). Estas políticas contribuyen a perpetuar la pobreza ya que las medidas represivas no alejan a las personas de la práctica del comercio callejero, sólo las endeudan y precarizan, limitando su movilidad económica y perjudicando a sus redes sociales más próximas (Rosales, 2013). Incluso las repercusiones de este urbanismo llegan más allá de la escala local, Swanson (2018) ha observado como las políticas de tolerancia cero en Ecuador han tenido consecuencias relacionales y transnacionales, forzando a muchos comerciantes indígenas a migrar a los Estados Unidos, siendo objeto de profundas injusticias, trauma intergeneracional y similares políticas de tolerancia cero en sus nuevos hogares.

La precarización del comercio callejero en los ámbitos económicos, sociales y espaciales, las regulaciones locales erráticas que ponen a los comerciantes en una posición ya vulnerable, y las prácticas de control estatal que se desprenden del urbanismo revanchista, fuerzan a los comerciantes a negociar de forma constante con las autoridades su derecho al trabajo y al uso

del espacio público, volviendo al comercio callejero más que una práctica informal, una práctica *informalizada y precarizada* (Graaff & Ha, 2015). Por lo demás, la prevalencia de abordajes teóricos del comercio callejero desde la economía informal ha contribuido a describir esta práctica desde la estigmatización y la exclusión, pero el comercio también es una práctica compleja en lo social, espacial y cultural, por lo que no puede ser entendida desde el ámbito económico.

2.2. El giro de la movilidad: estudiando la movilidad cotidiana como enfoque

Desde los años 2000 ha comenzado a delinearse un “nuevo paradigma de las movilidades”, que empuja estas hacia la interdisciplinariedad y a la necesidad de replantearse, configurándose como un proyecto teórico que pone sobre la mesa un conjunto de preguntas, teorías y metodologías en lugar de descripciones totalizadoras del mundo (Cresswell, 2010; Hannam, Sheller, & Urry, 2006; Sheller & Urry, 2006). A pesar de su novedad teórica, los primeros estudios de este giro establecían sus análisis en un contexto mundial globalizado de turismo, viajes y lugares visitados, experiencia que se aleja de la vida cotidiana de millones de personas, por lo que se llama a situar el estudio de la movilidad y descentrarlo del norte global (Kwan & Schwanen, 2016). El auge de la movilidad no ha sido igual para todos, no existe una libertad de movilidad ni igualdad de acceso a esta, por lo que este paradigma debe involucrarse con la ética detrás de las diferentes movilidades (Sheller & Urry, 2016).

Al respecto, Cresswell (2010) asevera que la movilidad se delinea como un fenómeno intrínsecamente político que se desarrolla en contextos históricos específicos organizados a través de constelaciones de movilidades desiguales, donde tanto el movimiento físico, las representaciones que existan de este y las prácticas mediante las cuales se lleve a cabo, se ven involucradas en la producción y reproducción de relaciones de poder, incluso el cómo las personas experimentan la movilidad, es decir, el cómo esta experiencia es sentida en las vidas cotidianas de las personas, también es una cuestión política. La importancia de entender la movilidad en un marco cotidiano sin olvidar su dimensión política significa pensar en el transcurso de la vida diaria de las personas y la corporeización de sus prácticas, ya que las formas y lugares a través de los que las personas se muevan generan experiencias, y estas experiencias tienen consecuencias, además, se deja de enmarcar la movilidad dentro del individuo en movimiento y se define en interacción con su hogar, familia, comunidad y la sociedad en general (Hanson, 2010; Jirón, 2010b).

Para Jirón e Imilan (2018), la movilidad dentro de las ciencias sociales en América Latina tiene dos usos diferenciados; la movilidad como objeto de estudio y la movilidad como enfoque. El primer uso suele estar relacionado a los estudios de transportes, usualmente se reduce a los desplazamientos de un punto a otro, aunque también examina el por qué y cómo se mueven las personas. Por su parte, la movilidad como enfoque amplía la temática a otros campos de estudios, produciendo conocimientos que escapan de los estudios urbanos tradicionales, revelando nuevas relaciones. Esta última aproximación observa las prácticas cotidianas yendo más allá del movimiento como eje y piensa la movilidad como un habitar en movimiento continuo. Estudiar la movilidad como enfoque permite situarse en el marco cotidiano de esta, donde deja de ser una cuestión solo de los individuos que se mueven, sino de los lugares a través

de los cuales lo hacen, permitiendo que esta sea analizada desde otras aristas de las ciencias sociales, en este caso de la geografía, explorando en movimiento conceptos alguna vez considerados estáticos, como el concepto de lugar. Si en un principio predominó la idea de un lugar fijo, esta es actualmente puesta en cuestión por el giro de la movilidad, proponiendo los lugares como abiertos, relacionales y dinámicos dentro de la vida cotidiana (Jirón, 2018).

2.3. Lugarización en movimiento: significando la experiencia de moverse

El concepto de lugar ha adquirido distintas acepciones, llamando la atención la definición que hace de este Yi-Fu Tuan, geógrafo humanista, quien establece que es una construcción en base a subjetividades mediante la cual se organizan de forma estática los significados que las personas y comunidades vincularan a estos, es una pausa en el tiempo arraigada a través de la percepción, la experiencia y el afecto que abre, mediante estos, la posibilidad a la pertenencia (Tuan, 1977) llegando incluso a instaurarse en relación al lugar el concepto de *topofilia* como “el lazo afectivo entre las personas y el lugar o ambiente circundante” (Tuan, 2007, p. 13).

En general, las aproximaciones de esta corriente muestran al concepto de lugar como el centro de significado en las vidas cotidianas, centrada en los valores, lo emocional y la identidad (Nogué, 2015) y si bien resaltan la subjetividad y el carácter experiencial del lugar, son difíciles de concebir en el contexto actual. Esta dificultad de extrapolar el concepto de lugar a un mundo moderno y móvil, llevó incluso a proponer a este período como de supermodernidad, Marc Augé declara que los lugares pierden importancia y son reemplazados por no lugares, definidos por oposición a los primeros ya que “si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar” (Augé, 1993, p. 83), los no lugares se vuelven sitios efímeros y temporales donde las personas se desarraigan de los espacios que atraviesan, desplazando sitios como las calles, paraderos de buses o aeropuertos dentro de esta categoría.

Una nueva forma de entender el lugar se desprende de la reconceptualización del concepto de espacio, como un espacio relacional. Doreen Massey (2005) establece tres principios fundamentales de este: primero, que el espacio es producto de relaciones que van de lo global a lo local; segundo, lo entiende como una esfera de posibilidades en la pluralidad contemporánea y; tercero, lo reconoce como en construcción incesante, producto de relaciones fijadas a través de prácticas materiales en constante proceso de ser. Así, el espacio dejaría de omitir la multiplicidad de experiencias y exclusiones que pueden darse en él -y por tanto en la experiencia de lugar-, y se muestra abierto y en constante cambio. Al mismo tiempo, la autora no olvida al poder como un eslabón central del espacio relacional y por tanto del lugar, ya que es a través de geometrías de poder específicas que los diferentes grupos sociales e individuos están situados de formas distintas en los flujos e interconexiones móviles (Massey, 1991).

La lugarización en movimiento surge desde la revisión del concepto de lugar en el contexto actual y se refiere a cómo la experiencia de la movilidad es lugarizada, ya que tanto las formas de moverse como los sitios a través de los cuales alguien se mueva pueden transformarse en espacios significativos para la vida cotidiana (Jirón, 2018). En el proceso de lugarización se otorga especial atención a estas “formas de moverse” que se entienden como prácticas sociales,

ya que el lugar es tanto el contexto así como el producto de estas (Jirón, 2018). Esta concepción del lugar sigue los planteamientos del espacio relacional de Massey; es abierto, permeable y en construcción constante, lo que significa que la experiencia del lugar no puede ser anticipada y se crea en un espacio-tiempo específico, en el que se dan relaciones específicas (Jirón et al., 2016). El lugar deja de ser un espacio físico fijo con un significado establecido y pasa a ser un espacio móvil con múltiples significados posibles (Jirón & Iturra, 2011).

Jirón (2008) propone que los lugares son creados en la movilidad y a través de esta, y define que hay tres tipos de lugares: lugares fijos, lugares móviles y lugares transientes. Los lugares fijos corresponden a la idea tradicional de lugar y son significados en permanencia. Los lugares móviles dejan de lado la idea de que el tiempo de viaje es tiempo perdido y se refieren a espacios que son significados mientras las personas se mueven en ellos, como autos, vagones de metro o buses. Por último, los lugares transientes, se refieren a espacios fijos que las personas significan mientras se mueven a través ellos, lo que anteriormente Marc Augé (1993) denominó como no-lugares, y su significación no tiene que ver con la cantidad de tiempo que las personas ocupen transitando a través de ellos, sino de sus prácticas y de cómo sean sus experiencias al hacerlo y, por lo tanto, no son significados de igual manera por todos los viajeros urbanos.

Para entender la lugarización en movimiento es necesario desprenderse de los vehículos conceptuales que regían la noción de lugar propuesta por la geografía humanista de que el lugar podía entenderse como una localización física, un escenario material y un sentido de lugar o significado que involucra apropiación y transformación del entorno (Cresswell, 2002). Ahora el lugar no depende de una localización física rígida ya que la lugarización es un proceso en movimiento, pero son las trayectorias y el escenario material en que se den estas, lo que es susceptible a ser significado. El escenario material mantiene su importancia ya que, al considerar las prácticas en el espacio, estas se llevan a cabo en y a través de la materialidad del espacio que se lugariza mediante un proceso de co-construcción. Por su parte, el sentido de lugar que otrora fuese adquirido principalmente a través de la percepción y los sentidos, ahora se entiende como una *experiencia* de lugarización (Jirón, 2008).

Las prácticas mediante las cuales se lugariza son a la vez sociales y espaciales, ya que al ser performativas y concretarse a través de la corporeidad, forman parte de una escala espacial que en los últimos años se ha incluido en el estudio de la geografía (Lindón, 2009), a su vez, al entender que estas prácticas que llevan a cabo el movimiento suelen repetirse de forma periódica, se preferirá llamarlas prácticas de movilidad o prácticas cotidianas, por sobre la ambigua distinción social/espacial. Estas prácticas suceden en y alrededor de estructuras materiales preexistentes en el espacio, usándolas de formas creativas pero dentro de límites, permitiendo que el cuerpo realice el acto de crear lugares, siendo el lugar el contexto en que se desarrollan las prácticas como producto de ellas (Cresswell, 2002; Jirón, 2008, 2018).

Por su parte, la experiencia de lugarización y su subjetividad van más allá de lo reflexivo y consciente, aquí el cuerpo se presenta como un dispositivo de conciencia de tipo afectivo en que las experiencias de movilidad son conformadas por la relación entre cuerpos y materialidades (Imilan, 2018). Ya que la movilidad se emplaza, materializa y ocurre a través de relocalizaciones y reordenamientos de la materialidad de los lugares preestablecidos (Sheller, 2004) tomando

los objetos materiales un rol social y político en esta, los sentimientos que se desprenden de esta interacción son relevantes para conocer la experiencia de los sujetos y volver la movilidad hacia la dimensión afectiva que resulta de las relaciones materiales (Lazo, 2018) que pueden crear sistemas híbridos de materiales y movibilidades que también producen y reproducen lugares (Hannam et al., 2006), por lo que reconsiderar la importancia de las materialidades es central para comprender la experiencia del lugar.

2.4. Materialidades afectivas: el estudio de lo no humano en la geografía cultural

La vuelta de las materialidades a la puesta en escena de la investigación en geografía cultural obedece a abordajes analíticos muy diferentes, existiendo giros materialistas que coexisten y apuntan en distintas direcciones (Kirsch, 2013) pero, ciertamente esta recuperación materialista ha dejado de abordar de forma central la materialidad del mundo externo, del allá afuera, para concentrarse en el mundo próximo y cotidiano, que se entreteje íntimamente con el cuerpo vivido, la emoción y el afecto y, al hacer esto, deja el foco analítico del discurso atrás para centrarse en las prácticas y la performance (Anderson & Wylie, 2009; Whatmore, 2006). Volver a centrarse en las materialidades no significa dejar lo social atrás, ya que siguiendo a Kirsch (2013), las relaciones sociales son constituidas a través y mediante las cosas, y estas existen mediante relaciones que son a la vez físicas y simbólicas, transitorias e inestables.

Dentro de este nuevo giro materialista en la geografía cultural se encuentra la corriente llamada por algunos autores como materialismo afectivo, desprendida de en la Teoría No-Representacional (Thrift, 2008) o Teoría Más Que Representacional (TMQR) (Lorimer, 2005). Las materialidades afectivas conllevan entender que volver a lo concreto significa tomar en cuenta que lo inmaterial excede toda forma de materialidad, para Anderson & Wylie (2009) la materia tiene capacidades y propiedades potenciales, que pueden ser las de cualquier elemento y en cualquier estado de la materia, y la forma en que estas sean aprehendidas dependerá de las relaciones afectivas que conformen en un momento dado.

En el trabajo de Latham y McCormack se abordan las materialidades de los lugares, desde los entornos urbanos, no como efectos concretos de relaciones determinadas, sino como posibilidades a emerger desde estas relaciones (Latham, 2017; Latham & McCormack, 2004). Los autores presentan cuatro vehículos conceptuales que sintetizan a grandes rasgos cómo estudiar las materialidades afectivas, para esto establecen que las materialidades:

1. Son emergentes (*emergent*): las materialidades emergen y son producto de múltiples relaciones que involucran agentes humanos y no humanos, de relaciones complejas que no poseen una lógica estructural ya que dependen del potencial de afectar de todas las entidades que entren en juego en un momento dado y por ende pueden ir más allá de lo planificado para un entorno urbano puntual. Las materialidades emergen, solo son y existen en un momento determinado, para luego diluirse y modificarse en movimiento.
2. Son maquínicas (*machinic*): se entienden relativas a una máquina como forma de organización, no como objeto o resultado final. Esto significa que emergen de relaciones procesuales que pueden presentar tendencias, sin que estas sean estructurales.

3. Pueden ser aprehendidas esquemáticamente (*diagrammatically*): esto permite aprehender la creatividad eventual de las materialidades en términos de relaciones, pueden ser entendidas a través de esquemas, algunos de los cuales actúan como dispositivos generativos para imaginar posibles en la práctica, por lo tanto también pueden ser pensados desde lo cotidiano.
4. Son expresivas (*expressive*): la expresividad de lo material va más allá de su forma concreta, se expresan más allá de ellas mismas, emergiendo en las relaciones y eventos transversales a cuerpos, sujetos y objetos. No es una expresividad en forma de efecto predeterminado de ciertas relaciones, sino que como posibilidad afectiva de relaciones procesuales, pero no estructurales.

El carácter expresivo de las materialidades puede apreciarse en su máxima expresión desde la idea de las atmósferas afectivas, estas se refieren a cualidades afectivas que se encuentran distribuidas en el ambiente, cualidades difusas, etéreas y efímeras que pueden ser registradas y significadas por los cuerpos (McCormack, 2008). Siguiendo a Ben Anderson, estas atmósferas “son una especie de “exceso” afectivo indeterminado a través del cual se pueden crear espacios-tiempos intensivos” (2009, p. 80), si bien según el autor las atmósferas afectivas existen de forma independiente a la diferencia entre emoción y afecto, el debate académico ha propuesto que la emoción se refiere a un estado subjetivo que es reflexivamente interpretado y es posible expresar en palabras, mientras que el afecto es de carácter pre-cognitivo y transpersonal (Anderson, 2016), por lo que las atmósferas son, en estos términos, afectivas más que emocionales.

A su vez, las atmósferas pueden ser creadas, pero su creación no se refiere a crear un producto intencionado, sino a crear las condiciones para que aparezca este fenómeno, y estas pueden darse incluso en momentos mundanos y cotidianos, que cambian a medida que surgen encuentros entre los elementos del ambiente del que son parte (Pink & Leder Mackley, 2016). Las atmósferas no son una “cosa”, como explica Bissell (2010), son un potencial relacional para que ciertas cosas sucedan, una posibilidad que puede o no emerger en espacios particulares, generando eventos, acciones, afectos y emociones particulares y, más importante, las atmósferas afectivas no son una representación de los espacios vividos pero es a través de estas que ciertos espacios y objetos serán aprehendidos y significados (Anderson, 2009).

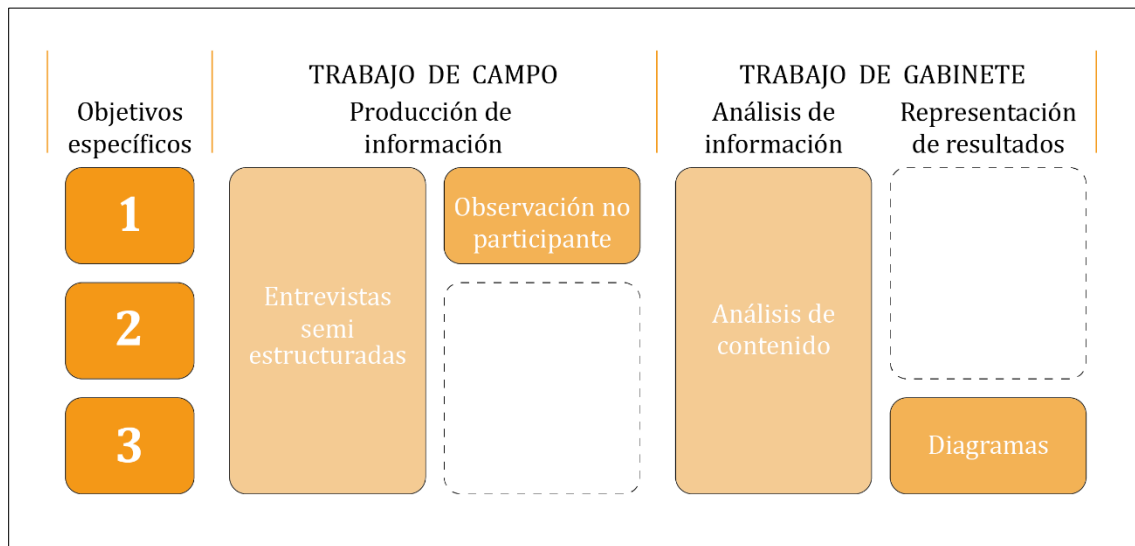
3. CAPÍTULO 3: PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

Esta investigación se desarrolla desde un alcance exploratorio, abordando un tema previamente investigado desde una nueva arista (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010), en vista de que el comercio callejero y sus apropiaciones espaciales ya han sido estudiados en la ciudad de Valparaíso, pero los procesos de lugarización considerando a los actores en movimiento son recientes en la literatura académica y más aún en el ámbito del comercio callejero. A su vez, se plantea como un estudio de caso, ya que se estudia en detalle una unidad de análisis acotada, considerando su contexto específico y sus características propias (César

Bernal, 2010; Rodríguez & Valdeoriola, 2009), pero es de carácter instrumental dado que el caso analizado aporta a la comprensión de otros fenómenos teóricos (Stake, 2005).

Se utilizó una metodología de carácter cualitativo que “se interesa por la vivencia concreta en su contexto natural y en su contexto histórico (...) se interesa por la “realidad” tal y como la interpretan los sujetos” (Rodríguez & Valdeoriola, 2009, p. 47), tomando en consideración que esta “realidad” ha transitado por diversos filtros e interpretaciones – de las y los participantes, de la autora y de la realidad que se desprende de este encuentro- antes de plasmarse en los resultados de la investigación (Hernández et al., 2010).

Esquema N° 2: Metodología



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se observa en el Esquema N°2: Metodología, la realización del estudio constó de dos etapas: trabajo de campo y trabajo de gabinete. Durante el trabajo de campo se produjo información mediante entrevistas semiestructuradas de forma transversal a los 3 objetivos de la memoria, además de contemplar el método de observación no participante para el primero de estos. En la etapa de trabajo de gabinete se analizaron los resultados mediante análisis de contenido en función de cada objetivo específico y se contempló construcción de diagramas como forma de representación de resultados del objetivo n°3.

3.1. Trabajo de campo

El trabajo de campo mediante el cual se realizó la producción de información se llevó a cabo los días 5, 10 y 11 de abril de 2019. En primera instancia se realizó una visita de carácter exploratorio a las 4 zonas de comercio callejero descritas en el apartado 1.3. Justificación del área de estudio, para identificar las ubicaciones de los comerciantes de comida. Debido a que en los últimos dos meses se habían intensificado los operativos de fiscalización del comercio callejero en el Plan de Valparaíso (Calderón, 2019), estos comerciantes solo fueron encontrados en un número significativo en el sector de calle Uruguay, ya que cuenta con un mayor nivel de organización dentro del comercio callejero y con sindicatos activos, por lo que las y los

comerciantes lo reconocen como un lugar más seguro para ejercer el comercio ya que el control policial se mantiene a raya, por lo que fue designado como área de estudio.

Como parte de esta metodología de carácter cualitativo, se produjo información mediante entrevistas semiestructuradas, ya que permiten mayor flexibilidad para intercambiar información con uno o más entrevistados, permitiendo acercarse a las experiencias de estos, construyendo de forma conjunta los significados en torno a un tema (Alvarez-Gayou, 2003; Bernal, 2010; Hernández et al., 2010), que fueron acompañadas de una cartografía base de las calles del Plan de Valparaíso para que las y los comerciantes pudieran describir y trazar los trayectos cotidianos que recorren con sus carros. Estas entrevistas se realizaron a una muestra homogénea (Hernández et al., 2010) 17 comerciantes callejeros que representaban a 14 puestos de comerciantes, pertenecientes al área de estudio, que aceptaran participar de la investigación, estos fueron seleccionados bajo los criterios de ser comerciantes callejeros de comida y utilizar algún tipo de carro para trasladar sus productos y, dado que se considera a las y los comerciantes como sujetos válidos en su uso del espacio público, estos no fueron consultados sobre su situación de formalidad/informalidad y la posesión de permisos precarios.

Cabe destacar que las entrevistas fueron realizadas durante el horario de trabajo de los comerciantes, por lo que estas presentan interrupciones y pausas para realizar ventas y por momentos se perdió fluidez en los relatos, lo que puede haber afectado la calidad y cantidad de información producida. Debido a problemas de audio, una de las entrevistas no pudo ser transcrita y analizada, y otra fue excluida del estudio por no entregar información suficiente para su análisis, por lo que se consideraron finalmente 12 entrevistas, de las cuales 3 contaron con la participación de 2 comerciantes ya que los puestos eran manejados de forma conjunta por ambos y también así sus prácticas de movilidad eran llevadas a cabo en conjunto, y cuya caracterización se encuentra en la Tabla N°1: Caracterización de entrevistados, donde a cada entrevistada/o se le asignó una identificación ficticia para proteger su identidad y, así mismo, todas las ubicaciones mencionadas por los comerciantes tanto de bodegas como sus hogares fueron modificadas de forma aleatoria y los nombres propios de personas, instituciones y comercio mencionados, fueron suprimidos cuando han sido mencionados en el cuerpo de la Memoria de Título.

A pesar de que los participantes fueron seleccionados en base a 2 características comunes -ser comerciantes de comida y utilizar un carro-, existen características diferenciadoras como género, nacionalidad, edad y antigüedad en el comercio callejero. Considerando solo las entrevistas utilizadas dentro de la Memoria, se entrevistó a 8 personas de género femenino y 8 de género masculino, 13 de nacionalidad chilena y 2 de nacionalidad extranjera, con edades que van desde los 19 a los 59 años y con antigüedades variables en torno a la práctica del comercio callejero, que oscilan entre 1 mes y 30 años. Además, en función del primer objetivo específico se realizó observación de participación pasiva o no participante (Hernández et al., 2010), ya que permite conocer el objeto de estudio para poder describirlo y analizarlo (Bernal, 2010).

Por problemas de seguridad en el área de estudio durante el trabajo en terreno, no fue posible realizar más registros audiovisuales que la grabación de entrevistas y, por la misma razón, no

se consideró adecuado y seguro realizar un nuevo período de trabajo de campo para documentar mediante fotografías u otros.

Tabla N° 1: Caracterización de entrevistados

| N° puesto | Identificación | Edad | Género | Nacionalidad | Antigüedad |
|-----------|----------------|------|--------|--------------|------------|
| 1 | Francisca | 40 | F | chilena | 10 meses |
| | Pamela | nr | F | chilena | |
| 2 | Macarena | 32 | F | chilena | 4 meses |
| | Gonzalo | nr | M | chilena | |
| 3 | Adela | 52 | F | chilena | 30 años |
| | Ernesto | nr | M | chilena | |
| 4 | Sandra | 59 | F | chilena | 27 años |
| 5 | Miguel | 19 | M | chilena | 10 años |
| 6 | Hilda | nr | F | chilena | 15 años |
| 7 | Orlando | nr | M | cubana | 4 meses |
| 8 | Jorge | 47 | M | chilena | 12 años |
| 9 | Natalia | 36 | F | chilena | 4 meses |
| 10 | Pedro | 54 | M | chilena | 1 mes |
| 11 | Octavio | 58 | M | chilena | 10 años |
| 12 | Claudia | 22 | F | venezolana | 3 meses |

Fuente: Elaboración propia, 2021.

3.2. Trabajo de gabinete

Durante el trabajo de gabinete se realizó el análisis de la información producida en la etapa previa, y la representación o materialización de estos resultados. Para analizar las entrevistas se recurrió al análisis de contenido como un procedimiento metodológico que pueda revelar en un texto los "aspectos no directamente intuibles y, sin embargo, presentes" (Díaz & Navarro, 1998, p. 182), para esto las entrevistas fueron transcritas en su totalidad y codificadas a través del software ATLAS.ti, proceso del cual se desprendieron categorías de análisis de carácter inductivo, generadas en base a la información entregada por las entrevistas, es decir, que provienen del material a interpretar y no de categorías predefinidas (Abela, 2002), en torno a los ejes centrales de cada objetivo: trayectorias y materialidades, prácticas y significación de la experiencia de lugarización.

Por su parte, para la representación de los resultados fueron considerados los planteamientos de Alicia Lindón (2007, 2016), quien propone que se debe cuestionar el carácter representacional de la disciplina geográfica para poner en relevancia las experiencias espaciales, sin perder el carácter no representacional del afecto y el cuerpo que ha puesto en relevancia la TMQR, y a su vez, cuestionar la tradicional idea de la cartografía como representación del territorio, en la que esta ha llegado a ser vista como realidad indiscutible a pesar de no ser capaz de plasmar la experiencia espacial de quienes habitan ese espacio determinado, y avanzar hacia nuevas formas de representar la espacialidad de lo vivido.

Como forma de representar la lugarización en movimiento desde la experiencia de movilidad de las y los comerciantes callejeros, se construyeron esquemas o diagramas que representan momentos centrales de sus trayectos, ya que un diagrama “posibilita comprender la relación con el espacio urbano y la discusión de la trayectoria que genera ese trayecto y, por tanto, la comprensión de la experiencia asociada” (Iturra & Jirón, 2016, p. 9). Además, para profundizar en la experiencia espacial se optó por exponer los resultados de forma narrativa como un modo de producir y expresar conocimientos, este método traído a relevancia nuevamente por la TMQR, lleva a la geografía hacia nuevas direcciones y se plantea como una forma de evocar las experiencias encorporadas, dando énfasis al plano afectivo de la espacialidad (Cameron, 2012).

4. CAPÍTULO 4: RESULTADOS

En el presente capítulo se presentan los resultados que permiten develar el proceso mediante el cual los comerciantes callejeros significan sus trayectos a través de la calle como lugar transiente. Para esto, el capítulo se divide en tres apartados principales, el primero presenta a los 12 grupos o puestos de comerciantes que participaron de la investigación -siendo 15 comerciantes en total- y describe sus trayectos cotidianos y las materialidades que encuentran a través de estos. Luego, en el segundo apartado, se describen las principales prácticas que los vendedores realizan de forma cotidiana al desplegar su movilidad para, por último, en el tercer apartado, analizar el proceso mediante el cual tanto las trayectorias y las prácticas de los comerciantes son significadas.

4.1. Trayectos cotidianos, trayectorias excluyentes

Jorge tiene 47 años de edad, lleva 12 años trabajando en el mismo sitio y 15 años trabajando como comerciante callejero, siempre vendiendo aceitunas, en toda temporada. Es pensionado y ha tenido que trabajar como comerciante “*porque con la pensión a mí no me alcanza pa vivir*”, comenta, por lo que se mantiene trabajando de jueves a domingo. *Macarena*, de 32 años y *Gonzalo* son una pareja joven con tres hijos. Decidieron hace cuatro meses comenzar a trabajar como comerciantes callejeros para poder tener su propio horario con las tardes libres para acompañar a sus hijos luego del colegio, por lo que venden desayunos por las mañanas, de lunes a viernes, en un horario breve que termina antes de almorzar. Por su parte, *Adela* de 52 años y su pareja *Ernesto*, llevan 30 años trabajando como comerciantes callejeros en Plaza O’Higgins, pero hace 4 años, desde que la plaza fue cerrada para su remodelación, han cambiado su ubicación a la vereda oriente de esta para continuar con sus ventas.

Al iniciar su día laboral, *Jorge* toma el colectivo desde su casa en Playa Ancha a las 8:30 am y se baja cerca de la bodega donde guarda su carro, para llegar caminando a esta en la esquina de calle Victoria con Avenida Argentina a eso de las 9:00 am. Por su parte, un poco antes que *Jorge*, *Macarena* y *Gonzalo* bajan en Uber desde su casa junto a sus tres hijos a las 7:45 am aproximadamente, y mientras *Macarena* lleva a sus hijos menores a la escuela, *Gonzalo* se baja en la bodega donde guardan su carro en la intersección de Avenida Colón con San Ignacio a las 8:00 am para empezar su trayecto hacia calle Uruguay. Mientras esto sucede, *Ernesto* ya se

encuentra instalado en su lugar habitual esperando la llegada de *Adela*. Él parte todos los días a las 5:30 de la mañana, baja caminando desde su casa en Cerro Ramaditas ya que no tiene locomoción directa y su casa se conecta con el Plan mediante escaleras. Está habitualmente a las 6:00 am en la bodega desde donde retira sus dos carros para estar temprano por la mañana, a las 7:00 am, ya instalado con su puesto. Las rutinas y horarios de los comerciantes callejeros de calle Uruguay son variables, cada uno vivencia su movilidad de maneras únicas en las que influyen los productos que ofertan, el tamaño de sus carros, su capital de movilidad, su historia de vida, entre otros múltiples factores, sobre todo antes de iniciar sus trayectos con los carros, pero una vez que comienzan estos en un espacio urbano en común, sus historias adquieren más semejanzas.

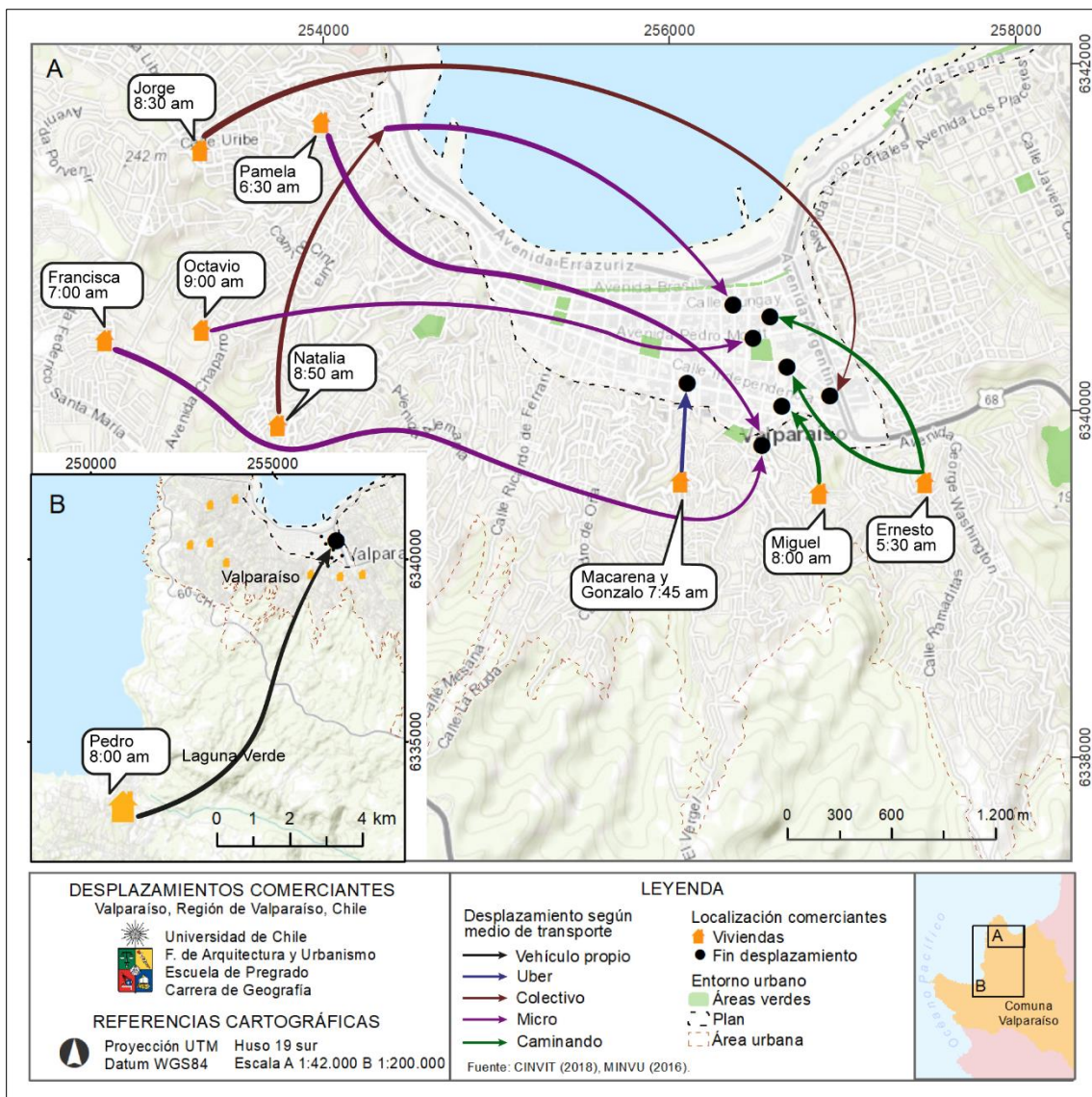
En la Cartografía N°3: Desplazamientos de los comerciantes de calle, es posible observar los desplazamientos de 10 de los 15 comerciantes entrevistados, correspondientes a 8 puestos del comercio callejero, donde se consideran aquellos comerciantes que inician sus trayectos desde su hogar para ir a buscar sus carros a las bodegas, o desde su hogar con sus carros, pero teniendo que movilizarse una distancia considerable antes de llegar al plan y comenzar su movimiento con el carro caminando. En la cartografía se muestra la localización aproximada de sus hogares, los desplazamientos entre estos puntos y el lugar desde donde recogen su carro o desde donde inician la trayectoria con este, su modo de transporte y sus horarios de partida. Los itinerarios que elige cada comerciante se relacionan con el horario en que sea más conveniente ofertar sus productos, con los horarios en que haya menos flujo vehicular para moverse con mayor facilidad, y con si necesitan realizar preparativos o compras antes de instalarse en sus puestos, por sobre el factor de la distancia que exista entre sus hogares y el lugar desde donde retiran sus carros o desde el lugar desde donde retiran sus carros a su lugar de trabajo habitual en calle Uruguay. Mientras *Ernesto* y *Adela* parten temprano por la mañana para trasladar sus carros en un horario más amable, con menos automovilistas, *Macarena* y *Gonzalo* lo hacen para comenzar cuanto antes la venta de desayunos y coordinar su movilidad con la de sus hijos. En otros casos, como el de *Pamela* y *Francisca* que se observará más adelante, las y los comerciantes parten temprano de sus casas para llegar a preparar los ingredientes de sus productos en la bodega o pieza que arriendan.

Tal como indican Ojeda y Pino (2018), al igual que la mayoría de los comerciantes, aquellos estudiados acostumbran a guardar sus carros en bodegas cercanas a sus lugares de trabajo, que suelen ser de trato informal y muchas veces con cobros abusivos. Así, también existen excepciones de comerciantes que no requieren de bodegas, como es el caso de aquellos migrantes latinoamericanos que, tal como indica Seguel (2018), en general buscan realizar trabajos en proximidad al hogar, lo que les permite también un margen de ahorro para enviar remesas a sus familias en el extranjero (Contreras, Ala-Louko, Labbé, 2015). Dentro de este grupo, fue posible identificar los casos de *Claudia* y *Orlando*.

Claudia es una joven venezolana de 22 años que lleva 3 meses vendiendo arepas con queso en la intersección de calles Uruguay y Yungay, mantienen este emprendimiento con parte de su familia que ha conseguido migrar a Chile, y este le permite generar ahorros para enviar a su

madre y su hijo que aún viven en Venezuela. El lugar donde viven cerca de la esquina de Avenida Colón con calle Canciano, es también el lugar donde prepara sus productos a ofertar y donde guarda su carro. Es la comerciante que transporta su carro a través de una mayor distancia, sale de su casa aproximadamente a las 8:40 por las mañanas, recorriendo 10 cuadras en un poco más de 30 minutos, para estar a las 9:10 en su puesto de trabajo, “llego cansada que ya no doy más”, manifiesta sobre su trayecto. Al principio Claudia intentó transitar por la vereda pero tardó más de 40 minutos en su recorrido, “ya lo último me venía por la calle porque ya no, pa’ no molestar a la gente, pedirle permiso o algo y hay gente que, que uno le pida permiso y quedan mirándome y feo y yo ya...”, por lo que finalmente decidió moverse sólo a través de la calle.

Cartografía N° 3: Desplazamientos de los comerciantes de calle



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Por otra parte, *Orlando* es cubano y ya lleva un año viviendo en Chile. Aquí comenzó trabajando en un reconocido local de empanadas de la ciudad, y una vez que aprendió a hacerlas por su cuenta, dejó ese trabajo para comenzar a armar su propio negocio, “*porque como asalariado se gana en este país muy poco, y como uno siendo pequeño emprendedor, uno sale adelante*” explica, y así puede ahorrar dinero para enviar a su esposa e hijas en Cuba. A diferencia de *Claudia*, *Orlando* vive en calle Uruguay, por lo que camina con su carro 2 cuadras, saliendo de su vivienda cerca de las 8:30 am para estar unos minutos después, y a más tardar a las 9:00 am instalado en la esquina de calle Uruguay con Pedro Montt.

A su vez, otros comerciantes prescinden del uso de bodegas tanto por el tamaño de sus carros -como los casos de *Octavio* y *Sandra*-, o porque tienen un capital económico y de movilidad mayor que les permite tener un vehículo propio para transportar este -como *Pedro*. *Octavio* tiene 58 años, a lo largo de su vida ha desarrollado múltiples oficios y ya desde hace 10 años se dedica a vender en el comercio de calle los cochayuyos -oficio tradicional que aprendió desde niño- que él mismo recolecta, seca, empaqueta y transporta en un carro de feria desde su hogar. Al utilizar un carro pequeño puede moverse con él en el transporte público, por lo que sale con su carro de cochayuyos los días lunes, martes, jueves y viernes a las 9:00 am para tomar la micro que lo deja en la esquina de Uruguay con Pedro Montt, donde solo necesita cruzar la calle y caminar media cuadra para instalarse en su puesto aproximadamente a las 9:30 de la mañana. Los miércoles y sábados también trabaja vendiendo cochayuyos, esta vez en la Feria del Estero en Viña del Mar, y los domingos se instala en la Feria de las Pulgas de Avenida Argentina, “*y si el partido del Wanders es ahí, me voy al estadio po*”, agrega.

Desde hace 25 años *Sandra*, de 59 años, trabaja en el comercio callejero junto a su -ahora-exesposo. Comenzaron vendiendo té, café y galletas en Plaza O’Higgins a los adultos mayores que se reunían a jugar, y terminaron abriendo su propio club de juegos, que complementan con la venta de alimentos. Ahí manejan un carro custodio y un triciclo que no necesitan movilizar, ya que tienen permitido mantenerlos en la vía pública durante la noche y pagan a un joven para que los cuide mientras ellos no están. Lo único que necesitan transportar es un carro zorra en que llevan dos bidones de agua para preparar el té y café, del que se encarga la actual pareja de Sandra, quien parte de su casa a las 6:30 de la mañana caminando, y deja el carro con el agua en manos del socio y exesposo de *Sandra*.

Esta temporada de granadas *Pedro*, de 54 años de edad, decidió vender el jugo de éstas en calle Uruguay, por lo que lleva 1 mes desempeñándose como comerciante callejero. Siempre ha sido comerciante y actualmente tiene, junto a su esposa, un negocio establecido en Laguna Verde, localidad rural de la comuna de Valparaíso en que ambos residen. Sus múltiples negocios y emprendimientos le han permitido tener su vehículo propio, por lo que lleva en la parte trasera de su furgón el carro donde vende sus jugos. Parte todos los días a las 8:00 de la mañana conduciendo con cuidado por la neblina del sector, hasta llegar aproximadamente a las 8:30 al lugar donde estaciona su vehículo en calle 12 de Febrero con Pedro Montt, ahí paga a un joven para que cuide su auto “*todos le dan propina \$200, \$300 pesos, yo le doy \$2.000 pa’ que me lo cuiden bien*”. Desde ahí toma su carro y camina con él hacia el norte hasta calle Chacabuco y

luego al oeste, dice moverse siempre por la calle ya que los puestos de otros comerciantes sumados a la circulación de peatones dejan muy poco espacio en la vereda para poder transitar. Una vez en la intersección con Uruguay avanza media cuadra hacia el sur e instala su puesto para comenzar las ventas.

El movimiento de los comerciantes callejeros en las inmediaciones de calle Uruguay para instalar sus puestos y comenzar su día de trabajo suele iniciar desde las 8:00 am, estando a las 10:00 am todos los comerciantes instalados, aunque esto depende en gran medida de los productos que oferten; quienes ofrecen productos relativos a desayunos o productos empaquetados inician su día laboral más temprano que aquellos que ofertan almuerzos o alimentos no procesados que las personas compran para luego preparar en sus hogares.

En cuanto a los trayectos de vuelta una vez finalizada la jornada de trabajo, todos los comerciantes coinciden en que utilizan las mismas rutas descritas inicialmente con sus carros, intentando moverse en el mismo sentido del tránsito vehicular, variando cuestiones como el paradero en que toman el transporte para el recorrido de vuelta, pero lo que sí difiere en gran medida son los horarios en que retornan a sus hogares. Mientras algunos comerciantes como *Gonzalo* y *Macarena* han optado por finalizar su jornada a las 12:30 pm y así tener las tardes libres para estar con sus hijos después del horario escolar, o como *Octavio* que ha decidido trabajar hasta las 15:00 hrs para preparar cochayuyos picados durante las tardes y poder venderlos al otro día, existen otros comerciantes que se imponen largas jornadas laborales de incluso 12 horas o más, como *Miguel*, quien trabaja hasta las 21:00-22:00 hrs, u *Orlando*, para quién el horario de término de su jornada dependerá de cómo hayan estado las ventas del día, fluctuando entre las 5:00 y 8:00 de la tarde, o como el exesposo de *Sandra*, que ha cerrado su puesto incluso a las 23:00 hrs, cuando los jugadores de su club se quedan compitiendo hasta entrada la noche.

Los comerciantes caminan junto a sus carros entre 1 y 10 cuadras aproximadamente, como es posible observar en la Cartografía N°4: Trayectos de los comerciantes con sus carros, donde se muestran los trayectos que hacen con sus carros los 15 comerciantes de los 12 puestos de comercio callejero que formaron parte de esta investigación, además de los puntos finales e iniciales de los trayectos con sus carros, identificando en estos últimos si se trata de bodegas, gasolineras, paraderos, piezas o estacionamientos donde los comerciantes guardan sus carros durante las noches, o si inician los trayectos desde su propio hogar. Aunque las distancias sean un elemento cuantificable, la percepción de esta difiere en la experiencia de cada comerciante, distancias 'cortas' comparadas a las trayectorias del resto de los comerciantes pueden percibirse como 'largas', como es el caso de *Pamela* y *Francisca*.

Pamela y *Francisca* son amigas y socias, trabajaban cada una por su cuenta como comerciantes en calle Uruguay y decidieron levantar un nuevo emprendimiento juntas, por lo que llevan 10 meses vendiendo comida -desayunos y almuerzos rápidos- de lunes a viernes en Uruguay, y los domingos en la Feria de las Pulgas de Avenida Argentina. Ambas viven en Playa Ancha y bajan en micro hasta las cercanías de la pieza que arriendan en calle Pocuro, donde guardan su carro

y hacen las preparaciones antes de salir a vender. *Francisca* sale de su casa aproximadamente a las 7:00 am para estar a las 7:20 en la pieza, donde ya se encuentra *Pamela* calentando el agua y haciendo preparaciones, ella parte a las 6:30 am desde su casa y llega a eso de las 6:50 am a la pieza que arriendan. Parten su trayecto con los carros un poco antes de las 8:00 am, para estar a esa hora comenzando a instalarse en la esquina de Uruguay con Hontaneda. Antes, solían ocupar una bodega que quedaba exactamente al frente de donde instalan su puesto, y luego de mudarse unas cuadras más allá, sentían que el camino se les ‘hacía largo’ por el cansancio de llevar sus carros pero, se han acostumbrado, “*porque como ya llevamos dos meses, la distancia que tenemos es dos meses entonces ya las primeras semanas claro, uno quedaba cansa po, porque el peso, el miedo que se te caiga el carro, pero ya no ya*”, dice *Francisca*.

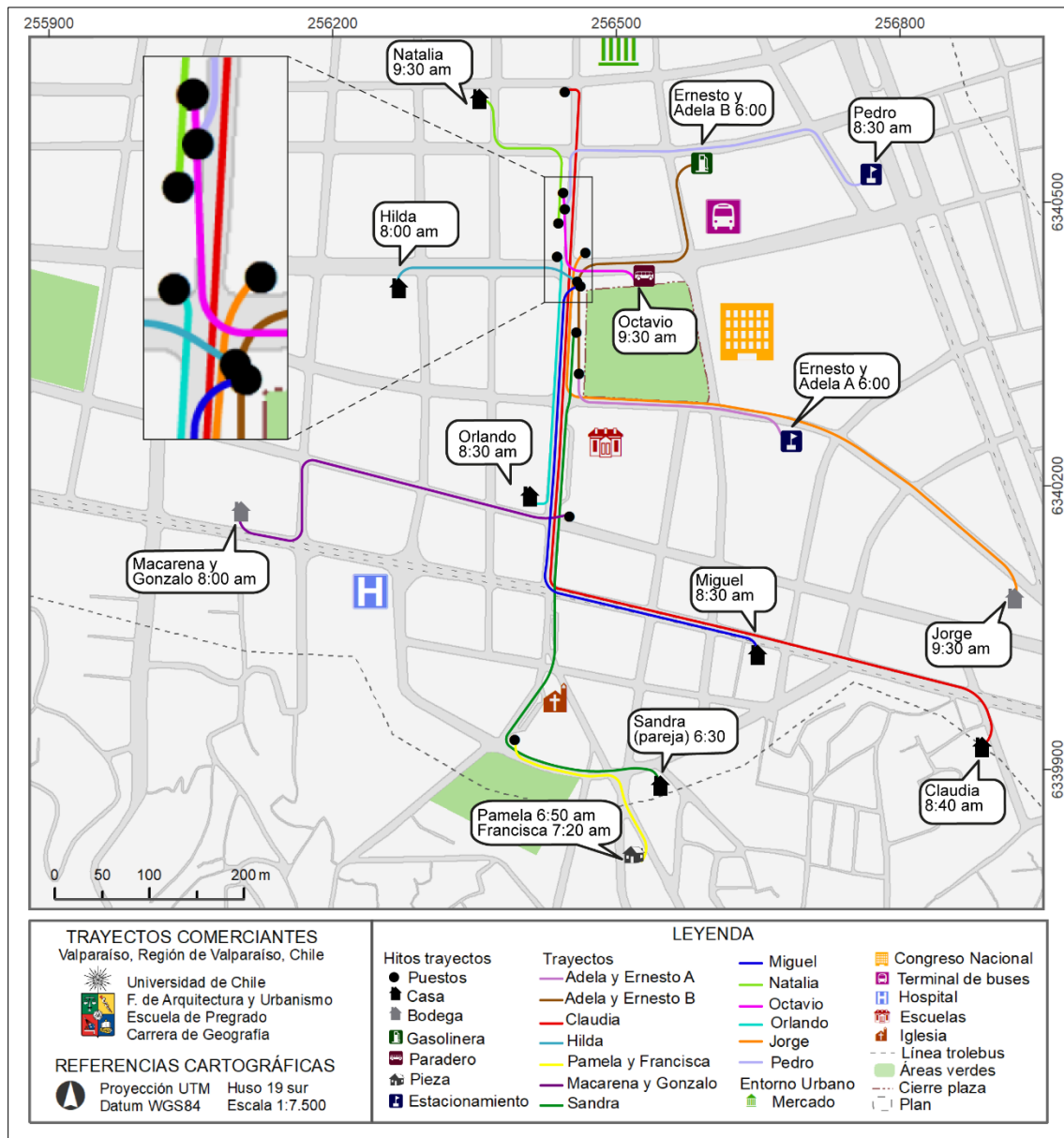
En el camino de ida transitan por la vereda, comienzan bajando por la calle Pocuro hasta llegar a la punta de diamante donde se encuentra la intersección con calle Hontaneda, ahí tienen que bajar a la calle y atravesar junto con los vehículos, “*vienen vehículos de acá, vienen vehículos de acá y eso todo es calle, entonces tenemos que pasar nosotros y el mismo recorrido que hace el colectivo lo hacemos nosotros pero con los carros*”, comenta *Pamela*, y que a pesar de ser una intersección peligrosa no han tenido problemas porque “*las respetan*”. Luego, continúan por Hontaneda hasta llegar a la intersección con Uruguay.

El cansancio y las dificultades en el trayecto son cuestiones cotidianas que también influyen en que estos sean percibidos como más largos. Para *Natalia* su trayecto presenta dificultades, ella tiene 36 años y ya había trabajado como comerciante callejera, hace más de 10 años. En esta oportunidad tiene una microempresa junto a dos amigas vendiendo huevos que les abastece un proveedor, hace aproximadamente 4 meses. Vive en Cerro Alegre alto y parte su trayecto de un día de trabajo a las 8:50 am, “*es que la locomoción es súper mala allá arriba en el cerro*”, cuenta. Toma colectivo hasta la Plazuela Ecuador y después una micro local a Yungay, que la deja en la esquina de su bodega con calle Morris, a la que llega aproximadamente a las 9:30 am. Después de esperar para retirar sus dos carros, los baja a la calle y transita por calle Morris hasta la esquina con Chacabuco, comenta que solía transitar a través de la vereda, pero luego de que sus carros se cayeran por la dificultad de transportarlos en la vereda en mal estado y perdiera su mercadería decidió transitar sólo por la calle. Luego dobla hacia el oriente y continúa hasta Uruguay, siempre por la calle, girando allí hacia el sur hasta llegar al punto final de su trayecto, como se muestra en la Cartografía N°4, estando a las 10:00 am ya está instalada con sus huevos.

Algunos comerciantes que ya tienen la costumbre de transitar a través del plan con sus carros no consideran que sus trayectos sean tan complejos como lo mencionan sus pares. Este es el caso de *Miguel*, de 19 años, quien acompaña desde los 10 años a sus padres mientras trabajaban en el comercio de calle y hoy mantiene un puesto de anticuchos junto a su abuela, ella los prepara y él se encarga de las ventas, se refiere al comercio callejero como un negocio familiar, cada uno tiene “*sus carros por su lado y ahí nos sobrevivimos con los carros*”. *Miguel* baja caminando desde su casa en Cerro Merced al Plan a las 8:00 am hasta llegar a la bodega donde guarda su carro en Avenida Colón esquina Juana Ross aproximadamente a las 8:30. Desde allí mueve su carro solo a través de la calle, que está en mal estado, pero no considera eso un

problema considerable, “por el carro tenemos que estar cambiándole las ruedas constantemente no más pero, solamente eso” agrega. Avanza “derecho y derecho” por Avenida Colón y luego calle Uruguay hasta llegar a la intersección con Pedro Montt, quedando instalado y listo para comenzar sus ventas aproximadamente a las 9:00 am.

Cartografía N° 4: Trayectos de los comerciantes con sus carros



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Así como *Miguel*, *Hilda* no considera que su trayecto a través del plan sea dificultoso, menciona incluso que en el pasado tuvo que correr con su carro y que ahora la situación está más tranquila. *Hilda* lleva 15 años trabajando en la misma esquina que *Miguel* vendiendo distintos productos de masas, fritos o de horno, aunque ahora vende empanadas de horno que prepara

su hermana en una microempresa de la que ambas forman parte. Los días miércoles y jueves trabaja en calle Uruguay, mientras que los viernes prepara sus propios productos para vender los sábados y domingos en las afueras del terminal de buses. La bodega donde guarda su carro se encuentra cercana a la intersección de calles Pedro Montt y Simón Bolívar, por lo que llega aproximadamente a las 8:00 am a buscar su carro y camina con él dos cuadras hacia el este a través de Avenida Pedro Montt hasta llegar a la intersección con calle Uruguay.

En sus trayectos cotidianos, las trayectorias que describen junto a sus carros, es decir, el recorrido exacto que define el espacio por el que se han movido, se da en un contexto de exclusión. La gran mayoría de los comerciantes traslada sus carros todos los días a través de la calle, junto con los vehículos. Por la vereda les es imposible transitar con carros de mayor envergadura, aunque al moverse a través de la calle no logran alcanzar la velocidad para la que estas han sido diseñadas con énfasis en la automovilidad (Cresswell, 2010; Short y Pinet-Peralta, 2010), y mientras intentan avanzar son excluidos de ambos espacios. El tamaño de los carros y el peso que transportan es un gran condicionante para que esto ocurra y también para la forma en que los comerciantes se enfrentarán a otras materialidades a lo largo de sus trayectos. De todos los comerciantes callejeros entrevistados, *Octavio* y *Sandra* son los únicos que se mueven a través de la vereda junto al flujo peatonal, ya que sus carros son de menor tamaño y no tienen mayores conflictos para moverse junto a las personas. Los demás comerciantes transportan sus carros a través de las calles y aunque quienes se han insertado de manera más reciente en la práctica del comercio callejero han intentado, por seguridad, moverse sobre las aceras, tarde o temprano desisten de la idea.

4.1.1. El sujeto-carro y las materialidades emergentes

Las personas que comercian comida en calle Uruguay no son sólo quienes la preparan en el mismo lugar de ventas, existen múltiples tipos de alimentos que son ofertados en el sector y cada uno implica utensilios y artefactos específicos para prepararlos y venderlos, y también distintos tipos de carros que se adecúen al contenido que necesiten transportar, a las prácticas de ventas y preparaciones que efectúen, y a la espacialidad que toman los puestos de venta al desplegarse. Estos tipos de comida a ofertar pueden agruparse en 4 categorías, ampliando la categorización de Ojeda y Pino (2018), correspondientes a comida preparada in situ, comida preparada en casa, productos comestibles envasados y productos naturales no procesados.

La comida preparada in situ se refiere a preparaciones elaboradas que implican preparar ingredientes individualmente, armar los productos, cocinarlos, y empaquetarlos o servirlos, siendo la mayoría de estos procesos llevados a cabo en la calle. La comida preparada en casa puede conllevar procesos muy similares a los anteriores, pero las preparaciones se realizan mayoritariamente en el hogar o en otras dependencias de carácter privado. Los productos envasados se refieren a cualquier producto preparado y envasado industrialmente, como confites, galletas, snacks, etc. Por último, los productos naturales se refieren a frutas, verduras u otros alimentos naturales comestibles que no necesitan mayores procesos previo a su venta y consumo. En la Tabla N°2: Materialidades Acopladas, es posible observar las materialidades

que se acoplan a los comerciantes en sus trayectos, aquellas materialidades con las que deben moverse diariamente, es decir, la categoría de alimentos ofertados, que además requieren utensilios específicos para su preparación y venta, y el tipo de carro en que los transporta cada grupo o puesto de comerciantes entrevistados.

Tabla N° 2: Materialidades Acopladas

| Identificación | Productos | Categoría | Carros | Espacialidad |
|--------------------|-------------------------------|-----------|----------------------------|---------------|
| Jorge | aceitunas | natural | 1 carro de supermercado | autosoportada |
| Natalia | huevos | | 2 carros de supermercado | autosoportada |
| Octavio | cochayuyo | | 1 carro de feria | autosoportada |
| Adela y Ernesto | galletas, té, café | envasados | 2 quioscos móviles grandes | autosoportada |
| Sandra | galletas, té, café | | 1 carro zorra | superpuesta |
| Miguel | anticuchos | en casa | 1 carro parrilla | autosoportada |
| Hilda | empanadas | | 1 carro de supermercado | autosoportada |
| Orlando | empanadas | | 1 carro de supermercado | autosoportada |
| Claudia | arepas | | 1 carro plancha | autosoportada |
| Pamela y Francisca | desayunos y almuerzos rápidos | in situ | 2 carros de supermercado | superpuesta |
| Macarena y Gonzalo | desayunos | | 1 carro plancha | autosoportada |
| Pedro | jugo natural | | 1 carro de supermercado | autosoportada |

Fuente: Elaboración propia, 2021.

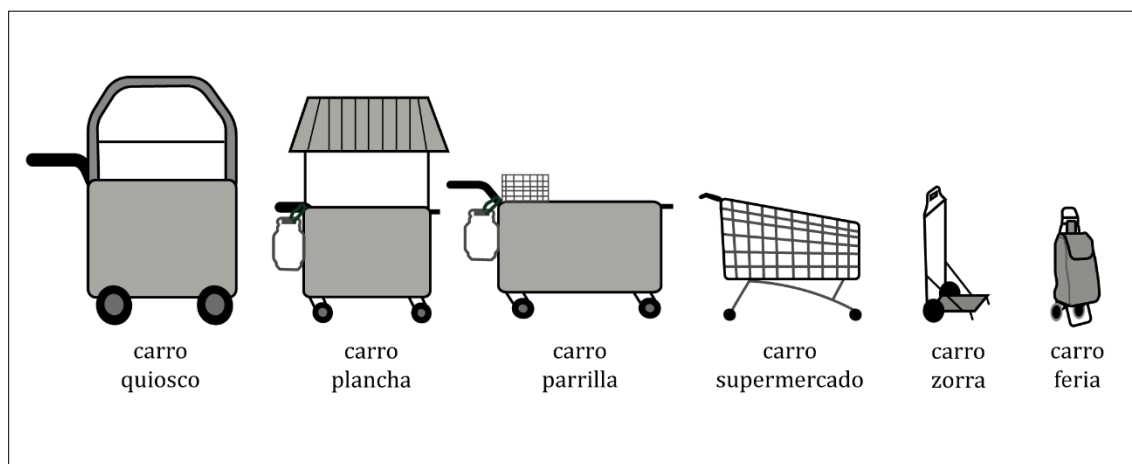
Los carros utilizados por las personas entrevistadas fueron carros de feria, carros zorra, carros de supermercado, quioscos móviles, y carros especializados equipados con plancha o parrilla, como se puede observar en el Esquema N°3: Tipos de carros, todos puestos en movimiento mediante tracción humana. Los carros más comunes para los comerciantes son los de supermercado, llamados también carros vernaculares por Toledo (2018) ya que son característicos del comercio callejero en el plan de Valparaíso no sólo en el rubro de la comida, y cada comerciante suele adaptarlos a sus necesidades particulares. En este caso los carros de supermercado son utilizados por comerciantes que ofertan productos preparados in situ, quienes necesitan más insumos e ingredientes para realizar sus preparaciones y por ende más espacio para transportarlos, en este caso *Pamela y Francisca*, cuya forma de apropiación espacial es superpuesta, también transportan elementos necesarios para instalar su puesto, mientras que *Pedro* solo extiende una tabla para apoyar su exprimidor sobre el carro y poder obtener el jugo de las granadas. Los comerciantes que ofertan productos preparados en casa suelen utilizar los carros de supermercado agregándoles hornos y balones de gas para terminar las preparaciones que traen de sus hogares, como lo hace *Orlando*. Por último, este tipo de carro es utilizado por quienes comercian productos naturales, a quienes les basta con utilizar estos como almacenamiento y complementan este con carteles para dar a conocer sus productos,

como lo hace *Natalia*, o poniendo una tabla sobre este para exhibir los productos, como lo hace *Jorge* con sus aceitunas.

Los carros más livianos y compactos son a la vez los menos utilizados, ya que sirven para menos propósitos, como los carros de feria o carros zorra utilizados por *Octavio* y *Sandra* respectivamente, que sirven para transportar objetos de menor envergadura y peso. Mientras que los carros de mayor envergadura corresponden a carros tipo quiosco de tamaño grande con ruedas robustas, similares a las de una carretilla y que tienen un compartimento que se abre para que se puedan exponer los productos a ofertar y que cuentan también con un techo o toldo para proteger estos de las condiciones externas que puedan deteriorarlos, como los que utiliza *Adela* y *Ernesto*. Por otra parte, es posible encontrar carros especializados, estos son diseñados específicamente para la venta de ciertos tipos de alimentos, que cuentan con una plancha para cocinar como el que utilizan *Macarena* y *Gonzalo*, o con una parrilla, como el carro de *Miguel*, incluyen también un compartimento inferior para guardar objetos y también pueden contar con un pequeño toldo o techo en la parte superior, no son necesariamente de mayor tamaño que los anteriores, pero sí suelen transportar un peso considerable al utilizar en su mayoría balones de gas.

El tipo de carro que utilicen los comerciantes depende en parte del tipo de productos que oferten, pero no condiciona esta elección ya que cada grupo de comerciantes utiliza carros de distintas características, sobre todo carros de supermercado que son de más fácil acceso que aquellos especializados que implican una inversión económica para ser adquiridos, *Macarena* y *Gonzalo* trabajaron 4 meses vendiendo productos fríos puesto por puesto hasta que consiguieron un nuevo carro con cocina. En general, quienes ofertan productos naturales o envasados no necesitan artefactos ni utensilios para preparar estos y solo deben poder transportar los productos, quienes ofertan productos preparados en casa no suelen necesitar una gran cantidad de utensilios, pero sí artefactos para terminar la cocción de estos, mientras quienes ofertan productos reparados in situ requieren de utensilios, transporte de distintos ingredientes además de artefactos para cocinar estos e incluso balones de gas.

Esquema N° 3: Tipos de carros



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Así mismo, influye en la elección de los carros y en el peso con el que se moverán a través de sus trayectorias, la espacialidad final de los puestos. Aquellos con una espacialidad autosoportada no necesitan transportar más elementos para desplegar sus puestos, ya que sus carros funcionan como soporte, exhibidor y plataforma de preparación de los alimentos que comercian; como sí lo necesitan quienes utilizan espacialidades de carácter interviniente o superpuesto para realizar sus ventas. Aunque las elecciones finales sobre productos a ofertar y carros a utilizar de los comerciantes dependen también de sus posibilidades particulares, en general la venta de productos que necesiten mayor preparación y el uso de espacialidades de venta que intervengan más en el espacio público, significan el uso de carros más grandes y pesados, y por tanto hacen de su movilidad una experiencia más dificultosa para el cuerpo de las y los comerciantes, sobre todo por el cansancio generado, *“que cansa uno trasladando el carrito, me canso... llego cansada que ya no doy más”*, comenta Claudia.

El carro toma un rol protagónico en la movilidad cotidiana de los comerciantes callejeros ya que estas materialidades -y todos los elementos que transportan dentro de ellos- se acoplan a su propio movimiento de principio a fin de sus trayectos, condicionan su experiencia de movilidad e incluso, al hablar de sus trayectorias en primera persona, los comerciantes no mencionan a sus carros como un ente independiente a ellos. Los comerciantes y sus carros como materialidades acopladas pueden ser entendidos como un ensamblaje sociotécnico en movimiento (Latour, 2008). A raíz de lo anterior, se puede entender el carro como una extensión del cuerpo de los comerciantes al entrar en movimiento y si se toman en cuenta los planteamientos de Alicia Lindón (2009) al establecer que la ciudad se reproduce socio-espacialmente desde la acción de los sujetos, cuyas prácticas espaciales se concretan desde la corporeidad y se impregnan de significado subjetivo, constituyéndose como un sujeto cuerpo y a la vez un sujeto sentimiento, los comerciantes callejeros y sus carros al actuar como ensamblajes se posicionarían como un sujeto-carro o persona-carro (ver Esquema N°4: La persona-carro), por cuanto es este ensamblaje el que lleva a cabo las prácticas y es desde esta relación material que el espacio urbano es significado.

Esquema N° 4: La persona-carro



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Los espacios a los que los comerciantes puedan ingresar y también los espacios a través de los cuales se muevan, se han visto condicionados por el carro que utilicen. Las bodegas son uno de

estos espacios mencionados, *Adela* explica que con su pareja no pueden acceder a las mismas bodegas que los demás comerciantes, “es que las puertas son chicas, como son chicas no entran estos carros, tienen que ser puertas grandes”, por lo que carros de mayor tamaño deben recurrir a soluciones aún más improvisadas y precarias. A la vez, solo un carro de pequeña envergadura podrá moverse sobre las veredas, como los de *Octavio* o *Sandra*, las personas-carro no pueden transitar libremente por estas junto a los peatones, en general los comerciantes declaran que simplemente eso no es una posibilidad, “*Claro, por la calle hay que hacerlo, por la vereda no se puede*” (Orlando).

Por su parte, los utensilios, alimentos y otros elementos acoplados que son transportados dentro del carro no intervienen individualmente en la movilidad, pero sí pueden afectar esta, sumándole peso o vulnerabilidad, lo que interviene en las distancias que puedan ser recorridas y la velocidad en que esto se pueda llevar a cabo sin generar una sobreexigencia. No es lo mismo transportar un carro con pan amasado que con un balón de gas, ni tampoco que se voltee un carro que transporta cochayuyos a uno que lleve huevos.

No solo los comerciantes se refieren a sí mismos y sus carros como un solo ente en movimiento, también consideran que los demás individuos en el espacio a través del que se mueven los consideran como uno solo y los reconocen como comerciantes callejeros al verlos con sus carros. A pesar de sentirse reconocidos por los demás habitantes de la ciudad, existen posiciones opuestas por parte de los comerciantes sobre en qué medida las demás personas respetan su movilidad diferenciada, por un lado están quienes consideran que los demás habitantes, en especial los automovilistas, no los respetan, mientras otros afirman que empatizan con ellos, los respetan durante su movimiento a través de la calle al ser conscientes de que se dirigen a realizar su trabajo, como expresa *Miguel* “*con los autos no, no es tanto problema. Los autos entienden que uno viene a trabajar y todo*”, lo que es, en efecto, una de las posiciones más compartida por los compradores del comercio callejero para defender y apoyar la práctica del comercio de calle (Datavoz, 2017).

El sujeto o persona-carro, por lo tanto, significará de maneras particulares y únicas las materialidades que se presenten en su trayectoria. En general, las materialidades mencionadas por los comerciantes previamente y aquellas otras con las cuales interactúan a lo largo de sus trayectos pueden agruparse en 3 categorías: materialidades estáticas, materialidades móviles y materialidades distantes.

Las materialidades estáticas, se refieren a elementos inmóviles que los comerciantes mencionan encontrar en sus trayectos; calles y veredas usualmente en mal estado, señaléticas, vehículos estacionados o incluso otros vendedores que ya se encuentren instalados en sus puestos, y se comporten de forma inmóvil desde la perspectiva del movimiento de los comerciantes y sus carros. Estas materialidades conforman el espacio en que, y a través del cual los comerciantes se mueven, presentándose como obstáculos al movimiento de los comerciantes y suelen generar fricciones o pausas en el movimiento de los sujetos-carros. Los elementos estáticos más mencionados son las calles y veredas, que al encontrarse en mal estado generan inestabilidad al manejar los carros: “*la parte de cuándo vamos a guardar abajo a la bomba la calle está en muy mal estado, está toda guateada esa calle, la verdad es que no sé por*

qué po' si está tan cercana al Congreso" (Ernesto). Estas materialidades además suelen provocar perjuicios en las condiciones del carro, como mencionan Miguel, "Está más mala la calle (...) por el carro tenemos que estar cambiándole las ruedas constantemente no más, pero solamente eso", las ruedas que tienen que ser constantemente cambiadas por desgaste, o se desajustan por el movimiento. Incluso, pueden desencadenar que los carros se den vuelta y se pierdan los productos a ofertar, como le ha sucedido a Natalia en más de una ocasión,

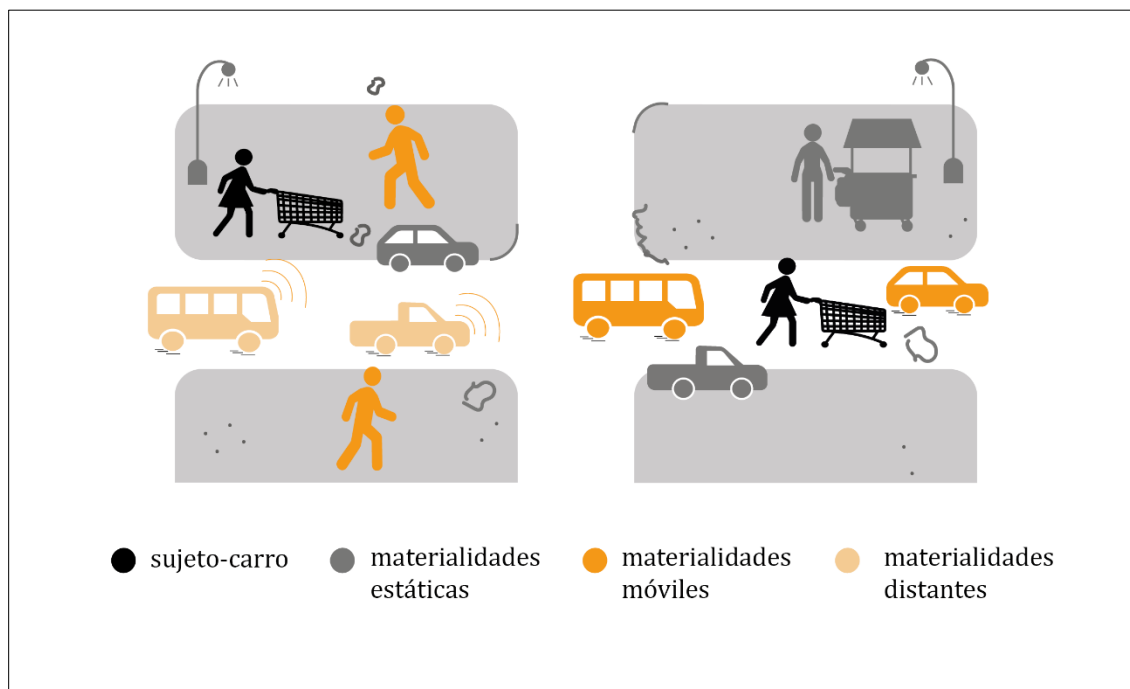
"Y la dificultad porque yo tengo que subir las veredas y son altas para subirse a las veredas los carros porque las bermas, esa estructura que usan pa' los coches o pa' los niños que usan silla de ruedas son muy malas, no se pueden subir. Por eso mismo algunas veces se me han dado vuelta los carros" (Natalia)

Lo que en casos críticos significa perder la inversión de un día de trabajo y las ganancias de este. Incluso aquellos comerciantes que ya han instalado sus puestos pueden considerarse como materialidades estáticas que en este caso obstaculizando el tránsito y restan espacio a las veredas, lo que sumado al tamaño de los carros de aquellos comerciantes que se encuentran en movimiento, genera conflictos con los demás actores del espacio urbano, lo que se refleja en las experiencias de Pedro e Hilda: "si tú te fijas anda harta gente y los puestos que están, entonces igual son chicos a veces, entonces sirve más ir por la calle que por la vereda" (Pedro), "sabís cuál es el problema, los mismos comerciantes. Que no respetan, que no dan el lugar, no dan el pase a la gente, se dejan una calle muy angosta pa pasar, la gente reclama" (Hilda), lo que repercute en el soporte a través del cual puedan realizar sus trayectos, provocando, como se ha mencionado, que la mayoría de los comerciantes transiten a través de la calle.

Objetos humanos y no humanos, como peatones, animales o vehículos, pueden ser considerados como materialidades en movimiento si es que, valga la redundancia, se comportan como cuerpos móviles que circulan a través del mismo espacio que las y los comerciantes. La relación que se establezca entre los sujetos-carros mientras se mueven y estas materialidades móviles depende en gran medida de su envergadura y velocidad, lo que definirá si son considerados como un peligro o como un objeto a esquivar en el camino. Dentro de este grupo pueden encontrarse peatones, como menciona Claudia, "[¿El camino que tomas lo haces por la calle, por la vereda?] Por la calle, por la calle (...) Sí porque por la acera no puedo porque tropiezo a la gente, o la gente me regaña, y entonces prefiero irme por la calle", pero llaman la atención los vehículos motorizados, siendo estas materialidades las que más influyen en que un grupo de comerciantes expresen que no se sienten respetados en la dinámica de la calle, "los mismo camiones de repente que no respetan cuando uno va pasando (...) pasa mucho que los vehículos no respetan el paso de uno por lo menos" (Gonzalo), los automovilistas directamente no los respetan y los ponen en riesgo al no tomar distancia ni ninguna consideración al pasar por su lado, pero no sienten ser los únicos excluidos, manifiestan más bien que nadie respeta a nadie, sobre la calle priman nociones de rapidez por sobre inclusividad, por lo que los comerciantes, como Jorge, buscan transitar por calles con menos tráfico: "[por qué elige ese recorrido?] No, porque es más seguro, es más seguro. Que aquí en la Avenida Argentina hay mucha locomoción". Aquellos comerciantes que han sido desplazados del tránsito a través de las

veredas, también se ven excluidos y expuestos al tener que moverse junto a los vehículos motorizados.

Esquema N° 5: Materialidades emergentes en movimiento



Fuente: Elaboración propia, 2021.

Por último, la materialidad distante corresponde a objetos materiales con los que las y los comerciantes no tienen una interacción física directa ni próxima, pero aun así se ven afectados por estos a través de la percepción mediante sus sentidos, principalmente la audición, como le sucede a *Adela* con los automóviles que transitan detrás de ella:

“uno tiene que pasar por al medio de la calle y vienen los autos detrás y te tocan la bocina, te empiezan a tocar la bocina, pero es que uno no puede, los carros no tienen motor, no tiene a dónde ponerle el pie pa’ avanzar más rápido” (Adela),

Aunque también pueden relacionarse de forma simbólica, como sucedió durante el trabajo de campo ante la presencia policial, ya que un grupo de comerciantes no pudo terminar su trayecto al encontrarse su lugar de ventas ocupado por carabineros:

“Ya, yo normalmente me gano allá al frente, pero están... ahí tengo que esperar que se vayan pa’ ganarme al frente porque yo me gano allá, justo allá donde están..., justo al ladito del quiosco [¿qué esperas que se vaya? ¿gente como del mercado?] No, los carabineros (...) A nosotros no nos molestan porque ya nos conocen, sabemos que trabajamos pero es su trabajo po’, no pueden, no podemos hacer nada contra eso. Y si los ganamos ahí al frente de ellos después los molestan sus superiores y cosas así, así que mejor mantener el respeto” (Miguel)

“[¿está establecida acá hace un tiempo?] *Allá al frente a la esquina. Todavía no se van los carabineros, sino nos vamos, tenís que correrte cuando llegan ellos. El respeto.*” (Hilda)

Ya que al comprender simbólicamente la presencia y efectos potenciales de estos agentes, les es prudente mantener la distancia y detener su movimiento. Nuevamente, las materialidades distantes pueden corresponder a los mismos objetos humanos y no humanos mencionados anteriormente, pero difieren en su forma de relacionarse y afectar a los vendedores y sus carros. En efecto, todas las materialidades del entorno emergen en función del espacio-tiempo puntual y la relación procesual en que se encuentren, como muestra el Esquema N°5: Materialidades emergentes en movimiento, dependiendo del potencial de afectar de cada una de las partes que se involucren en un momento dado.

4.2. Practicando la movilidad cotidiana en el comercio callejero

Como fue posible entrever en el apartado anterior, la movilidad de las y los comerciantes callejeros se extiende más allá de su movimiento con el carro. A pesar de que la entrevista realizada se contextualizaba en el movimiento con estos y los comerciantes eran directamente consultados sobre esta situación, los relatos de muchas y muchos de ellos partían con el horario en que debían salir de sus casas para llegar a la bodega o incluso con el horario en que despertaban y las tareas que debían realizar en el hogar, principalmente en torno al cuidado de hijas e hijos. A su vez, el relato suele concluir cuando han terminado todos los preparativos y comprado los insumos para el día siguiente -en el caso de quienes preparan personalmente los alimentos a vender-. Las prácticas de movilidad cotidiana de las y los comerciantes callejeros contemplan, por una parte, el movimiento con el carro y las prácticas asociadas a este, pero también acciones previas o posteriores que permiten a las personas organizar sus vidas personales y familiares en función de participar del comercio callejero.

4.2.1. Organizando la movilidad

Dentro de la movilidad en función del comercio callejero dada previo o posterior a la práctica de este, se encuentran prácticas relativas a la organización de la vida familiar, principalmente en torno a las labores de cuidados; la preparación de productos y compra de insumos antes, durante y después de la jornada laboral de cada comerciante; y las prácticas relativas al uso de bodegas para el guardado de carros. En general, son las comerciantes quienes mencionan el cuidado de hijas/os y nietas/os como un aspecto de sus vidas que influye en la forma en que organizan su movilidad en torno al comercio callejero, lo que influye en cómo organizan las prácticas que desarrollan en el hogar y en la adaptación de sus horarios para cumplir con las labores de cuidado.

Pamela llega todos los días 30 minutos antes que su compañera a la pieza que arriendan, ya que *Francisca* se ocupa de preparar a sus hijas para la escuela antes de poder salir de casa: “*yo tengo que levantar a mis dos hijas de 5 y 6 años, después las pasa a buscar el bus, me vengo yo a la bodega y ella ya está calentando el agua en los termos*” (*Francisca*). *Macarena* y *Gonzalo*, por su parte, han optado por el comercio callejero por su flexibilidad horaria, lo que les permite compatibilizar el trabajo con el cuidado de sus 3 hijos:

“nosotros tratamos de trabajar esa cantidad de horas (4-5 horas), una por el tema de que nosotros tenemos a los niños estudiando y hay que compatibilizar el tema del horario de los niños junto con esto, si la idea es esa, la idea inicial era que podamos tener algo para compatibilizar con los niños y a la vez también poder trabajar” (Gonzalo)

y a su vez, coordinan la movilidad de los 5 miembros de la familia por la mañana y, mientras Gonzalo se baja en la bodega a retirar el carro, Macarena lleva a sus hijos a la Escuela:

“Bajamos con todos los niños, por ejemplo hoy día no tenía internet, tuve que bajar en micro, porque siempre bajamos en uber, porque igual el uber te sale a cuenta, sale como tres quinientos desde nuestra casa (...) pasamos a dejar al niño (mayor) a la escuela, y después me deja a mí en la escuela con los otros niños y ahí me vengo yo pa acá, así que me sale súper a cuenta. Y la ruta es, de la casa llegamos a Independencia, se baja el mayor en el Liceo y después se baja mi marido ahí, en la bodega y saca el carro y lo trae y yo sigo en el auto hasta la Escuela a dejar a los niños y luego acá” (Macarena)

Las abuelas también suelen cargar con el cuidado de nietas y nietos, *Sandra* coordina sus horarios en función de cumplir con el cuidado de sus nietos, se retira todos los días a las 8:00 de la tarde para ir a cuidarlos, coordinando sus horarios con su compañero, quien se encarga de cerrar el puesto a las 11:00 de la noche.

La compra de insumos y productos para preparar los alimentos que son ofertados también es un factor dentro del que los comerciantes deben organizar y negociar sus tiempos. Aunque cada comerciante adquiere sus productos en el lugar que le parezca óptimo, la gran mayoría menciona que sus proveedores forman parte del comercio establecido, mayorista y minorista, del mismo sector Uruguay, vinculándose de forma directa con los agentes económicos locales establecidos. La periodicidad con que se realicen las compras o extracción de las materias primas depende del producto que sea ofertado. Quienes ofertan alimentos envasados realizan sus compras para reponer productos según estos se les vayan agotando, aquellos vendedores que ofertan alimentos preparados en casa suelen realizar compras más espaciadas en el tiempo, teniendo la posibilidad de congelar los productos, y quienes ofertan productos naturales o preparados in situ suelen necesitar productos frescos por lo que la mayoría de sus compras son realizadas a diario, por la mañana antes de comenzar sus ventas o una vez finalizadas estas.

Pamela y *Francisca* realizan las compras al terminar su jornada laboral. Luego de volver a la pieza y lavar los implementos utilizados, van hacia el sector del mercado a comprar donde su *casera* todos los ingredientes que les hagan falta para el día siguiente, a excepción del pan, ya que lo compran una vez que hayan terminado de instalar su puesto por las mañanas. *Orlando* compra todos los días el queso, jamón y la masa en un local comercial cercano al Congreso. *Jorge*, por su parte, compra aceitunas dos veces al día en el mercado para venderlas en su esquina habitual. Aunque también existen quienes pueden espaciar temporalmente sus compras, *Claudia* y su familia compran los ingredientes de las arepas cada 15 días, misma periodicidad con que *Miguel* y su abuela compran la carne para sus anticuchos, y luego congelan los productos una vez preparados. Así también existen excepciones, *Octavio* se dedica toda una semana solo a la recolección de cochayuyos, *“con una soga y una roca, esos son mis compañeros”*

dice, los únicos implementos que necesita para recoger el cochayuyo desde el mar, para luego dedicarse por 3 semanas solo a la venta.

Además de la compra de insumos y productos, algunos comerciantes son reabastecidos cuando se les acaban los productos para vender, lo que significa que otros actores se ponen en movimiento para que los comerciantes puedan continuar su día de trabajo y maximizar sus ventas. *Claudia* llama a su padre los días en que ha vendido la mayoría de las arepas temprano, y este le provee con las que ha preparado a lo largo del día en su casa. *Miguel* también suele ser reabastecido cuando se queda sin anticuchos, solo necesita hacer una llamada telefónica y su abuela envía a una persona de confianza a reabastecer a su nieto, a cambio de una propina. Así también, algunos comerciantes son abastecidos en las mañanas una vez que se encuentran en su puesto habitual, como *Natalia* quien es reabastecida a diario “*nosotros somos una micro empresa, nos abastece el proveedor en camiones, nos traen las cajas, pero lo que guardo yo tengo que estar trasladando, lo que me queda*” o *Hilda* a quien su hermana le abastece en una camioneta las empanadas que prepara.

Al comenzar el día de trabajo los comerciantes se dirigen en primer lugar a retirar sus carros, usualmente guardados en restaurantes, galpones o edificios en desuso que sirven como bodegas informales, aunque algunos comerciantes guardan los carros en sus propios hogares o en las casas de conocidos y familiares, a quienes también pagan por el cuidado de estos. La dinámica de cada bodega es distinta y por tanto lo son las prácticas que en relación con ella se entretienen, y los horarios y tiempos de espera en cada una. En algunas bodegas, como la que utiliza *Natalia*, el retiro de carros es guiado por encargados que se presentan en las bodegas en horarios específicos y solo durante estos es posible retirar y guardar los carros, en su caso tiene que ir por su carro antes de las 10:00 am, a diferencia de *Jorge*, quien maneja las llaves de su bodega y no tiene restricciones horarias “*guardo a la hora que quiero, y saco a la hora que quiero, y guardo si quiero guardar a las 3 de la mañana, guardo a esa hora*”, aclara. *Gonzalo* también maneja las llaves de su bodega, pero tarda varios minutos antes de poder sacar su carro ya que debe desbloquear el paso moviendo los carros de los demás; al ser los primeros comerciantes en guardar su carro ya que su horario termina a las 12:30 aproximadamente, aquellos comerciantes con jornadas más extensas bloquean el acceso hacia el carro de *Macarena* y *Gonzalo* al guardar los suyos por las tardes.

Como se mencionaba en el subcapítulo anterior, algunos comerciantes no requieren el uso de bodegas y guardan sus carros en sus viviendas. Esta situación, aunque no sea considerada “bodegaje”, implica sus propias prácticas particulares asociadas a cada caso. *Pedro* debe amarrar bien su carro en la parte trasera del furgón antes de conducir desde Laguna Verde hasta el Plan, ya que conoce de cerca las consecuencias de no hacerlo, cuenta que “*el otro día no amarré el carro, porque siempre lo echo botado, y quebré el parabrisas del furgón*”. En el caso de *Octavio*, aunque su carro es pequeño en tamaño, muchas veces las micros no le paran y tiene que esperar hasta que algún chofer acepte llevarlo, “*hay gente buena leche y gente mala leche*”, agrega al respecto.

Esta situación también se ha presentado en el caso de aquellos comerciantes migrantes que residen en el Plan de la ciudad y que acceden al comercio callejero como un trabajo en

proximidad que les permita solventar sus gastos y enviar dinero a sus familias en sus países de origen. Aquí los comerciantes al salir de sus residencias pueden comenzar automáticamente el movimiento con sus carros.

4.2.2. Moverse con un carro

Luego de recoger sus carros, los comerciantes inician sus trayectos hacia los sitios que usualmente ocupan para trabajar. Mientras se acercan a su puesto de ventas, se encuentran con otros comerciantes con quienes cruzan palabras y saludos, reconociéndose como parte de la comunidad. Incluso algunos, a pesar de que su estrategia de ventas sea fija, aprovechan el trayecto para vender sus productos a transeúntes o a otros comerciantes que ya se encuentren instalados, como el caso de *Claudia*, quien avanza a través de calle Uruguay conversando y vendiendo sus productos: “*buenos días, buenos días, todos saludo igual, me saludan y yo los saludo, buenos días... o me dicen, una arepa y me pongo a hablar con ellos y así*”. Además de estas prácticas, que pueden parecer sutiles pero que aportan al sentido de pertenencia de las y los comerciantes como colectivo, existen otras prácticas relativas a los modos de moverse con los carros: existen prácticas incorporadas que los comerciantes reproducen a través del tiempo para aprender a maniobrar sus carros; prácticas colectivas en que los comerciantes se apoyan para superar obstáculos; y también prácticas en las que terceras personas, ajenas al comercio callejero, se involucran para facilitar su movilidad.

A medida que avanzan a través de las calles y veredas del plan de Valparaíso, las personas-carro se encuentran con diversas materialidades que se les presentan como obstáculos a sortear, desplegando prácticas incorporadas que han sido aprehendidas a lo largo del tiempo que llevan desempeñándose como comerciantes callejeros y por lo tanto movilizándose con sus carros. Llama la atención al respecto que aquellas personas con una antigüedad mayor en el comercio de calle no mencionan tener dificultades en el trayecto con sus carros, mientras que aquellos que se han integrado recientemente a este mencionan aquellas materialidades que se presentan como obstáculos y pueden explicar las prácticas mediante las cuales superan estos, a pesar de que ambos grupos de comerciantes transiten por las mismas calles y veredas.

Entre los aspectos que mencionan las comerciantes, el peso es un factor a considerar, y lograr maniobrar los carros al transportar un gran peso es una de las primeras prácticas que deben ser incorporadas para poder moverse con los carros con mayor fluidez, como deja ver *Francisca*:

“traemos todo, así onda en bolsones todo, así onda venimos así como equico llegamos en la mañana y se instala todo de una, y ahí se empiezan a preparar los panes, yo empiezo a atender lo que es el té, el café, todo (...) al principio te hace como largo porque antes sacábamos de acá no más, entonces al principio te hacía largo y ahora ya no ya... y es como una costumbre ya” (Francisca)

Al respecto, *Hilda* menciona que antes, dado el control policial y la fiscalización, además de saber maniobrar los carros era necesario aprender a correr con ellos: “*si po’, he corrido con el*

carro también, he corrido igual. Antes era más jodido, ahora no es tanto. Antes corría y te llevaban los carros, te quitaban todo. Ahora no, están como más relajada la cuestión”.

Gonzalo comenta que los vehículos no suelen respetar su paso, por lo que ha aprendido a ser precavido al manejar su carro por la calle *“hay que tener mucho cuidado con los vehículos, sobre todo con los espejos. Yo me voy sencillamente rozando ahí para no molestar ni los vehículos que pasan ni los que están estacionados”*. Otras cuestiones, como saber maniobrar los carros en calles curvas o entre los autos, o subirlos a las veredas en los cruces, hablan de que las prácticas al ser repetidas son incorporadas, se inscriben en el cuerpo como un saber-hacer que se perfecciona con el tiempo, donde nuevos aspectos de las prácticas se incorporan y adaptan constantemente en este saber-hacer que puede llegar a tomar dimensiones colectivas.

Ante obstáculos de mayor envergadura y que se presenten en lugares donde se intersecan los trayectos de varios comerciantes, estos actúan como colectivo y ponen en marcha soluciones creativas de carácter comunitario, pudiendo superar en conjunto dificultades de su movilidad cotidiana al tapar hoyos del pavimento con planchas de metal para poder atravesar las calles, o simplemente ayudar a otros comerciantes de forma habitual. La movilidad cotidiana toma en estos casos un componente colaborativo, así, en la trayectoria de *Gonzalo y Macarena* el grupo de comerciantes que deben subir sus carros a la vereda en la esquina de Independencia con Uruguay construyen rampas temporales para simplificar ese proceso:

“En cuanto a la subida y bajada de carros, y sobre todo ahí en la esquina, en la esquina los chiquillos también de acá de Uruguay también sacan sus carros de diferentes bodegas que hay por aquí cerca y ponen como un fierrito ahí como pa’ que todos pasen, cero problema” (Gonzalo).

También existen comerciantes que apoyan a otros en su movimiento, como los comerciantes del sector de Plaza O’Higgins que acostumbran ayudar a *Ernesto* por las mañanas cuando avanza sólo acarreando dos carros, o como los comerciantes que prestan sus herramientas cuando algún carro sufre un desperfecto en el camino, *“más bien los cachureros nos apoyan. Me hace falta una llave para apretar una rueda o algo y nos apoyan y ayudan”* (Orlando).

Cuando existen obstáculos, pero no prácticas incorporadas ni comunitarias para superarlos, suelen ser peatones -personas que no tienen un vínculo directo con las y los comerciantes ni con el comercio callejero en general, pero que circulan a través de los mismos espacios- quienes apoyen principalmente a aquellas comerciantes mujeres en su movilidad, *“sipo, algunas veces me ayudan, cuando vengo muy cargada, (...) igual hay dificultad porque se me han caído dos veces los carros”* comenta Natalia. Estas prácticas incluso llegan a ser esperadas por algunas comerciantes que pausan su movimiento y toman un descanso al encontrarse con fricciones materiales difíciles de superar, esperando a que alguien les ofrezca ayuda. *Pamela y Francisca* explican que por las mañanas usan su uniforme de trabajo, delantal y gorro de cocineras rojo y negro, *“entonces ya la gente ya nos conoce ya”* (Francisca), y al reconocerlas como comerciantes les prestan ayuda para mover sus carros cuando la necesiten:

“Gracias a Dios no hemos tenido ni un problema hasta el momento con nadie, ni con vehículos, ni con personas. Todo lo contrario, nos ayudan bastante porque son bien pesados los carros, entonces a veces se nos quedan trancados ahí y ahí no falta el caballero buena onda, los amables, lo levantan y nos ayudan a transportar, por lo menos a subir la vereda que es lo que más nos cuesta” (Pamela)

Así mismo, existen personas encargadas exclusivamente de apoyar la movilidad, cuyo único rol en la práctica del comercio callejero es ayudar en el traslado de carros. Por ejemplo, en el mismo caso mencionado, la pareja de *Francisca* las acompaña algunos días por la mañana solo para ayudar con el movimiento de los carros.

Prácticas como las anteriores dejan ver a terceras personas que se vinculan indirectamente a la práctica del comercio callejero, no son comerciantes callejeros pero conforman redes de apoyo que también se transforman en capitales de movilidad o motilidad, como familiares o personas que se dedican sólo a apoyar la movilidad de las y los comerciantes con sus carros, o familiares o personas cercanas a las familias que se encargan de reabastecer a los comerciantes cuando se les acaban los productos y aún no han terminado la jornada establecida por ellos mismos, poniéndose en movimiento otras personas para que los comerciantes puedan maximizar sus tiempos de ventas.

4.3. Fricciones y atmósferas: significando la experiencia de moverse

Los comerciantes se refieren a su movilidad como una experiencia predominantemente negativa a pesar de que puedan existir interacciones que refuercen su sentido de pertenencia, como las conversaciones y las prácticas comunitarias desplegadas en sus trayectos. Más allá de la experiencia de movilidad vista desde su generalidad, existen situaciones puntuales en las que los comerciantes remarcan el carácter negativo de su experiencia, y estas situaciones se desencadenan en los momentos y lugares en que las materialidades móviles y estáticas del entorno urbano se transforman en *fricciones* para su movimiento, pausando temporalmente este en un espacio que sigue moviéndose alrededor de ellos dadas las dificultades que estas implican para continuar el movimiento de las personas-carro. Estas fricciones se darán de manera diferente en cada trayecto, pudiendo referirse a carros que se estancan al intentar subir las veredas, comerciantes con sus carros que se ven atrapados por el tráfico, carros que se voltean o altercados con peatones que obstaculizan el tránsito, entre otras posibilidades. En cada trayecto el carácter procesual y maquínico de las materialidades descrito por Latham y McCormack (2004) se imbricará en relaciones diferentes, por lo que no existe una forma exacta en que estas actuarán, pero si se presentan tendencias.

Las fricciones desencadenan reacciones que pueden ser *simultáneas* o *causales*. Una reacción *simultánea*, en este contexto, se refiere a la forma en que las personas se verán afectadas por esta interacción y que son percibidas por el cuerpo como dispositivo afectivo antes de poder procesar esta como una emoción que sea posible describir. Estas reacciones afectivas serán descritas en adelante bajo la dicotomía positivo/negativo ya que al hablar de afectos -y no

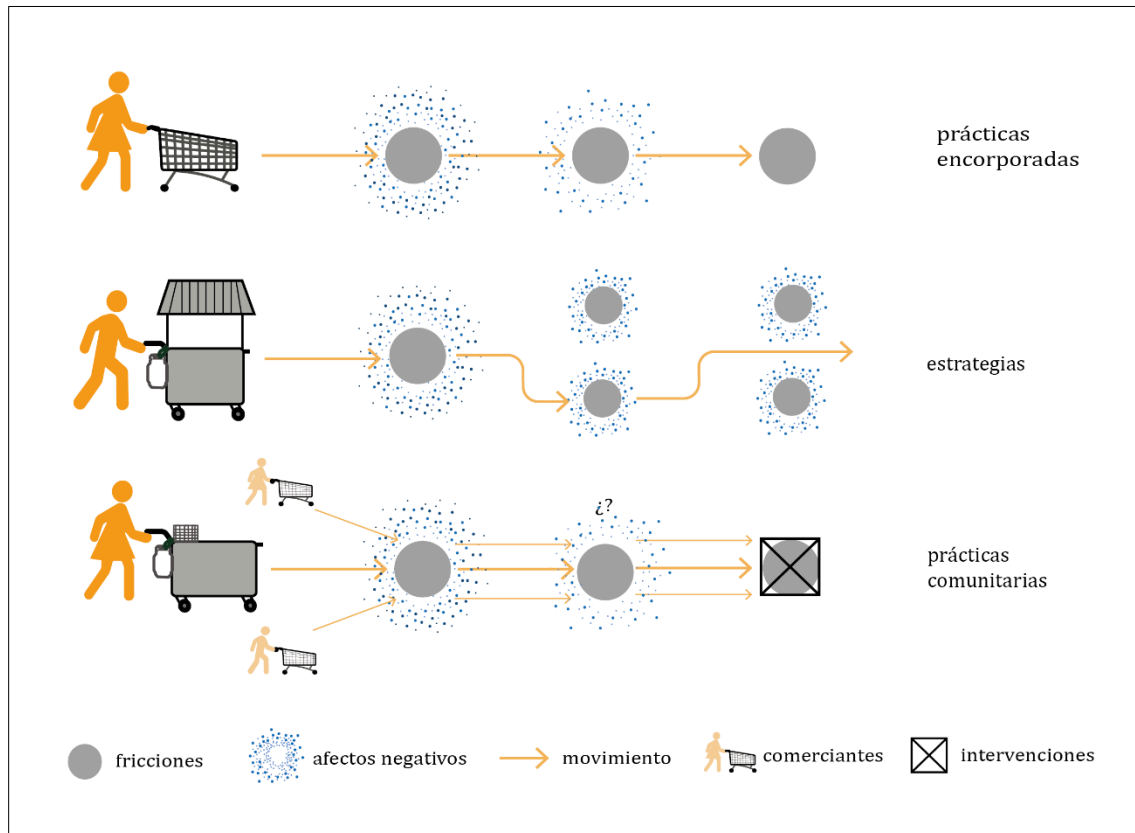
emociones-, nos referimos a fuerzas *pre-cognitivas* que son sentidas por todas las personas de forma diferente, y que no nos corresponde catalogar bajo nombres específicos que no han sido expresados por las y los comerciantes, además, referirse a los afectos bajo este binario es útil para explicar los procesos mediante los que los lugares transientes son significados, más que para describir y explicitar el significado que adquieren, cuestión que no forma parte de los objetivos de esta memoria. Así, los obstáculos o fricciones mencionadas afectarán de manera negativa a los sujetos-carros.

Para hacer frente a estas fricciones las y los comerciantes pueden contar con *capacidades facilitadoras*, que han sido desarrolladas previo a la práctica del comercio callejero, tanto como capitales económicos y sociales que conforman la *motilidad* del comercio callejero (Sarmiento, 2019). Las capacidades facilitadoras se refieren a la fuerza para levantar los carros, el saber manejar herramientas para repararlos, entre otras. Por su parte, los elementos de la motilidad representados principalmente por capitales económicos y sociales pueden operar tanto permitiéndole a los comerciantes disminuir la cantidad de fricciones que enfrentarán, como poseer un vehículo para transportar los carros, en el caso de *Pedro* que transporta su carro y sus granadas desde Laguna Verde hasta el Plan, o haciéndoles más llevadero el proceso de sobreponerse a estos, por ejemplo poder transportar los carros con un menor peso porque son abastecidos de productos para vender una vez que se encuentran instalados, como les sucede parcialmente a *Hilda*, a quien su hermana le abastece las empanadas del día, o *Natalia* a quién un proveedor le lleva las cajas de huevos hasta el lugar donde instala su puesto, o contar con redes de apoyo que ayudan en el transporte de los carros, como les sucede a Pamela y Francisca cuando la pareja de esta última les acompaña para ayudarles. Además, al entender a los comerciantes como sujetos-carros, las materialidades acopladas, es decir el carro y los elementos que transporta, influyen en cuánto y cómo se verán afectados por las fricciones, siendo relevantes factores como el peso de estos, la maniobrabilidad y resistencia de sus materiales, cuestiones que según Sarmiento (2019) también conforman un aspecto de la motilidad del comercio callejero y que determina en gran medida el grado de movilidad que tendrán los comerciantes (Kamalipour y Peimani, 2019).

Cuando los comerciantes encuentran estas fricciones en su trayecto y se ven afectados por ellas surgen las reacciones *causales*, que definirán en gran medida si sus experiencias de lugarización en movimiento de carácter negativo serán o no modificables. Aquellas experiencias en que los comerciantes desarrollen *prácticas encorporadas* para sobreponerse a las fricciones o *estrategias y prácticas comunitarias* para no volver a tener que enfrentarlas en sus trayectos, propiciarán que el carácter negativo de estas se vea eliminado o paulatinamente disminuido, como se explica en el Esquema N°7: Experiencias modificables. Al tener que superar ciertos obstáculos de forma repetitiva las y los comerciantes desarrollan prácticas que se inscriben en el cuerpo y con el tiempo se dan de forma 'natural', por lo que aquellas fricciones que se presentaban como un obstáculo difícil de sortear al principio y les afectaban de manera negativa, dejan de conllevar un esfuerzo físico mayor y van perdiendo este carácter al, por ejemplo, aprender a subir los carros en las esquinas o aprender a maniobrarlos entre automóviles en movimiento y estacionados, como cuenta *Gonzalo*, "*Yo me voy sencillamente rozando ahí para no molestar ni los vehículos que pasan ni los que están estacionados*", quien

explica que, además, ha aprendido a avanzar a través de la calle junto a los automóviles, pero por seguridad prefiere cruzar en las esquinas junto a los peatones.

Esquema N° 6: Experiencias modificables

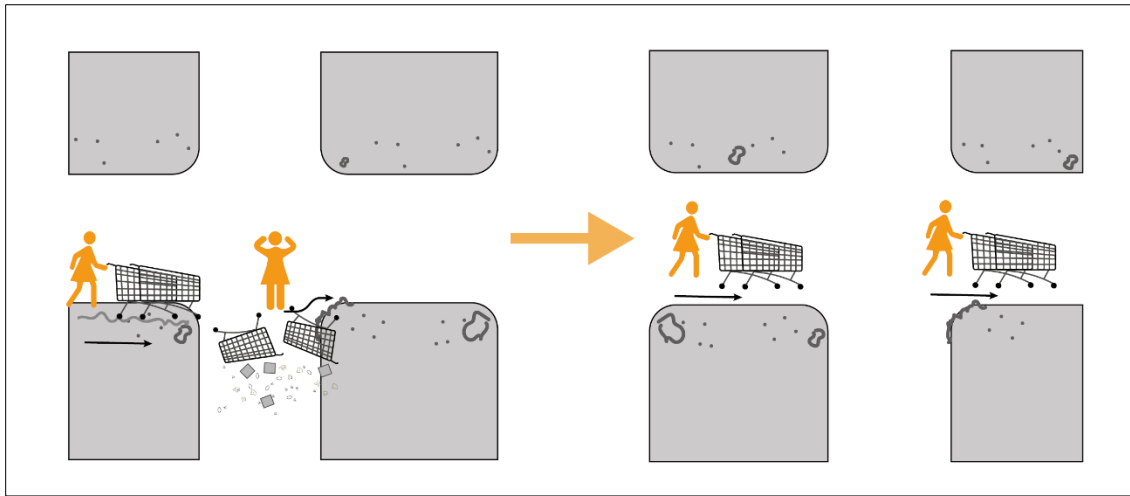


Fuente: Elaboración propia, 2021.

Así también, algunos comerciantes han optado por crear estrategias para evitar todo lo posible las fricciones en sus trayectos, proceso que implica ponderar distintas opciones a modo de ‘prueba y error’, como lo hizo *Natalia*, y como se puede apreciar en el Esquema N°8: Caso de Natalia, quien desarrolló como práctica incorporada el poder manejar dos carros al mismo tiempo “como son carros de super, esto se abre y se juntan, entonces la capacidad que tienen por ser, me caben como 10 cajas de huevos, con eso yo acarreo hasta allá” (*Natalia*), y habiendo aprendido a manejar ambos carros, decidió cambiar el soporte de su movimiento luego de perder su mercadería al no lograr subir estos en las veredas en dos ocasiones, optando por transitar sólo por la calle:

“Y la dificultad porque yo tengo que subir las veredas y son altas para subirse a las veredas con los carros porque las bermas, esa estructura que usan pa’ los coches o pa’ los niños que usan silla de ruedas son muy malas, no se pueden subir. Por eso mismo algunas veces se me han dado vuelta los carros (...) algunas veces me subo a esta esquina (...) y antes me subía por la vereda pero aquí la calle está muy mala, entonces decidí irme por la calle mejor” (*Natalia*),

Esquema N° 7: Caso de Natalia



Fuente: Elaboración propia, 2021.

O como lo ha hecho *Gonzalo*, cuyo caso se ejemplifica en el Esquema N°9: Caso de Gonzalo, quien exploró distintas opciones antes de elegir su actual ruta, tomando en cuenta principalmente las materialidades móviles que se configuraban como un peligro para él y su carro:

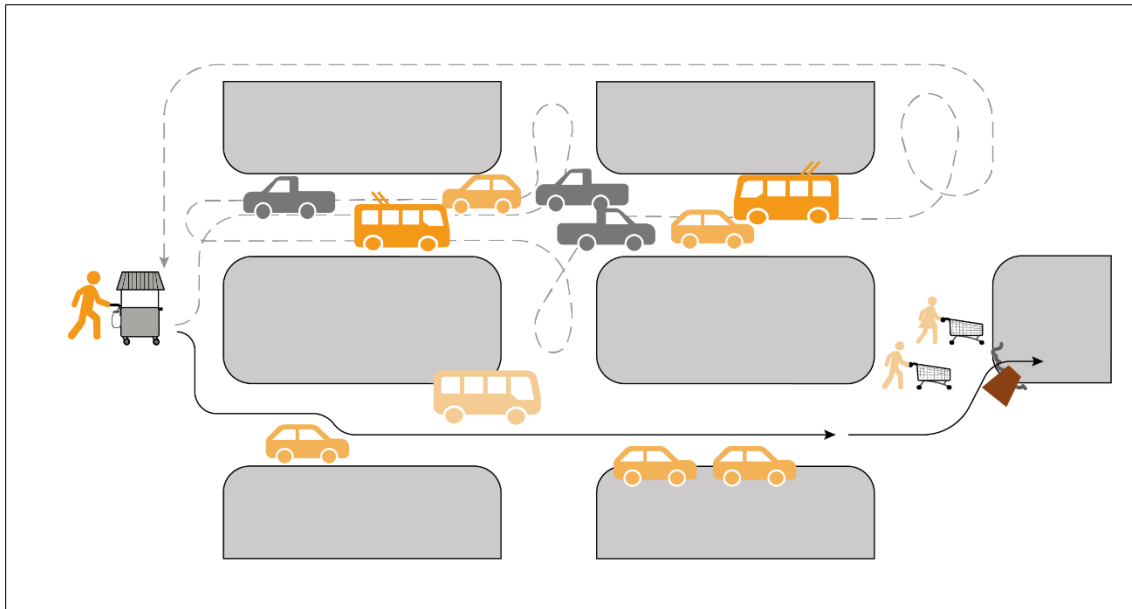
“Yo de un principio traté de irme por Colón, pero los trole... porque sucede que los trole van en una pura dirección y para moverse pal’ costado es demasiado complicado, (...) desde un principio traté de estudiar un poco el tema del paso hacia acá, traté de irme por arriba, no pude, así que traté de cachar más menos a la hora en que pasaba el tráfico, como la podía hacer, por qué calle pasar y realmente aquí es mucho menos complicado que otras calles... es igual de complicado, o sea igual tiene sus contras pero en cuanto a movilidad es mucho más fácil por ahí” (Gonzalo)

Estas estrategias pueden incluso tener una dimensión temporal por sobre lo espacial, como la decisión del horario en que Octavio finaliza su trabajo,

“elijo la hora de que no estén los colegiales, porque los colegiales salen a las 2, 1:30, 2 y yo me voy de aquí como a las 2, un cuarto para las 3, 20 para las 3 cuando ya no haya ningún escolar, porque subirme después de vuelta también, por más comodidad” (Octavio)

En algunos casos, los comerciantes desarrollan prácticas comunitarias en conjunto, como búsqueda de soluciones para no tener que enfrentar ciertos obstáculos, como la construcción de rampas u otras intervenciones, pudiendo transformar experiencias de lugarización negativas que afectaban a varios comerciantes, como lo hace el grupo de comerciantes que trabaja en la misma cuadra que *Gonzalo*, donde construyen todas las mañanas una rampa para poder subir sus carros a las veredas sin que estos se atasquen (ver Esquema N°9: Caso de Gonzalo).

Esquema N° 8: Caso de Gonzalo

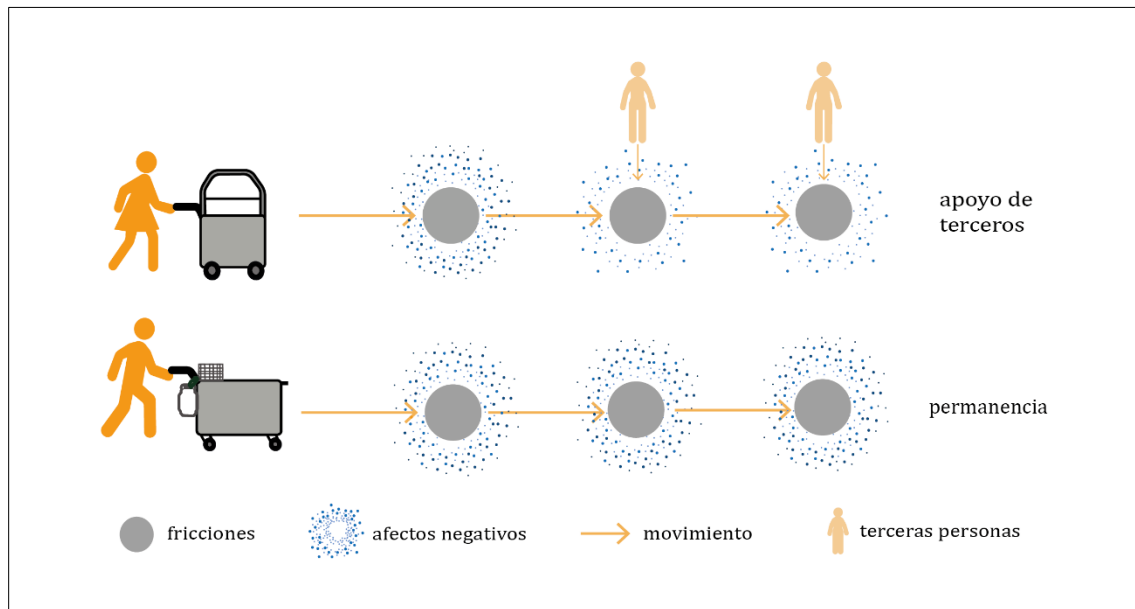


Fuente: Elaboración propia, 2021.

Tanto el desarrollo de prácticas incorporadas como de estrategias y prácticas comunitarias implica que la experiencia de lugarización se modifica y pierde en gran medida el carácter negativo con que era aprehendida aunque, en algunos casos, las y los comerciantes no tienen las posibilidades de modificar sus trayectorias ni cuentan con las habilidades para desplegar prácticas que faciliten considerablemente su movilidad, sobre todo en aquellos casos que deban moverse transportando un peso mayor.

Cuando los comerciantes no pueden modificar sus trayectorias ni desarrollar habilidades y conocimientos que les permitan superar las experiencias que les afecten de forma negativa, estas se mantienen permanentemente mientras su movilidad como parte del comercio callejero se desarrolle en estas rutas, aun así, aunque esta experiencia se mantenga de forma cotidiana, en situaciones puntuales puede verse aliviada bajo un carácter positivo, al entrar en juego apoyo de terceras personas, como sucede en aquellos casos en que peatones han ayudado a comerciantes como *Natalia*, o como *Pamela* y *Francisca* a subir sus carros en las esquinas, o cuando *Ernesto* es apoyado por otros comerciantes del sector de Plaza O'Higgins para transportar sus dos carros. A diferencia de los cambios en la forma de verse afectados al desarrollarse estrategias, prácticas comunitarias o incorporadas donde las fricciones y por tanto las experiencias negativas se veían anuladas, los comerciantes mantienen en su trayectoria estas fricciones, pero son asistidos generalmente por peatones o comerciantes del sector para poder sobreponerse a estas, sin poder evitarlas del todo, como ejemplifica el Esquema N°10: Experiencias permanentes.

Esquema N° 9: Experiencias permanentes



Fuente: Elaboración propia, 2021.

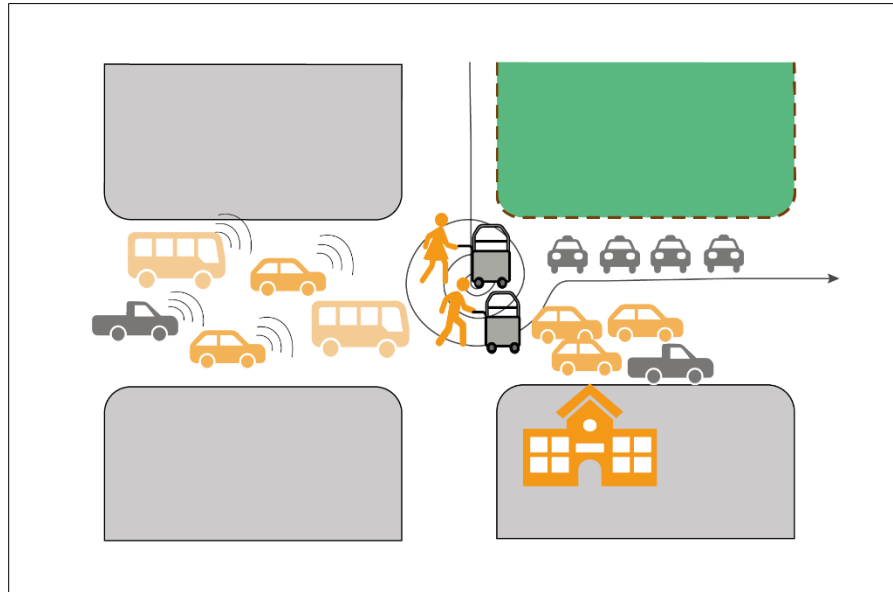
Ahora bien, aún siguen existiendo situaciones donde ninguna de estas prácticas que modifican o alivianan su experiencia ocurren y los comerciantes deben enfrentar estas experiencias que les afectan negativamente de forma cotidiana, como se ejemplifica en el Esquema N°11: Caso de Adela y Ernesto, ya que ambos a eso de las 18:00 hrs toman sus carros para volver al estacionamiento donde los guardan, “y ahí empezamos a tener problemas”, dice Adela. Al doblar en dirección al Congreso, cuando salen del sector de Plaza O’Higgins se encuentran en una esquina compleja para su tránsito, ahí estacionan los colectivos por un lado de la calle -que previamente estacionaban dentro de la plaza, hasta que esta fue cercada- y los apoderados que llegan a buscar a sus niños al colegio que se encuentra frente a los colectivos, haciendo incluso doble fila, por lo que ellos deben esquivar a ambos, colectiveros y apoderados, con los carros:

“Uno tiene que pasar por al medio de la calle y vienen los autos detrás y te tocan la bocina, te empiezan a tocar la bocina, pero es que uno no puede, los carros no tienen motor, no tiene a donde ponerle el pie pa’ avanzar más rápido, y te tocan la bonica, te tocan la bocina, uno no puede tirarse pa’ la orilla” (Adela),

Además de los elementos móviles y estáticos que deben intentar sortear, otras materialidades se manifiestan de forma distante, como los automovilistas al tocar sus bocinas intentando ejercer presión para que ambos comerciantes avancen, lo que otorga mayor intensidad al espacio-tiempo en que Adela y Ernesto se ven atrapados en el tránsito del Plan de Valparaíso en hora punta. En otras ocasiones, cuando el estacionamiento donde suelen guardar su carro se encuentra ocupado y dado que el tamaño de sus carros no les permite guardarlos en bodegas regulares, deben llevar este a una gasolinera donde les permiten dejarlos durante la noche, a través de este trayecto circulan en contra del tránsito y tienen que esquivar a los buses que salen del terminal y a los taxis que se estacionan en esa cuadra:

“vamos contra el tránsito, una que ahí está la salida de los buses y aparte que vienen los autos chicos, los autos chicos y algunos que no prenden los intermitentes y uno no sabe pa’ donde tirarse, si pa’ la orilla o pal medio y no prenden los intermitentes y quedan justo ahí atajando el carro y cuesta mucho llegar allá, aparte que la calle está como curva” (Adela)

Esquema N° 10: Caso de Adela y Ernesto



Fuente: Elaboración propia, 2021.

El proceso mediante el cual las y los comerciantes significan sus prácticas y trayectorias, y el carácter efímero de las relaciones dadas entre materialidades, permiten acercar el proceso de lugarización transiente a la idea de *atmósferas afectivas*, ya que “las atmósferas se crean y desaparecen a medida que los cuerpos entran en contacto unos con otros” (Anderson, 2008), lo que remarca el carácter emergente de las materialidades y el carácter efímero de la lugarización transiente. Así mismo, las atmósferas “exceden los cuerpos de las que emanan, pero pueden ser experimentadas como intensamente personales” (Anderson, 2008), a través de los lugares transientes se mueven personas y objetos con distintas características y que provienen de distintos contextos, que se ponen en movimiento por motivos diferentes, en trayectorias diferentes, pero que pueden encontrarse en momentos en que los espacio-tiempos y las relaciones que se entretajan en estos adquieran intensidad, intensidad que será significada de manera diferente por cada uno. Las atmósferas sobrepasan los cuerpos de los comerciantes y los objetos que interactúan en el momento, pudiendo afectar a otros cuerpos y materialidades, y como cada uno de estos se vea afectado por estas relaciones y cómo signifique estas atmósferas, depende de múltiples posibilidades.

5. CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES

En el presente capítulo se exponen las discusiones y conclusiones que se desprenden de esta Memoria de Título. Se da énfasis en los aportes que los principales vehículos teóricos de la memoria entregan para el estudio de la movilidad del comercio callejero, ya que tanto la movilidad como enfoque, las materialidades afectivas y una visión postdualista de aquellos fenómenos antes considerados “informales”, permiten observar los elementos que influyen en los procesos de lugarización transiente del comercio callejero, sin abstraer este de su contexto social, económico y cultural, más aún, permitiendo vislumbrar nuevos aspectos y reforzar otros para comprender en mayor profundidad el fenómeno del comercio callejero integrando a su análisis el componente de la movilidad.

5.1. Discusiones

Al tratarse de una investigación de carácter exploratorio, la literatura relativa a la movilidad del comercio y los comerciantes callejeros desde una lente postdualista es escasa como para generar contrastes. Ahora bien, resulta relevante analizar cómo varios aspectos característicos de los estudios sobre el comercio callejero son extensibles a su movilidad y pueden reafirmarse a través de los aportes que se desprenden de este enfoque y al observar este fenómeno desde el enfoque de la movilidad. En esta sección se discute tanto la efectividad de los métodos utilizados para abordar el caso de estudio, como las implicancias teóricas de sus y los aportes que de estas páginas se desprenden.

En cuanto a la metodología desarrollada, las entrevistas semiestructuradas con apoyo cartográfico como método de producción de información fueron efectivas para abordar los procesos de lugarización transiente de los comerciantes callejeros en un contexto de investigación exploratorio. Ahora bien, al abordar experiencias cotidianas, prácticas incorporadas y afectos, cuestiones no simples de verbalizar, la información producida es aún susceptible de ser profundizada. En efecto, no fue posible implementar otros métodos de producción de información por problemas de seguridad en el área de estudio durante la etapa de terreno, pero tanto los estudios de movilidad cotidiana como de afectos en el espacio utilizan métodos etnográficos y metodologías innovadoras que permiten describir en mayor profundidad aspectos cotidianos de las experiencias de las personas, como la técnica del sombreado (Jirón, 2010a), recorridos o caminatas comentadas (Andersen & Balbontín, 2019) u otros métodos de observación participante que podrían ser aplicados al caso de estudio si se requiriera producir información en mayor profundidad.

No obstante, los resultados son consistentes al poner como centro de la investigación el proceso de lugarización transiente más que el sentido de lugar que el espacio urbano adquiera en los trayectos de los comerciantes. Esto ha permitido reconocer los principales elementos que influyen en que el significado que adquiere el espacio público en la movilidad de los sujetos sea de carácter negativo, entregando aportes que, al acercarse al fenómeno de estudio desde una visión postdualista, pueden ser ampliados, profundizados y considerados en la formulación de

políticas públicas en pos del bienestar de los comerciantes y de integrar esta y otras formas de movilidad usualmente excluidas, a la trama urbana.

El concentrarse en la dimensión material del movimiento de los comerciantes es central para comprender que las materialidades con las que las personas se muevan condicionan su experiencia de viaje (Lazo, 2018), por lo mismo el carro toma un rol central, por una parte, en que los comerciantes sean reconocidos como tales a lo largo de sus trayectos y por otra, en la forma en que significarán sus trayectos y los demás elementos que encuentren en ellos. A raíz de lo anterior es que se puede reconocer a los comerciantes y sus carros como un ensamblaje sociotécnico en movimiento (Latour, 2008) y, siguiendo a Alicia Lindón (2009) quién plantea que los lugares son significados desde los cuerpos y la emocionalidad de los sujetos, es desde esta relación cuerpo-carro que el espacio es significado, lo que permite entender la complejidad de la experiencia incorporada al ser esta mediada y significada a través del movimiento con objetos, a la vez que evita observar las experiencias de movilidad como algo dado o evidente (Lazo & Carvajal, 2017; Middleton, 2010).

Así, en lo que respecta al primer objetivo específico de la presente Memoria, sobre las trayectorias de los comerciantes y sus materialidades asociadas, en primer lugar, las materialidades del espacio urbano se muestran como más relevantes en los relatos de los comerciantes que sus trayectorias y las distancias de estas, en los procesos de lugarización transiente. Al moverse con los carros a través de sus trayectorias, además de las materialidades que se acoplan a su movimiento y devienen, junto a los comerciantes, en ensamblajes sociotécnicos, el carácter emergente de las materialidades (Latham, 2017; Latham & McCormack, 2004) implica que los demás objetos del espacio urbano tomarán sentido dependiendo de la forma en que se relacionen con los sujetos carros en un espacio-tiempo específico, surgiendo así materialidades estáticas, móviles y distantes que intervienen en el movimiento de los comerciantes. Distintos objetos humanos y no humanos pueden pertenecer a más de una categoría, dependiendo de la forma en que se relacionen con los comerciantes, lo que depende principalmente si se encuentran de forma estática, si están en movimiento a través del mismo espacio, o si se encuentran distantes de los comerciantes, pero de todas formas su presencia puede ser advertida a través de los sentidos.

Las materialidades afectivas como vehículo conceptual han resultado útiles para comprender cómo esta persona-carro se relaciona con las demás materialidades en su trayecto y significa estos encuentros. La *procesualidad*, *maquinicidad*, *esquematicidad* y el carácter *emergente* de las materialidades descrito por Latham y McCormack (2004) y Latham (2017) pone énfasis en la relacionalidad del espacio y de las experiencias que en este se den, entendiendo que las materialidades se relacionan de forma procesual, y emergen dependiendo de la relación que se dé entre ellas, deja ver que al moverse con objetos estas relaciones emergentes suelen ser complejas y generan fricciones en el movimiento. Estas fricciones interfieren en la velocidad y el ritmo con el que se muevan los comerciantes y, tal como exponen Balarabe y Sahin (2020), el ritmo con el que se mueven las y los comerciantes dista en gran medida de los ritmos hegemónicos estipulados para los espacios a través de los que se mueven, siendo a la vez las fricciones y los ritmos particulares de los comerciantes, una cuestión política, ya que en cada

constelación de movilidades existirá una estética de movilidad *correcta* y válida (Cresswell, 2010).

A pesar de que la relación de las movilidades del comercio callejero con las materialidades del espacio urbano no ha sido explorada, resulta útil contrastar los resultados para comprender el rol diferenciado que presentan las materialidades del espacio urbano cuando los comerciantes se encuentran en movimiento, y cuando se encuentran instalados con sus puestos. Mientras que en este caso salen a la luz las fricciones, el malestar, la precarización de su práctica laboral y la exclusión que estas generan en el espacio público tanto al transitar a través de las calles y veredas, los estudios sobre la relación de los comerciantes callejeros con el espacio público al instalar sus puestos hablan de cómo estos se apropian de espacios intersticiales relacionados a infraestructura de transporte (F. P. Galarce, Amanda, 2020) y cómo subvierten los fines con que la materialidad del espacio ha sido diseñada, tornándolos a su favor para exponer sus productos (Kamalipour & Peimani, 2019). En efecto, las prácticas cotidianas que producen lugares se despliegan en el espacio y utilizan las estructuras materiales de modos que pueden escapar a los fines con lo que hayan sido diseñadas y las agencias con que hayan sido planteadas (Cresswell, 2002), lo que es posible de observar en las apropiaciones fijas del comercio callejero, donde estos aprovechan estas estructuras a su favor, pero al adentrarnos en la movilidad de este, las materialidades exceden los fines con que fueron creadas, transformándose en materialidades de exclusión, aunque estas pueden, por momentos, ser transgredidas a través de conocimiento incorporado y saber-hacer que permiten que se constituyan nuevos poderes sociales (Cresswell, 2002).

Al observar las prácticas de movilidad de los comerciantes callejeros, eje central del segundo objetivo específico, es posible reconocer que estas se extienden más allá del movimiento con el carro. La organización de la vida en torno a la movilidad es un aspecto nuclear de esta, aunque estas prácticas no se den necesariamente en movimiento, como la organización de las tareas domésticas y de cuidados en función de las movilidades y de la pertenencia al comercio callejero, aunque dentro de estas prácticas también existen otras que son móviles, como la compra de insumos y productos y la preparación de esta, y otras que ponen en movimiento a otros actores, como el reabastecimiento de productos cuando los comerciantes se encuentran en su lugar de ventas, y por último un aspecto particular de la dinámica del comercio callejero en Valparaíso, el uso de bodegas para el guardado de carros. Luego de estas prácticas que hacen posible la práctica del comercio callejero y las prácticas de movilidad cotidiana relativas a este, surgen aquellas prácticas que se desarrollan cuando los comerciantes se encuentran en movimiento, la mayoría relacionadas a las materialidades del espacio a través del que se mueven y las fricciones que éstas les provocan en sus trayectos, se desarrollan prácticas que se incorporan en la medida que son repetidas, ayudando a superar las fricciones, prácticas colectivas ideadas por grupos de comerciantes con el mismo fin, otras prácticas donde son personas externas al comercio callejero quienes ayudan a los comerciantes a llevar a cabo su movilidad.

Como indican Jirón y Mansilla (2013), la movilidad también tiene un componente organizacional, existen múltiples prácticas relacionadas con las actividades que las personas

deben coordinar en su vida diaria, que incluyen tanto tareas personales como otras obligaciones familiares, por lo que deben negociar cómo enfrentar estas situaciones. En general, son las mujeres quienes adquieren más responsabilidades relativas al rol de género que les ha sido impuesto -teniendo que encargarse de labores domésticas y de cuidado-, cuestión a la que no son ajenas las comerciantes de calle Uruguay, lo que impacta en sus formas y patrones de movilidad, teniendo más dificultades para organizar espaciotemporalmente sus actividades fuera del hogar, y por tanto para organizar su movilidad (Lazo & Contreras, 2009). Además, la movilidad entre miembros del hogar se vuelve interdependiente al considerar el cuidado de niñas y niños, y la responsabilidad de organizar, planificar y ejecutar esta suele recaer en las mujeres (Jirón & Gómez, 2018).

El abastecimiento de alimentos para ofertar o productos para prepararlos también implica prácticas de movilidad y dejan ver cómo se relacionan con el comercio callejero nuevas espacialidades y también nuevos agentes económicos. Aunque el comercio callejero sea visto como “informal” en el ámbito económico, no deja de estar vinculado a la economía formal a través de sus redes económico-espaciales de abastecimiento, pero operando con un funcionamiento y organización propias, haciendo circular el dinero entre el comercio establecido y grandes empresas, y los hogares de las personas (Castro, Ramírez, & Serna, 2018; López, 2018; Maia, 2015; Müller, 2017). Incluso dentro de estas redes entran también agentes económicos no formales, como dueños y administradores de bodegas o personas que se encargan del reabastecimiento, pudiendo ser pagadas a través de propinas, que subsisten en cierta medida gracias a los intercambios económicos realizados por los comerciantes, por lo que los beneficios de carácter socioeconómico del comercio callejero van más allá de su autoempleo y la oferta de productos a menores precios a otros actores urbanos de bajo poder adquisitivo (Bromley, 2000), como explican Roever y Skinner (2016), los comerciantes también demandan productos y servicios de actores formales e informales, aportando a la subsistencia de estos últimos.

Las elecciones de los horarios para desplegar su movilidad aportan a la comprensión de las redefiniciones del comercio callejero y adaptaciones de los comerciantes al sistema neoliberal. La dimensión temporal de los trayectos de los comerciantes deja ver uno de los aspectos puestos en relevancia por estos para elegir su trabajo y uno de los principales motivos de permanencia en este, la libertad y flexibilidad horarias (Benavides & Soler, 2019; Bernal, Peralta, & Thoene, 2020; Castro et al., 2018; Ojeda & Pino, 2019b; Ramírez & Tunal, 2016) pero, a su vez, el hecho de que los comerciantes dentro de su libre albedrío elijan horarios extensos habla de que, tal como indica Palacios (2016), han tenido cambios de identidades asociados al sistema económico neoliberal en el que se desenvuelven, redefiniendo sus prácticas hacia la maximización de ganancias, a pesar de continuar remarcando la flexibilidad como un punto a favor de su práctica laboral. Existiendo formas de precarización y autoexigencia o autoexplotación que, como indica la autora, pueden parecer escogidas, pero son otra forma de adaptarse a las dinámicas económicas del sistema.

En cuanto a las prácticas desplegadas por los comerciantes para moverse con sus carros, Imilan (Imilan, 2018) explica que las prácticas cotidianas tienen un carácter performativo y repetitivo,

y dado que la mayoría del hacer cotidiano no es reflexivo, las prácticas se inscriben en el cuerpo, es decir, quienes llevan a cabo éstas ya las han naturalizado y su cuerpo las ejecuta de forma inconsciente. Cuestiones como saber maniobrar los carros en calles curvas o entre los autos, o subirlos a las veredas en los cruces de calle hablan de que las prácticas desarrolladas para superar fricciones materiales, al ser repetidas son incorporadas, se inscriben en el cuerpo como un saber-hacer que se perfecciona con el tiempo, donde nuevos aspectos de las prácticas se incorporan y adaptan constantemente en este saber-hacer que puede llegar a tomar dimensiones colectivas (Jirón et al., 2016).

La movilidad de los comerciantes toma por momentos dimensiones colectivas, las redes sociales o de apoyo son sin lugar a dudas un facilitador e incluso un requisito para poder insertarse en el comercio callejero (Benavides & Soler, 2019; Cesar Bernal et al., 2020), pero también su existencia permite la permanencia en este, en efecto “el capital social (no el capital financiero) es la principal fuente de capital en los mercados de subsistencia” (Barrios & Blocker, 2015, p. 4). En el caso de los comerciantes callejeros de calle Uruguay, existen familiares y personas cercanas a estos que apoyan su movilidad con el carro o se encargan de reabastecerlos, entre otros aspectos, aliviando sus prácticas de movilidad y permitiéndoles aumentar sus ganancias al ser reabastecidos.

Con respecto al objetivo específico n°3, sobre cómo se construye el proceso de significación de los lugares transientes por parte de los comerciantes, estos se refieren a sus trayectorias como predominantemente negativas, ya que un elemento central en los relatos de sus experiencias son las fricciones materiales con las que se encuentran o en las que se involucran, donde se ven reforzados estos afectos de carácter negativo. Aunque desplegando prácticas incorporadas, prácticas comunitarias o estrategias para modificar sus trayectorias, pueden disminuir estos espacio-tiempos de carácter afectivo negativo, esto no siempre es posible. Cuando eso no sucede, en el mejor de los casos los comerciantes pueden ser apoyados para superar estos momentos de fricciones por peatones o personas cercanas que les apoyan en su movilidad, lo que no les exime de volver a enfrentarse con estas fricciones en una base cotidiana y, en el peor de los casos, no tendrán la oportunidad de alivianar estas experiencias.

El proceso mediante el cual las y los comerciantes significan sus prácticas y trayectorias, y el carácter efímero de las relaciones dadas entre materialidades, permiten acercar el proceso de lugarización transiente al concepto de las atmósferas afectivas, ya que “las atmósferas se crean y desaparecen a medida que los cuerpos entran en contacto unos con otros” (Anderson, 2009, p. 79) y, a la vez, exceden los cuerpos de las que emanan, pero pueden ser experimentadas como intensamente personales (Anderson, 2009), lo que remarca el carácter emergente de las materialidades (Latham, 2017) y el carácter efímero de la lugarización transiente (Jirón, 2008). A través de los lugares transientes se mueven personas y objetos con distintas características, que provienen de contextos diferentes y se ponen -o son puestos- en movimiento por motivos particulares, en trayectorias diferentes, pero que pueden encontrarse en momentos en que los espacio-tiempos y las relaciones que se entretengan en estos adquieran intensidad, intensidad que será significada de manera diferente por cada uno. Las atmósferas afectivas sobrepasan los cuerpos de los comerciantes y los objetos que interactúen en el momento, pudiendo afectar a

otros objetos humanos y no humanos en maneras singulares que dependen de un universo de posibilidades al pensar tanto los espacios como las atmósferas desde la relacionalidad.

Las atmósferas afectivas ya han sido empleadas para describir procesos de lugarización de los espacios públicos, aunque desde una perspectiva fija por Cameron Duff (2010), quien defiende que “experimentar el lugar es verse afectado por el lugar” (p. 881). La complementariedad de ambos conceptos para comprender las experiencias de movilidad también se pone en relevancia al comprender que es a través de las atmósferas que ciertos objetos, situaciones y espacios serán aprehendidos y significados (Anderson, 2009). Las atmósferas afectivas generadas en un contexto de trabajo precario y exclusión dentro del espacio de movilidad suelen tomar un carácter negativo, y reproducen otros ámbitos poco explorados de la precariedad del trabajo en el comercio de calle. Mientras que las trayectorias en general se dan en un contexto de atmósferas de carácter negativo, este puede reforzarse cuando se dan ciertas combinaciones de materialidades que hacen más vulnerable la movilidad de los comerciantes.

Al respecto, todavía queda pendiente comprender si es que estas situaciones en que las fricciones se vean reforzadas y no pueden ser evadidas, los lugares transientes podrían adquirir la connotación de lugares fijos cuando es en ciertas localizaciones de las trayectorias que las atmósferas negativas se refuerzan, pudiendo desarrollarse incluso topofobias (Tuan, 2007), siendo preocupante en este contexto que experiencias que se repiten en una base diaria adquieran tal carácter negativo y precarizante, ya que estas significaciones pueden imprimirse también en el significado que adquiere el comercio callejero como trabajo y la ciudad como soporte de la vida de las personas.

El sentido precario y exclusionario que toman los lugares transientes para los comerciantes complementa los aportes de Roever y Skinner (2016), quienes hablan de la inseguridad y precariedad en que las y los comerciantes callejeros desarrollan su trabajo tanto a través de la exposición al crimen y abusos como desde la inseguridad espacial en general. Esta dimensión del comercio callejero continúa perpetuándose, ya que este como práctica se ve estigmatizada desde los aparatos institucionales locales, viéndose informalizada (Graaff & Ha, 2015), por lo que urge adoptar una lente postdualista para abordar los fenómenos usualmente considerados ‘informales’ y posicionarlos como sujetos de derechos.

5.2. Conclusiones

Al estudiar la lugarización en movimiento poniendo énfasis en el proceso mediante el cual esta experiencia se construye, por sobre la descripción del sentido de lugar que adquieren los trayectos y las prácticas cotidianas que despliegan los comerciantes a lo largo de estos, fue posible distinguir y observar aquellos elementos que se manifiestan como excluidores y precarizadores de los comerciantes callejeros de comida de calle Uruguay, y por consiguiente de su práctica laboral, esta vez en movimiento. A pesar de que la literatura sobre comercio callejero mientras se encuentra en su espacio de ventas, es decir, desde una visión ‘estática’, muestra cómo los comerciantes tornan el espacio urbano construido a su favor para instalar sus puestos y exhibir sus productos, esta aproximación al comercio callejero desde el enfoque

de la movilidad permite observar cómo las materialidades se constituyen uno de los principales elementos de exclusión y precarización en la movilidad de los comerciantes.

Para analizar el proceso de lugarización transiente por parte de los comerciantes, fue medular comprender que los comerciantes y sus carros se comportan como un mismo elemento en movimiento. El carro no es un objeto del que puedan desprenderse ya que es también su medio de trabajo y contiene los productos que ofertarán, por lo mismo, al ponerse en movimiento, todo el espacio a su alrededor será significado por los sujetos desde la relación que existe con su carro y de cómo afecten las demás materialidades en el movimiento de este. De lo anterior se desprende que los trayectos y las distancias que los comerciantes recorran pierdan importancia en los procesos de lugarización transiente, dado que la práctica de moverse largos trayectos con los carros puede ser incorporada y volverse una costumbre, pero la fricción generada por las materialidades que se encuentran en ese entorno se convierte en un aspecto difícil de sortear, posicionándose materialidades estáticas y móviles que los comerciantes encuentren en su camino, e incluso materialidades que se encuentren distantes, como elementos relevantes para los comerciantes en su movimiento. Por lo mismo, el apoyo del colectivo de comerciantes y de terceras personas suele ser fundamental para que los sujetos y sus carros puedan finalizar sus trayectos de forma satisfactoria.

Aunque el proceso de lugarización transiente que se busca describir es aquel en que los comerciantes se mueven con sus carros a través del plan de Valparaíso, los resultados dejan ver el carácter relacional que toma esta experiencia espacial y también la movilidad al vincularse con otros aspectos de la vida cotidiana. Considerar la movilidad del comercio callejero y su relación con el espacio urbano observado desde su experiencia propia, plasmado en el concepto de lugarización en movimiento, permite comprender que el trabajo de un comerciante de calle se extiende más allá de su momento de ventas: existen prácticas de movilidad relacionadas a los momentos de compras, abastecimiento y producción o extracción de productos, a las tareas domésticas y de cuidados que son organizadas en función de poder participar del comercio callejero, y también prácticas relativas al uso de bodegas para el guardado de carros, lo que permitió observar, por una parte, que el entramado de relaciones sociales y económicas que se entablan a raíz del comercio es compleja y vincula a los comerciantes con otras múltiples espacialidades, y por otra, que el tiempo invertido por los comerciantes en su trabajo de forma indirecta al ser en su mayoría trabajadores por cuenta propia, en algunos casos supera con creces aquel que dedicaría a su trabajo un trabajador con vínculo contractual y un trabajo formalizado.

El énfasis de las materialidades y de los afectos que de las interacciones materiales emerjan, permitió acercar el concepto de lugarización transiente al de atmósferas afectivas. En efecto, en algunas fricciones materiales la experiencia espacio temporal se vuelve intensa y es a través de esa intensidad, o atmósfera, usualmente de carácter negativo, que los espacios a través de los cuales los comerciantes circulen serán significados. Esta situación se relaciona con el carácter efímero del espacio público, efectivamente aquellas relaciones que posibilitan la emergencia de atmósferas afectivas no son mantenidas en el tiempo y se dismantelarán una vez que los comerciantes continúen sus trayectos, pero una vez que eso suceda ya habrán afectado a otros

sujetos del espacio urbano en maneras particulares y habrán afectado la forma en que las y los comerciantes signifiquen sus trayectos y sus prácticas cotidianas.

Estudiar el comercio callejero desde su movilidad y desde los procesos de lugarización como experiencia espacial no significa alejarlo de sus otras dimensiones, es más, observar la práctica del comercio callejero desde este enfoque ha permitido vislumbrar como sus dimensiones económicas, sociales y culturales también se manifiestan en movimiento, y entender que no es posible abstraer una práctica de su contexto para darle análisis. La geografía desde su vertiente cultural puede posicionarse como una efectiva herramienta para develar y comprender procesos espaciales posicionados en un contexto social específico.

Aunque al tratarse de un estudio de carácter exploratorio, los resultados de la presente memoria puedan ser profundizados sobre todo mediante la adopción de métodos de carácter etnográfico, esta ha buscado aportar resultados que puedan servir como insumo preliminar a la toma de decisiones. Estudiar el moverse con objetos utilizando como principal vehículo conceptual las materialidades afectivas, en el caso del comercio callejero, ha resultado útil y puede ser metodológicamente replicable para estudiar las movilidades diferenciadas en el espacio urbano, sobre todo aquellas en que los sujetos se mueven con objetos, aspecto cotidiano e inevitable para muchos actores urbanos, pero que a la vez no ha sido contemplado en el diseño de los espacios públicos ni la planificación urbana en general. Así mismo, observar esta experiencia de lugarización y la movilidad en su generalidad desde la experiencia vivida de los sujetos y de los afectos que emergen de su vida cotidiana en el espacio urbano, a la vez que poner atención en las dimensiones subjetivas de la espacialidad, ha permitido observar con pragmatismo qué elementos influyen en estas para diseñar un espacio urbano inclusivo, o al menos no excluyente.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Abela, J. A. (2002). Las técnicas de análisis de contenido: una revisión actualizada. In: Fundación Centro de Estudios Andaluces Sevilla.
- Adama, O. (2020). Abuja is not for the poor: Street vending and the politics of public space. *Geoforum*, 109, 14-23. doi:10.1016/j.geoforum.2019.12.012
- Alvarez-Gayou, J. (2003). *Cómo hacer investigación cualitativa: fundamentos y metodología*. México: Paidós Educador.
- Álvarez Aránguiz, L. (2001). Origen de los espacios públicos en Valparaíso: el discurso higienista y las condiciones ambientales en el siglo XIX. *Revista de urbanismo*(4).
- Andersen, K., & Balbontín, S. (2019). Participación ciudadana en movimiento: Metodología de recorridos comentados por la Universidad de Magallanes, Punta Arenas. *AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad]*, 32-40%N 25. doi:10.4206/aus.2019.n25-06
- Anderson, B. (2009). Affective atmospheres. *Emotion, space and society*, 2(2), 77-81.
- Anderson, B. (2016). Researching Affect and Emotion. In N. C. Clifford, Meghan Cope, T. Gillespie, & S. French (Eds.), *Key methods in geography* (Vol. 3, pp. 182-197). Londres: Sage.
- Anderson, B., & Wylie, J. (2009). On geography and materiality. *Environment and planning A*, 41(2), 318-335.
- Aramayo Cañedo, L. (2015). Transformaciones y tensiones: el nuevo mercado Lanza de La Paz. *Tinkazos*, 18(38), 53-69.
- Aramayo, L. (2015). Transformaciones y tensiones: el nuevo mercado Lanza de La Paz. *Tinkazos*, 18(38), 53-69.
- Augé, M. (1993). *Los no lugares: espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa
- Balarabe, M. K., & Sahin, M. (2020). Metaspace, Mobility and Resistance: Understanding Vendors' Movement Pattern as a Resistive Strategy in Kano, Nigeria. *Journal of Asian and African Studies*, 0(0), 0021909620905055. doi:10.1177/0021909620905055
- Barrios, A., & Blocker, C. (2015). The Contextual Value of Social Capital for Subsistence Entrepreneur Mobility. *Journal of Public Policy & Marketing*, 34(2), 272-286. doi:10.1509/jppm.14.167
- Benavides, A., & Soler, E. (2019). The process of incorporation and permanence in street vending from the perspective of non-traditional labor. *Equidad & Desarrollo*(33), 163-184. doi:10.19052/eq.vol1.iss33.9
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación* (3 ed.). Bogotá, Colombia: Pearson Educación.

- Bernal, C., Peralta, M., & Thoene, U. (2020). Street vendors in Bogota, Colombia, and their meanings of informal work. *Cogent Psychology*, 7(1). doi:10.1080/23311908.2020.1726095
- Bhowmik, S. K. (2005). Street vendors in Asia: A review. *Economic and political weekly*, 40(22/23), 2256-2264.
- Bissell, D. (2010). Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and planning D: Society and Space*, 28(2), 270-289.
- Bromley, R. (2000). Street vending and public policy: a global review. *International Journal of Sociology and Social Policy*, 20(1/2), 1-28. doi:10.1108/01443330010789052
- Brown, D., & McGranahan, G. (2016). The urban informal economy, local inclusion and achieving a global green transformation. *Habitat International*, 53, 97-105.
- Calderón, F. (2019, 12-04-2019). 15 operativos de fiscalización al comercio ambulante ha realizado Carabineros en Valparaíso. *El Observador*. Recuperado desde: <https://web.observador.cl/15-operativos-de-fiscalizacion-al-comercio-ambulante-ha-realizado-carabineros-en-valparaiso/>
- Cameron, E. (2012). New geographies of story and storytelling. *Progress in human geography*, 36(5), 573-592. doi:10.1177/0309132511435000
- Canales, D. (2017). *Comercio informal urbano en Chile neoliberal: el caso de los vendedores ambulantes en el transporte público (Santiago, 1990-2017): autonomía, resistencia y continuidad histórica de una economía popular de la calle*. (Licenciado en historia). Universidad de Chile, Santiago, Chile.
- Castro, E., Ramírez, D., & Serna, H. (2018). Ventas informales en el espacio público en villavicencio (Colombia). *Semestre Económico*, 21, 141-166. Recuperado desde: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-63462018000100141&nrm=iso
- Chen, M. (2012). La economía informal: definiciones, teorías y políticas. *Londres: Secretariado del Commonwealth*.
- Centro de Investigación de Vulnerabilidades e Informalidades Territoriales CINVIT. (2018). *Comercio callejero autorizado y no autorizado Valparaíso - Viña del Mar*.
- Consejo de Monumentos Nacionales CMN. (2017). Área Histórica de Valparaíso. Recuperado desde: <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas/area-historica-valparaiso>
- Cresswell, T. (2002). Introduction: theorizing place. In G. Verstraete & T. Cresswell (Eds.), *Mobilizing place, placing mobility: The politics of representation in a globalized world* (Vol. 9, pp. 11-31). Nueva York, Estados Unidos: Rodopi.
- Cresswell, T. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31. doi:10.1068/d11407

- Crossa, V. (2013). Defendiendo los espacios públicos del centro histórico de Coyoacán. *Alteridades*, 23(46), 39-51.
- Crossa, V. (2016). Reading for difference on the street: De-homogenising street vending in Mexico City. *Urban Studies*, 53(2), 287-301.
- Cupers, K. (2015). The urbanism of Los Angeles street vending. In K. Graaff & N. Ha (Eds.), *Street vending in the neoliberal city: A global perspective on the practices and policies of a marginalized economy* (pp. 139-163). Oxford, Reino Unido: Berghahn Books.
- Datavoz. (2017). Estudio del Comercio Ambulante ilegal y sus Implicancias en la Seguridad Ciudadana. In S. y. T. Cámara Nacional de Comercio (Ed.), (pp. 290). Santiago, Chile: Datavoz-STATCOM.
- de Souza, M. V. (2020). Concepción: El trabajador del comercio informal de calle. La producción efímera del espacio en la crisis social. *Arquitecturas del Sur*, 38(57), 146-161.
- Díaz, C., & Navarro, P. (1998). Análisis de contenido. In J. Delgado & J. Gutierrez (Eds.), *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales* (pp. 177-224): Editorial Síntesis SAp
- Donovan, M. (2008). Informal cities and the contestation of public space: The case of Bogotá's street vendors, 1988-2003. *Urban Studies*, 45(1), 29-51.
- Duff, C. (2010). On the role of affect and practice in the production of place. *Environment and planning D: Society and Space*, 28(5), 881-895.
- Duhau, E., & Giglia, A. (2010). El espacio público en la ciudad de México. De las teorías a las prácticas. In G. S. Garza, Martha (Ed.), *Los grandes problemas de México* (Vol. 2 Desarrollo urbano y regional, pp. 390-447). México: El colegio de México.
- Duran, L. (2015). Itinerant sales, customers in movement. Four cases. *Cuadernos De Antropología*, 25(2), 21-41. doi:10.15517/cat.v25i2.21633
- Eidse, N., Turner, S., & Oswin, N. (2016). Contesting Street Spaces in a Socialist City: Itinerant Vending-Scapes and the Everyday Politics of Mobility in Hanoi, Vietnam. *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), 340-349. doi:10.1080/00045608.2015.1117936
- ElMartutino. (2018, 11-09-2018). Gobernación de Valparaíso comienza a ejecutar operativos contra el comercio ambulante, Noticia. *El Martutino*. Recuperado desde: <https://www.elmartutino.cl/noticia/politica/gobernacion-de-valparaiso-comienza-ejecutar-operativos-contr-el-comercio-ambulante>
- ElMartutino. (2019, 16-05-2019). Concejales de Valparaíso rechazan estudio sobre comercio ambulante, Noticia. *El Martutino*. Recuperado desde: <https://www.elmartutino.cl/noticia/politica/concejales-de-valparaiso-rechazan-estudio-sobre-comercio-ambulante>
- Fernandes, E. (2008). Consideraciones generales sobre las políticas públicas de regularización de asentamientos informales en América Latina. *Eure (Santiago)*, 34(102), 25-38.

- Fundación Vivienda. (2018). *Déficit habitacional cuantitativo*. Recuperado desde: <https://www.fundacionvivienda.cl/wp-content/uploads/2019/01/Informe-4-D%C3%A9ficit-Habitacional-y-Censo.pdf>
- Galarce, F. E., & Pettena, A. S. (2020). Ephemeral architecture and urban insurgency. Strategies for the appropriation of street trading in the interstitial spaces of the BRT TransOeste, Rio de Janeiro. *Arquitecturas del sur*, 38(57), 108-127. doi:10.22320/07196466.2020.38.057.06
- Graaff, K., & Ha, N. (2015). Introduction. Street vending in the neoliberal city: A global perspective on the practices and policies of a marginalized economy. In K. Graaff & N. Ha (Eds.), *Street vending in the neoliberal city: A global perspective on the practices and policies of a marginalized economy* (pp. 1-18). Oxford, Reino Unido: Berghahn Books.
- Hannam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities*, 1(1), 1-22.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23.
- Henríquez, L. (2019). *Experiencias de políticas públicas para la formalización económica y laboral en Chile*. Retrieved from Santiago, Chile:
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación* (5 ed.). México: Mc-GRAW HILL.
- Hidalgo, R., Alvarado, V., & Santana, D. (2017). La espacialidad neoliberal de la producción de vivienda social en las áreas metropolitanas de Valparaíso y Santiago (1990-2014):¿ hacia la construcción idelógica de un rostro humano? *Cadernos Metrópole*, 19(39), 513-535.
- Huang, G., Zhang, H. O., & Xue, D. (2018). Beyond unemployment: Informal employment and heterogeneous motivations for participating in street vending in present-day China. *Urban Studies*, 55(12), 2743-2761. doi:10.1177/0042098017722738
- Ilustre Municipalidad deValparaíso, (2018). Ordenanza sobre ocupación de bienes nacionales de uso público para ejercer temporalmente el comercio, 4725 C.F.R. (2018).
- Ilustre Municipalidad deValparaíso, (2019). *Permisos precarios para ejercer temporalmente el comercio en el bien nacional de uso público*. Información recuperada a través de transparencia
- Imilan, W. (2018). Performance. In D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 147-152). Buenos Aires: Biblos.
- Instituto Nacional de Estadísticas INE. (2018). *Microdatos Censo 2017: Manzana* [Shapefile]. Recuperado desde: <http://www.ide.cl/index.php/planificacion-y-catastro/item/1948-microdatos-censo-2017-manzana>

- Instituto Nacional de Estadísticas INE. (2019a). Banco de datos de la Encuesta Nacional de Empleo. Recuperado desde: <http://bancodatosene.ine.cl/Default.aspx>. el 03-12-2020,
- Instituto Nacional de Estadísticas INE. (2019b). Encuesta Nacional de Empleo. Recuperado desde: <https://stat.ine.cl/?lang=es>. Estadísticas del Mercado de Trabajo - INE.Stat el 05-09-2020
- Iturra, L., & Jirón, P. (2016). Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes. *Aus*(19), 4-9.
- Janoschka, M., & Sequera, J. (2014). Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina, una perspectiva comparativista. In J. Michelini (Ed.), *Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina* (pp. 82-104). Madrid, España: Catarata.
- Jirón, P. (2008). *Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. (PhD Doctor of Philosophy). London School of Economics and Political Science, London. (U615272)
- Jirón, P. (2010a). On becoming 'la sombra/the shadow'. In *Mobile methods* (pp. 36-53).
- Jirón, P. (2010b). Repetition and difference: Rhythms and mobile place-making in Santiago de Chile. In T. Enderson (Ed.), *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Bodies* (pp. 129-143). Farnham: Ashgate.
- Jirón, P. (2018). Lugarización en Movimiento. In D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 87-94). Buenos Aires: Biblos.
- Jirón, P., & Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30(2), 55-72.
- Jirón, P., & Imilán, W. (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., Imilan, W., & Iturra, L. (2016). Relearning to travel in Santiago: the importance of mobile place-making and travelling know-how. *cultural geographies*, 23(4), 599-614.
- Jirón, P., & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*, 44-57.
- Jirón, P., & Lange, C. (2017). Comprender la ciudad desde sus habitantes. Relevancia de la teoría de prácticas sociales para abordar la movilidad. *Cuestiones de Sociología*(16).
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*(56), 53-74.
- Júnior, A., & Soares, J. (2019). PUBLIC SPACE METAMORPHOSES IN MOSSORO/RN: FOR WHAT? TO WHOM? *Geoambiente on-Line*(35), 315-331. Retrieved from [Go to ISI>://WOS:000505069000017](http://WOS:000505069000017)

- Kamalipour, H., & Peimani, N. (2019). Negotiating Space and Visibility: Forms of Informality in Public Space. *Sustainability*, 11(17), 4807.
- Kirsch, S. (2013). Cultural geography I: Materialist turns. *Progress in human geography*, 37(3), 433-441. doi:10.1177/0309132512459479
- Kwan, M.-P., & Schwanen, T. (2016). Geographies of Mobility. *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), 243-256. doi:10.1080/24694452.2015.1123067
- Latham, A. (2017). Materialities. In M. Jayne & K. Ward (Eds.), *Urban Theory: Nex Critical Perspectives* (pp. 183-192). London: Routledge.
- Latham, A., & McCormack, D. P. (2004). Moving cities: rethinking the materialities of urban geographies. *Progress in human geography*, 28(6), 701-724. doi:10.1191/0309132504ph515oa
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social : una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Lazo, A. (2018). Moverse con objetos. In D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 105-112). Buenos Aires: Biblos.
- Lazo, A., & Carvajal, D. (2017). Habitando la movilidad: El viaje en lancha, los objetos y la experiencia de la movilidad en el archipiélago de Quinchao, Chiloé (Chile). *Revista Austral de Ciencias Sociales*(33), 89-102.
- Lazo, A., & Contreras, Y. (2009). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. *12º Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo*.
- Li, J., Ren, L., Hu, T., & Wang, F. (2018). A city's "urban crack" at 4 am: A case study of morning market vendors in Beijing's Longfu Temple area. *Habitat International*, 71, 14-21.
- Lindón, A. (2007). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales. *Eure*, 33(99), 31-46.
- Lindón, A. (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre cuerpos, emociones y sociedad*(1), 06-20.
- Lindón, A. (2016). Las geografías culturales de las afectividades encarnadas. In D. Lan (Ed.), *Geografías en diálogo: Debates contemporáneos* (Vol. 2, pp. 9-24). Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.
- López, M. (2018). The Configuration of Work in the XXI Century: The Market Eloy Salmon and Molecular Movements of the Capital. *Iconos*, 22(62), 87-104. doi:10.17141/iconos.62.2018.3244
- Lorimer, H. (2005). Cultural geography: the busyness of being more-than-representational'. *Progress in human geography*, 29(1), 83-94.

- Mackie, P., Swanson, K., & Goode, R. (2017). Reclaiming space: Street trading and revanchism in Latin America. In *Rebel Streets and the Informal Economy: Street Trade and the Law* (pp. 63-76).
- Maia, A. C. N. (2015). Redes do comércio de rua de Salvador, Bahia. *Mercator (Fortaleza)*, 14, 45-56. Recuperado desde: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-22012015000200045&nrm=iso
- Martínez, L., Short, J. R., & Estrada, D. (2017). The urban informal economy: Street vendors in Cali, Colombia. *Cities*, 66, 34-43.
- Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today. Reading Human Geography. London: Arnold.*
- Massey, D. (2005). *For Space*. Londres: Sage.
- McCann, E. (2011). Urban policy mobilities and global circuits of knowledge: Toward a research agenda. *Annals of the Association of American Geographers*, 101(1), 107-130.
- McCormack, D. P. (2008). Engineering affective atmospheres on the moving geographies of the 1897 Andrée expedition. *cultural geographies*, 15(4), 413-430.
- Meneses-Reyes, R. (2013). Out of Place, Still in Motion: Shaping (Im)Mobility Through Urban Regulation. *Social and Legal Studies*, 22(3), 335-356. doi:10.1177/0964663912469644
- Middleton, J. (2010). Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking. *Social & Cultural Geography*, 11(6), 575-596.
- Ministerio del Desarrollo Social y Familia (2017). *Estimaciones de Tasa de Pobreza por Ingresos y Multidimensional por Comunas* [excel]. Recuperado desde: <http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/pobreza-comunal-2017>
- Müller, J. (2017). Place-based (In)formalization: A Bolivian marketplace for consumer electronics and global brands. *Latin American Research Review*, 52(3), 393-404. doi:10.25222/larr.68
- Nogué, J. (2015). Emoción, lugar y paisaje. In T. Luna & I. Valverde (Eds.), *Paisaje y emoción. El resurgir de las geografías emocionales* (Vol. 2, pp. 137-147). Barcelona: Observatorio del Paisaje de Cataluña; Universitat Pompeu Fabra.
- Organización Internacional del Trabajo OIT. (2018). OIT: Cerca de 140 millones de trabajadores en la informalidad en América Latina y el Caribe. Recuperado desde: https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS_645596/lang--es/index.htm
- Ojeda, L., & Pino, A. (2018). Valparaíso y su comercio callejero: ¿Espacialidad esporádica y/o espacialidad saturada? *AUS [Arquitectura/Urbanismo/Sustentabilidad]*(25), 11-19.
- Ojeda, L., & Pino, A. (2019). Spatiality of street vendors and sociospatial disputes over public space: The case of Valparaíso, Chile. *Cities*, 95, 102275.

- Palacios, R. (2016). The New Identities of Street Vendors in Santiago, Chile. *Space and Culture*, 19(4), 421-434. doi:10.1177/1206331216643778
- Pereira Morató, R. (2015). Max Paredes, el comercio popular y la apropiación del espacio público. *Tinkazos*, 18(38), 35-51.
- Pink, S., & Leder Mackley, K. (2016). Moving, making and atmosphere: Routines of home as sites for mundane improvisation. *Mobilities*, 11(2), 171-187.
- Ramírez, E., & Tunal, G. (2016). The peddler's informal work in Mexico City's subway. *Revista Pensamiento Americano*, 9(16), 78-109. Retrieved from <Go to ISI>://WOS:000381712400007
- Recio, R., Mateo-Babiano, I., & Roitman, S. (2017). Revisiting policy epistemologies on urban informality: Towards a post-dualist view. *Cities*, 61, 136-143.
- Recio, R. B., Mateo-Babiano, I., & Roitman, S. (2019). Mobility nodes and economic spaces: Links, tensions and planning implications. *Journal of Transport and Land Use*, 12(1), 765-783. doi:10.5198/jtlu.2019.1478
- Rodríguez, D., & Valldeoriola, J. (2009). *Metodología de la investigación*. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya.
- Roever, S. (2010). Street trade in Latin America: demographic trends, legal issues, and vending organizations in six cities. In S. Bhowmik (Ed.), *Street vendors in the global urban economy* (pp. 208-248). Nueva Delhi, India: Routledge.
- Roever, S., & Skinner, C. (2016). Street vendors and cities. *Environment and Urbanization*, 28(2), 359-374. doi:10.1177/0956247816653898
- Rosales, R. (2013). Survival, Economic Mobility and Community among Los Angeles Fruit Vendors. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(5), 697-717. doi:10.1080/1369183X.2013.756659
- Sánchez, A., Bosque, J., & Jiménez, C. (2009). Valparaíso: su geografía, su historia y su identidad como Patrimonio de la Humanidad. *Estudios Geográficos*, 70(266), 269-293.
- Sarmiento, C. (2019). Ambulantes: la motilidad del comercio callejero en la Ciudad de México. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*(12), 168-193.
- Sassen, S. (2009). La ciudad global: introducción a un concepto. In F. González (Ed.), *Las múltiples caras de la globalización* (Vol. 2, pp. 50-62). España.
- Sheller, M. (2004). Automotive emotions: Feeling the car. *Theory, culture & society*, 21(4-5), 221-242.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226.
- Sheller, M., & Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10-25.

- Short, J. R., & Pinet-Peralta, L. M. (2010). No accident: Traffic and pedestrians in the modern city. *Mobilities*, 5(1), 41-59.
- Stake, R. (2005). Qualitative Case Studies. In N. Denzin & Y. Lincoln (Eds.), *The Sage Handbook of Qualitative Research* (3 ed., pp. 443-466). California: SAGE Publications.
- Swanson, K. (2013). ZERO TOLERANCE IN LATIN AMERICA: PUNITIVE PARADOX IN URBAN POLICY MOBILITIES. *Urban Geography*, 34(7), 972-988. doi:10.1080/02723638.2013.799369
- TECHO. (2018). *Informe final actualización del catastro nacional de campamentos 2018*. Recuperado desde: https://www.techo.org/chile/wp-content/uploads/sites/6/2019/07/Informe-final-Actualizacion-2018_.pdf
- Thrift, N. (2008). *Non-representational theory: Space, politics, affect*. Londres: Routledge.
- Toledo, M. (2018). *El rol del objeto mueble en dinámicas urbanas: el caso de los vendedores ambulantes en Valparaíso*. (Magíster en Arquitectura y Diseño Mención Ciudad y Territorio Magíster). Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Viña del Mar, Chile.
- Tuan, Y.-F. (1977). *Space and place: The perspective of experience*: U of Minnesota Press.
- Tuan, Y.-F. (2007). *Topofilia: un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*: Melusina.
- Turner, S., & Oswin, N. (2015). Itinerant livelihoods: Street vending-scapes and the politics of mobility in upland socialist Vietnam. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 36(3), 394-410.
- Urbina, X. (2003). Vendedores ambulantes, comerciantes de puestos, mendigos y otros tipos populares de Valparaíso en el siglo XIX. *Archivum*, 45-61.
- Vecslir, L., Blanco, J., Nerome, M., Sciutto, F., Maestrojuan, P., & Rodriguez, L. (2017). Daily mobility and centrality restructuring in the south of the metropolitan area of Buenos Aires. *Revista De Transporte Y Territorio*(17), 267-287. Retrieved from <Go to ISI>://WOS:000417444000013
- Veleda da Silva, S. (2006). El comercio callejero y la nueva geografía cultural: una propuesta teórica-metodológica. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 26, 31-48.
- Von Schönfeld, K. C., & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, 48-55.
- Whatmore, S. (2006). Materialist returns: practising cultural geography in and for a more-than-human world. *cultural geographies*, 13(4), 600-609.