

De lo masivo a lo barrial. ¿Es la identidad una categoría articuladora entre la movilidad cotidiana y el transporte urbano?

Miriam Anahí Guerra Hernández¹ | María Teresa Pérez Bourzac²

Recibido: 25-04-2023 | Versión final: 10-01-2024

Resumen

Los medios de transporte masivos comportan una tendencia que ha cobrado mayor fuerza en las últimas dos décadas en Latinoamérica (Vásquez, et. al., 2019; Pardo, 2009), esta directriz implica constantes desarticulaciones con el territorio, y las movilidades cotidianas, que conduce a reconfiguraciones en las experiencias de quienes habitan y transitan las diferentes escalas espaciales urbanas. Este artículo tiene como propósito explorar los estudios empíricos sobre las implementaciones de transporte masivo y sus implicaciones en la identidad barrial; a través de la revisión de tres categorías clave: la identidad urbana/barrial desde una perspectiva cultural y de la psicología ambiental (Valladares, 2021; Portal, 2003; Delgado, 1999), las movilidades cotidianas (Dureau, et. al., 2021; Miralles, 2013), y el transporte masivo (Aguilar, et. al., 2021; Velázquez, 2015). Para el acercamiento fue empleado el método de revisión documental y bibliográfica, además se utilizó el análisis de contenido de los diversos recursos encontrados. Entre los principales hallazgos destaca que la relación movilidad cotidiana, identidad barrial y transporte masivo, se encuentra estudiada en la literatura, sin embargo, no de manera articulada, por lo que es importante avanzar hacia la interrelación entre estos tres aspectos; el aporte fundamental de esta exploración es ese entrecruzamiento mediante tres escalas de análisis fundamentales en el marco de lo urbano, por una parte lo individual: la identidad; una escala microsocioal: el barrio; y el transporte masivo que responde a una tendencia global, en el contexto latinoamericano, que generalmente son producto de una política emanada del discurso de la sustentabilidad y el capitalismo neoliberal.

Palabras clave: barrio; transporte masivo; movilidad; identidad urbana

Citación

Guerra Hernández, M.A. & Pérez Bourzac, M.T. (2024). De lo masivo a lo barrial. ¿Es la identidad una categoría articuladora entre la movilidad cotidiana y el transporte urbano? *ACE: Architecture, City and Environment*, 19(55), 12151. <https://doi.org/10.5821/ace.19.55.12151>

From Massive to Neighborhood. Is the Identity an Articulating Category Between Daily Mobility and Urban Transportation?

Abstract

The mass transit means comprise a trend that has gained strength in the last two decades in Latin America (Vásquez, et. al., 2019; Pardo, 2009) this guideline implies constant disarticulations in the territory and daily mobility, which leads to reconfigurations in the experiences of whom live and transit through the urban spatial scales. This paper aims to explore the empirical research regarding mass transit implementations and its implications in neighborhood identity; through a review of three key categories: Urban/neighborhood identity from a cultural and environmental psychology perspective (Valladares, 2021; Portal, 2003; Delgado, 1999), daily mobility (Dureau, et. al., 2021; Miralles, 2013) and mass transportation (Aguilar, et. al., 2021; Velázquez, 2015). For this approach, the documentary and bibliographic research method was used in addition to content analysis of the resources that were found. Among the most relevant findings it stands out that the relationship between daily mobility, neighborhood identity and mass transit, has been studied in literature, nevertheless, not in an articulated manner, thus the importance of noting the interrelation among these three aspects; the main contribution derived from this exploration is the intertwining by means of three fundamental analysis scales, in the urban framework, on one side the individual: identity; a microsocioal scale: the neighborhood; and the massive transit that responds to a global trend, in the Latin-American context, which generally are the outcome of policies originated from the sustainability discourse, and neoliberal capitalism.

Keywords: neighborhood; mass transit; mobility; urban identity

¹ Doctorante en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad, profesora en el Centro Universitario de Tonalá, Universidad de Guadalajara. (ORCID: [0000-0002-1244-0244](https://orcid.org/0000-0002-1244-0244)); ² Doctora en Historia del Arte por la Universidad de Las Palmas de Gran Canarias, España. Investigadora del Instituto de Investigación y Estudios de la Ciudad, Universidad de Guadalajara, IN-Ciudades (ORCID: [0000-0002-0851-7982](https://orcid.org/0000-0002-0851-7982)). Correo de contacto: anahi.guerra@academicos.udg.mx

1. Introducción

“...Cada persona tiene una ciudad que es el paisaje urbanizado de sus sentimientos” (García Montero, 1992, p. 71).

Una de las muchas implicaciones que trajo consigo la modernidad fue el tiempo como concepto, como medida y como política para organizar y modelar las ciudades, pues el tiempo lo media todo: la escritura, la música, los desplazamientos, los gobiernos, la política, las obras, la movilidad en las ciudades. El tiempo es la legitimación discursiva por excelencia, sobre todo cuando de tecnología, infraestructura y equipamiento moderno se trata. En el contexto de la movilidad urbana, bastaría con recordar dos grandes tipos de discursos: el mediático comercial (Lois, 2008) que se cristaliza en mensajes como el siguiente: “*compre un automóvil, sea el dueño de su tiempo y sienta la velocidad en sus venas*”, y el político (Flyvbjerg, 2014), traducido en argumentos como el siguiente: “*con la construcción de esta línea de tren hará 30 minutos de extremo a extremo*”. Este núcleo discursivo-narrativo se desprende de un marco bastante amplio: el desarrollo sustentable como política y como principal discurso adoptado en las ciudades del siglo XXI.

Ante esta mirada de lo sustentable, es posible diferenciar entre dos ciudades: la articulada por el discurso y la vivida (Lindón, 2020; Soto, 2011). En las movilidades cotidianas, el transporte masivo es un ejemplo de *lo discursivo* por lo que representa infraestructuralmente (masividad, modernidad, innovación, materialidad, sustentabilidad), mientras que aspectos como las identidades vinculadas a las movilidades diarias a partir de una escala barrial constituye la cotidianidad, las experiencias y las vivencias, mismas que representan lo inmaterial, lo simbólico, y lo intangible ante los ojos de la planificación.

Resulta importante la emergencia de acercamientos que den cuenta sobre las implicaciones de la implementación de infraestructuras de transporte desde una visión política sobre las identidades que se (re)configuran a través del transitar y el habitar, la escala barrial cobra relevancia, en este caso, pues se trata del lugar de encuentros, de vivencias y de tránsitos. Es en el barrio donde las personas tejen las diferentes identidades: la barrial y la urbana, mismas.

que se ven atravesadas por referentes materiales y simbólicos del barrio, de los entornos y de las relaciones con otros puntos de la ciudad, con otros barrios. Pues el principal punto de configuración de las identidades barriales se realiza a partir de la diferenciación y la similitud.

Esta revisión bibliográfica permite establecer las vinculaciones necesarias para avanzar en el estudio de las identidades relacionadas a la cotidianidad y con ello, dar cuenta de la necesidad de visibilizar los procesos sociales anclados al territorio que deben considerarse para la implementación de transporte masivo. La exploración se llevó a cabo mediante la revisión bibliográfica de las principales publicaciones, posteriormente se categorizó mediante los conceptos clave. El artículo se compone de la siguiente manera: dentro de esta introducción se incluye un subtema que precisa el punto de partida de este artículo. En un segundo apartado se muestran los aportes más sobresalientes de la movilidad cotidiana considerando desde los contextos europeos y finalmente los latinoamericanos, donde se centra mayormente este aporte. Posteriormente se encuentra el apartado acerca de las infraestructuras de transporte masivo, que evidencia la adopción que ha tenido en Europa y Latinoamérica, el primer contexto debido a que es donde nació y se ha adoptado con mayor amplitud la sustentabilidad, mientras que el segundo contexto es donde se enmarcan las reflexiones de este artículo. En el tercer apartado se expone la discusión sobre las identidades barriales y de qué manera se han estudiado, así como las vinculaciones presentes o ausentes con las dos categorías anteriores.

Finalmente, se presenta el apartado conclusiones. Este artículo forma parte de una investigación de tesis doctoral que lleva por título: *Identidades en tránsito. Tensiones ante la llegada de infraestructura de transporte masivo a contextos periféricos*; en el programa de doctorado en Ciudad, Territorio y

Sustentabilidad, inscrito en el Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño de la Universidad de Guadalajara.

1.1. *El punto de partida: las identidades invisibles en el discurso y la infraestructura dominante*

Con el establecimiento del concepto de desarrollo sustentable (World Commission on Environment and Development, 1987) y su adopción como paradigma en la gestión de las ciudades, y la posterior publicación de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (CEPAL, 2017), las agendas urbanas asumieron problemáticas más o menos homogéneas a resolver en las ciudades, así como propuestas de atención y solución bajo la mirada de la sostenibilidad: calidad del aire, gestión del agua y de residuos, vivienda, los espacios públicos, la movilidad urbana y el transporte. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados durante más de 30 años, desde la Declaración de Río (ONU, 1992) sobre el medio ambiente y el desarrollo, donde posicionaron al ser humano como parte fundamental de la configuración de los entornos urbanos; la realidad social, económica, política y ambiental evidencia que no se han alcanzado las metas y objetivos planteados en el marco del modelo dominante¹ de desarrollo sustentable² (Rodríguez y Govea, 2006; Tetreault, 2004), por el contrario, las tensiones en los territorios, al menos los latinoamericanos, desde las esferas ambientales sociales y económicas, ha suscitado que las propias comunidades y colectividades generen estrategias locales sobre cómo vivir y generar el desarrollo desde una perspectiva sustentable situada y acotada (Tetreault, 2004).

Ante este desfase entre las realidades latinoamericanas y el establecimiento de objetivos globales por cumplir, surgen tensiones en las experiencias urbanas.

En un nivel experiencial de la movilidad urbana, se desdibuja, casi por completo, el entendimiento teórico, pero sobre todo la aplicación de la sustentabilidad y el discurso reproducido desde las organizaciones internacionales y autoridades locales, entendida como un mecanismo para asegurar que las personas transiten y habiten de manera digna y segura los espacios urbanos. Se difumina porque la acciones que orientan la política de movilidad urbana, continúan operando bajo concepciones urbanas de antes de los años 70, la diferencia radica en el discurso sobre la vida urbana deseable y aceptable y en la legitimación de la sustentabilidad a través de infraestructuras que terminan siendo insustentables, sobre todo en la dimensión social, pues dejan excluidos aspectos relacionados con la propia experiencia, la percepción y las identidades.

Bastante se ha dicho sobre las principales dimensiones de la sustentabilidad, que, en su abordaje más general, se proponen al menos tres: lo económico, lo social y lo ambiental (Pickett, Cadenaso y McGrath, 2013), además de considerar la escala temporal y espacial (Boone y Fragkias, 2013). De igual manera se ha investigado las tensiones y contradicciones que integra la sustentabilidad al momento de *operacionalizar* el concepto y ponerlo en práctica en territorios y momentos específicos (Calonge-Reillo, 2017). Dentro de la dimensión social se ha aludido principalmente a aspectos de pobreza y desigualdad social como uno de los problemas sociales beneficiados por el avance económico del modelo del desarrollo sustentable (Foladori 2002), sin embargo, desde este modelo, y específicamente en cuanto la movilidad urbana, se han excluido las categorías que podrían contribuir a avanzar hacia una consideración de lo social en su complejidad para la elaboración de las acciones técnicas y gubernamentales.

De esta omisión, se ubica a las identidades como un eje clave, pero a la vez olvidado, en el estudio de las dinámicas de movilidad urbana y su relación con los medios de transporte, en el marco de un discurso sustentable. Para ello, inicialmente se planteó la revisión bibliográfica de estudios empíricos

¹ El modelo dominante de desarrollo sustentable se refiere a la fórmula emergente de las convenciones y tratados internacionales, donde se priman tres dimensiones fundamentales: social, medio ambiental y económica. Una de las críticas al modelo dominante es la difusa aplicación en los territorios, considerando las diferencias en sus desarrollos y dinámicas socioculturales, así como los entornos ambientales.

² Para efectos de este artículo asumimos indistintamente los conceptos de sustentabilidad y sostenibilidad.

que consideraran la relación del transporte masivo, y categorías emergentes de la dimensión social de la sustentabilidad, específicamente de las identidades urbanas barriales, para identificar cuáles son los puntos de partida teórico, conceptuales con los que aborda dicha relación, así como las metodologías identificadas para este análisis y posibles vías para su incorporación práctica en la política de movilidad. El proceso para la revisión bibliográfica (Gómez-Luna, et al., 2014) consistió en la exploración de artículos académicos mediante tres buscadores: Dialnet, Redalyc y Google Scholar, considerando las siguientes palabras clave: identidad barrial, sustentabilidad y transporte masivo, con las que se realizaron diversas combinaciones para la búsqueda. Los criterios de inclusión y exclusión fueron los siguientes:

- Para los estudios empíricos, que el año de publicación no exceda los 5 años.
- Considerar la representación de los estudios de al menos el contexto europeo y el latinoamericano.
- Cuando se trata de documentos teóricos, no se considera la temporalidad de 5 años.
- Consideración de la literatura en al menos los idiomas inglés y español.
- Identificación de la relación clave transporte masivo e identidad.

De esta primera búsqueda resultó una ausencia de artículos que aborden directamente la relación objetivo, sin embargo, fueron recopilados abordajes que se acercan a ello. Ante esta primera intención, se presentan los resultados más relevantes en cuanto a relación temática y reciente publicación, mediante la Tabla 1.

Tabla 1. Revisión inicial de la relación transporte masivo-identidades

Naturaleza del documento	Descripción	Autor y año.	¿Aborda la relación transporte masivo-identidades urbanas/barriales?
Documentos empíricos	Entre los principales aspectos, los documentos analizan los principios de sustentabilidad en el sistema de transporte mediante una visión de jerarquización, la relación entre las características identitarias con los elección modal de los transportes, así como de qué manera las condiciones creadas para los eventos deportivos, específicamente para el Grand Depart Tour de Francia, generan o reconstruyen una identidad urbana de las ciudades, misma que al exterior se posiciona como un destino atractivo para el turismo.	Mexicali, México: Peralta (2022). Tesalónica. Grecia: Senikidou, et al. (2022). España Paramio (2017). Uruguay: Montoro y Moreno (2021)	Parcialmente
Documentos técnicos	Entre los documentos técnicos más sobresalientes y actuales se encuentra un manual para la integración de sistemas de transporte en Latinoamérica, considerando categorías sociales como la cohesión y el acceso tarifario.	Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) (2018) CEPAL (2009) Secretaría de Energía, Gobierno de México (2019)	No.

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión bibliográfica.

Dentro de la búsqueda de aproximaciones empíricas que den cuenta sobre la relación del transporte masivo y las identidades, se flexibilizó la búsqueda en tanto integrar documentos que incorporan parcialmente alguno de los elementos de la relación objetivo; asimismo ante la ausencia del abordaje clave, se integraron documentos de naturaleza técnica debido a que era una constante en la búsqueda cuando se trata de transporte masivo. A partir de ello, se decidió desintegrar el objeto de estudio mediante tres categorías de análisis, que en su conjunto sean capaces de ofrecer directrices

sobre la importancia de situar las identidades como un eje fundamental cuando se habla de transporte masivo y movilidad urbana, situando la escala barrial donde principalmente se desenvuelve la vida cotidiana y el proceso de habitar. Por ello, las tres categorías empleadas, son: las identidades barriales, la movilidad cotidiana y el transporte masivo, extendidas a partir de los apartados siguientes y, que a través de la Figura 1, se muestra de qué manera esta búsqueda desagregada, pero a su vez interrelacionada puede evidenciar la importancia de las identidades en el marco de las infraestructuras de transporte masivo. Para esta segunda aproximación se replicaron los criterios de inclusión y exclusión antes mencionados, sin embargo, en los casos donde no existía registro más reciente, se tomó el documento con menor antigüedad. También cuando se trata de abordajes teóricos que permitan dialogar y definir las categorías, el criterio sobre el año de publicación fue omitido cuando así era necesario por tratarse de documentos clásicos o de abordajes de mediana duración.

Figura 1. Interrelación de las categorías clave



Fuente: Elaboración propia, a partir de la revisión bibliográfica.

La interpretación resultante de la figura anterior, afirma que las movilidades son parte inherente a la vida cotidiana, de ello emergen referentes identificadores, ya sea materiales, simbólicos, relacionales, culturales y emocionales; mismos que permiten construir identidades en movimiento, identidades urbanas, identidades barriales, por tanto, esta construcción se transversaliza por la movilidad, el tránsito y los desplazamientos cotidianos. Como parte importante de las movilidades cotidianas se encuentran los medios de transporte que también son mediadores, articuladores e instrumentos para los desplazamientos, cada modalidad permite experimentar ciudades distintas en el mismo territorio.

Por su parte, el transporte masivo es un claro ejemplo de la legitimación discursiva de la sustentabilidad; y por ello, es crucial partir de que la tendencia del transporte se teje a través de la sombrilla de la sustentabilidad que, anclado al sistema económico y político actual, poco se incluyen en las planificaciones escalas como las barriales y mucho menos efectos sociales y psicosociales y socioculturales como las afectaciones a las identidades y a las movilidades diarias.

2. Aportes actuales a la movilidad cotidiana. El tiempo en los desplazamientos

A partir de las décadas de los sesenta y setenta, cuando las ciudades comenzaron a adoptar la sostenibilidad como paradigma emergente y eje conductor del siglo XXI (Miralles-Guasch, 2013), las aproximaciones al campo de la movilidad en contextos urbanos desde las ciencias sociales, condujo a nuevas formas de comprensión de los desplazamientos, sobre todo la reivindicación de la escala humana y las dinámicas de movilidad cotidiana, misma que en una de sus definiciones más replicadas es entendida como “la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado.” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009, p. 194)

Sin embargo, el proceso de transición paradigmático trajo consigo nuevos aspectos a considerar en el estudio de esta categoría. Una diferenciación conveniente para ello, es la que hace Salerno (2012), al argumentar que la movilidad cotidiana puede entenderse desde tres dimensiones: la primera relacionada con la oferta, es decir con la infraestructura y el transporte, que asume la movilidad como potencialidad, la segunda, concibe la movilidad como competencia, mientras que la tercera dimensión se refiere a la movilidad como capital.

De este abordaje tridimensional, se destaca el uso de la primera: la movilidad como oferta y la segunda: la movilidad como competencia, debido a que la oferta forma parte esencial de una visión sistémica de la movilidad, pues las condiciones de los desplazamientos se encuentran mediados por el equipamiento e infraestructuras al que se tiene acceso y también al que no se puede acceder, por su parte las competencias para los trayectos en tanto capacidades y recursos forman parte, también, de una visión integral; mientras que la tercera dimensión, la movilidad como capital, responsabiliza en gran medida a las personas de la capacidad para realizar trayectos en un territorio, como un proceso individualizado de adquisición de habilidades competencias y recursos.

Específicamente, de la segunda dimensión han surgido aportes empíricos, teórico-conceptuales y metodológicos. Uno de los más relevantes es el de Kaufmann et. al. (2004) con la motilidad que constituye un concepto y a su vez un enfoque que se asume como producto de las estructuras y dinámicas familiares a partir de los recursos, las capacidades y la infraestructura al alcance, a diferencia del capital de movilidad relacionado a la capacidad individual de movimiento. La motilidad ha supuesto una herramienta sistémica de uso constante en acercamientos empíricos, entre ellos se encuentra el de Regalado (2019) que evidencia que mediante la motilidad es posible hacer análisis de la capacidad de moverse más allá de la consideración de la posición socioeconómica; es necesario considerar las capacidades físicas, el grado de accesibilidad a su hábitat, las habilidades y competencias, entre otros factores.

Una buena parte de los acercamientos a la movilidad cotidiana, surgieron en Europa, en el contexto español se alude a diversas dimensiones como la espacial (Vich, 2019), la económica (Marquet y Miralles-Guasch, 2017) y la consideración modal en la movilidad cotidiana (Cebollada et. al., 2020). De igual manera en Francia, Dureau et. al. (2021) realizaron un vasto abordaje sobre ello y destacan que, a partir de la incursión de las ciencias sociales en el estudio de las movilidades urbanas, durante las décadas de los 70 y 80, se diferencian cinco temáticas generales para el abordaje de la cotidianidad en los desplazamientos:

1. La visión técnica, mediante estimaciones económicas con análisis de origen-destino.
2. Diversidad en las modalidades de transporte desde una mirada de la gestión pública,
3. Acercamientos desde las ciencias sociales como la sociología urbana, desde corrientes de inspiración marxista, sobre todo.
4. las interacciones, relaciones y prácticas en los desplazamientos y los espacios y;
5. las movilidades reguladas por la normatividad de la vida urbana.

Esta tipificación se extendió de manera más o menos similar en el contexto latinoamericano, mostrando matices y ampliaciones en cada una de las temáticas con el paso del tiempo y la constante construcción de las ciencias sociales –particularmente–, sus aproximaciones teórico-conceptuales y el surgimiento de combinaciones metodológicas para el estudio de la movilidad cotidiana.

Estas divisiones temáticas no son necesariamente excluyentes entre ellas, en algunas ocasiones los estudios, se encuentran en los límites o combinan dos o más líneas, como el de Gutiérrez y Pereyra (2019), que si bien no parten de una visión técnica sí emplean como principal insumo los resultados de encuestas domiciliarias en 10 áreas metropolitanas de Argentina, asimismo, añaden la categoría de género³ para evidenciar los desplazamientos cotidianos de las mujeres a partir de encuestas, perpetuando los hallazgos sobre las diferencias entre las movilidades cotidianas de hombres y mujeres vinculadas a los roles principalmente de cuidados y los desplazamientos por motivos laborales, hallazgos que se han extendido en los últimos años (Soto, 2018, 2017, 2016; Dunckel-Graglia, 2013; Miralles-Guasch, et. al., 2015; Molina, 2006; Jirón, 2007), añadiendo situaciones coyunturales como el COVID-19 (Zúñiga-Olave, et. al., 2022), y en diferentes comunidades, como la universitaria (Hermida, et. al., 2023).

En Latinoamérica una de las categorías más importantes en los estudios de la movilidad cotidiana es el tiempo en los desplazamientos, vinculado a la segregación socio espacial y residencial, contexto que difiere completamente de otros países, por ejemplo, los nórdicos (Hedman, et. al., 2021), que asumen como eje principal la migración para el estudio de la segregación residencial a partir de las movilidades cotidianas, incluso reportan niveles relativamente bajos de segregación y desigualdad y distancias de viaje cortos.

Regresando al contexto latinoamericano, el tiempo en los desplazamientos se deriva de la desigualdad estructural que se agudiza con políticas urbanas desvinculadas del territorio y las deficiencias en la accesibilidad que afectan directamente las dinámicas de movilidad (Olivares, et. al. 2021; Córdoba, et. al., 2017) que, a su vez, inciden en la experiencia de los trayectos y la vinculación con los lugares de origen y destino, con el uso de bases de diversas bases estadísticas, para el caso de México y encuestas domiciliarias, como el estudio de realizado en Chile, respectivamente.

Desde metodologías cualitativas, con el empleo de técnicas como entrevistas en profundidad, se encuentran el estudio de Errázuriz y Valdés (2018), donde consideran como principales hallazgos dos imaginarios urbanos asociados con las horas valle y las horas pico, que muestran vidas tranquilas y balanceadas contra vidas aceleradas, respectivamente; asimismo, la observación participante aparece como otro método para el estudio de la movilidad cotidiana (González, 2018; Avellaneda y Lazo, 2011).

Por su parte, Osuna y Olivares (2021) aportan un abordaje acerca de la elección modal de transporte a partir de las subjetividades, integrando las complejidades de esta elección en cada grupo de sujetos. Lo anterior resulta importante para esta propuesta, debido a que es crucial asumir a los actores como producto de diferentes características y circunstancias, como lo muestra en su estudio acerca de las movilidades de estudiantes con diferentes contextos en un mismo espacio escolar (Olivares-González y Orquera-Jácome, 2019).

Mientras que, en el contexto local, Calonge-Reillo (2018, 2019), partiendo desde dos cuerpos teóricos asociados a Carlos Marx y Antonio Gramsci, centra trabajos en los recursos que las personas tienen para generar sus desplazamientos, y la experiencia que resulta de ello, mientras que, posiciona al

³ La agenda de género ha atraído el interés de a nivel institucional y de organizaciones internacionales por tratarse de una consideración acuciante en la actualidad. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es uno de los que ha generado investigaciones relacionadas a la movilidad de las mujeres vinculada principalmente a los transportes públicos a través de una iniciativa llamada Transport Gender Lab integrada por 11 ciudades miembro: Bogotá, Buenos Aires, Cali, Ciudad de Guatemala, Ciudad de México, Estado de Hidalgo, Estado de Jalisco, Quito, San Salvador, Santiago y Santo Domingo. De igual manera la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) es un referente entre organismos de corte internacional en la generación de estudios sobre esta línea de investigación (Mejor ver: Pérez, 2019; Casas, Lara y Espinoza, 2019; Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017; Rozas y Salazar, 2015).

centro de las movilidades otros sujetos distintos a los estereotipos comúnmente abordados en la literatura, desde contextos histórica y estructuralmente desfavorecidos en las metrópolis, mismos que por la misma fuerza del desarrollo, ocupan espacios periféricos y en muchas ocasiones sin las condiciones y los servicios necesarios para la vida diaria. A diferencia de los abordajes anteriores, en este estudio se muestra la vinculación clara de las movilidades, con el sistema capitalista neoliberal.

En todas las investigaciones anteriores, integran de diferentes maneras y en diferentes dimensiones de análisis, las modalidades de desplazamientos y los medios de transporte como instrumentos para las movilidades cotidianas, la comprensión de esta categoría en las diferentes realidades de los contextos latinoamericanos, es crucial para el desarrollo de las infraestructuras de transporte, sobre todo el masivo, tendencia que va en aumento en las últimas décadas. Al respecto, Jirón y Carrasco afirman que: “El desarrollo de sistemas de transporte y movilidad sostenibles para el futuro no sólo necesitan recursos más eficientes, menos contaminantes y tecnológicamente mejorados. También requerirán una transición hacia nuevas formas de vida y la modificación de los estilos contemporáneos y las formas de movilidad e inmovilidad. Este desafío sin duda requerirá una comprensión de modos de vida pasados y presentes para desentrañar la complejidad de la vida contemporánea y señalar las implicaciones de las nuevas formas de movilidad sostenible. Dado que los nuevos sistemas, información, materialidades e infraestructuras afectan a las personas de manera diferente, es vital que se hagan los preparativos para las implicaciones potencialmente desiguales de la introducción de nuevos ensamblajes de movilidad, particularmente para los países en el Sur global donde la sostenibilidad en los sistemas de transporte y movilidad es crucial para superar persistentes desigualdades. Un paso importante en esta dirección es entender la movilidad actual.” (2020, pág. 1)

Por la cita anterior, comprender la lógica de los sistemas de transporte imperantes en las ciudades actuales y su papel en la facilitación u obstaculización de las movilidades cotidianas, considerando las características espaciales y sociales y de los territorios y las personas, es una tarea fundamental, pues de ello depende en gran medida vislumbrar las necesidades y carencias que reproducen las explicaciones de las movilidades actuales. Por ello, el siguiente apartado está dirigido a desarrollar el análisis sobre las infraestructuras de transporte masivo como prueba de la aplicación de la sustentabilidad en los contextos urbanos.

3. Infraestructuras de transporte masivo como prueba de sustentabilidad

A la luz de la movilidad cotidiana, la relación entre el transporte público y la vida urbana, es insoslayable (Freudenthal-Pedersen, 2009). En el contexto latinoamericano el transporte público ha sido una de las políticas mediante la que se intenta sortear las dificultades de las desigualdades (Dureau, et. al., 2013), la fragmentación territorial y con ello impulsar nuevas formas de desplazamiento que favorezcan el cumplimiento de las metas de la sostenibilidad, propiciando el cambio modal de vehículos particulares a medios de transporte público. Sin embargo, la implementación no siempre considera los aspectos suficientes de la integración socioterritorial y las dinámicas de movilidad existentes (Velázquez, 2015).

Como es el caso de los medios de transporte masivo, entendidos como aquellos que permiten traslados a velocidades más o menos parecidas a los automóviles, pero sin la contaminación que los desplazamientos individuales generan, debido a que tiene la particularidad de atender un alto volumen de pasajeros en un solo viaje, conjunto que ha funcionado como una lógica de implementación de transporte sustentable (Calonge, 2017).

En Europa, los sistemas de transporte masivo en modalidad de trenes, metros, BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés) entre otros; tienen otra historia y las motivaciones son distintas (Semiaticky, 2006); mientras que los sistemas de metro y tren son parte fundamental de las ciudades europeas, así como el uso de tranvías forman parte de la identidad urbana emergida en el siglo XIX (Valdés y López, 2010), el BRT llegó apenas en la década de los 70, como una propuesta de Estados Unidos, y

a la fecha existen reservas sobre su implementación (Valdés y López, 2010); situación contraria en Latinoamérica, donde desde su aparición, el BRT se adoptó como una de las tendencias favorecedoras para los territorios dispersos que caracterizan esta región del mundo, desde su implementación en Curitiba, Brasil y su extensión a otras ciudades (Hidalgo, et. al., 2010).

A pesar de que el BRT tuvo mayor éxito en su expansión, otros sistemas de transporte masivo como el metro y trenes eléctricos, aparecieron de manera más o menos paralela (Vásquez, et. al., 2019). Pero no tuvo el grado de reproducción como el BRT, esto debido parcialmente a lo que argumenta Pardo: “Los sistemas férreos construidos en América Latina, como en todos los casos del mundo a excepción de Hong Kong, han necesitado de un subsidio para cubrir sus costos de operación. Además de esto, el pago de las deudas adquiridas en muchos de estos ha tomado varios años. Dado que las ciudades en América Latina tienen varias necesidades por satisfacer, se hace difícil la justificación de la financiación o subsidio de un proyecto de tan gran envergadura, pues existen otras necesidades como salud o educación que estarían compitiendo por esos recursos o subsidios recurrentes. Con base en esta situación, es comprensible que la cantidad de proyectos férreos en América Latina se haya disminuido después de la década de 1980, y se hayan comenzado a buscar otras soluciones de menor costo y con un potencial similar de prestación de servicio de transporte público.” (2009, p. 13)

A pesar de lo anterior, en algunas metrópolis se continúa apostando por los sistemas de transporte de metro o de tren eléctrico, tal es el caso del Área Metropolitana de Jalisco, México (Pérez, et. al., 2021; Guerra, 2021, Calonge, 2017), que incluso cuando existen mayores condiciones desfavorables para la implementación de sistemas de transporte masivo en modalidad de tren eléctrico, desde las autoridades estatales y locales deciden implementar este tipo de infraestructura costosa con una difusa aplicabilidad de los principios de la sustentabilidad.

Investigaciones reportan una situación similar en Colombia (Benavidez, 2016; García-Jerez, 2022), donde evidencian el rol importante de los costos políticos y la presión por el cumplimiento -aunque a nivel discursivo- de la agenda de movilidad urbana sustentable, mediante la imposición de la rapidez, la eficacia y un nuevo orden asociado a la innovación y la modernidad, situaciones que por el contrario de lo esperado y lo prometido, generan una reverberación de prácticas de movilidad ligadas a la informalidad, que al final terminan salvando los desplazamientos de las personas (García-Jerez, 2022).

Para hacer frente a esta tensión entre la necesidad de implementación de transporte masivo como prueba de sustentabilidad sin considerar aspectos de la propia experiencia urbana, deberían estar debidamente incluidas a la discusión categorías insoslayables como: la articulación del espacio público, la participación ciudadana, y la gestión del territorio, debido a que las movilidades, el uso y posible apropiación de cualquier medio de transporte se ven mediados por procesos de participación ciudadana genuinos, que a su vez se cristalizan en la configuración de las identidades de los habitantes de los espacios y usuarios de las infraestructuras (Díaz y Pérez, 2010).

Ante ello, Miles y Watling (2014), a diferencia de una proyección de escenarios sobre el futuro de los transportes y sus implicaciones, proponen como punto de partida la utopía como un instrumento en la generación de propuestas, mismo que debe ser incluido sobre todo en las estrategias de participación ciudadana. Partir desde una visión de la sustentabilidad como se conoce en las ciudades del siglo XXI, conlleva a pensar que “las 'imágenes' del futuro transporte así creadas son generalmente débiles en términos de su contenido de sustentabilidad social, ya sea tratando los temas sociales superficialmente o ignorándolos por completo, o incluso creando imágenes que son socialmente indeseables” (p. 18).

En esta lógica de emplear la utopía como herramienta en la construcción de escenarios ligados a las realidades emergentes de la propia experiencia social, es que se recurre a la ineludible relación entre movilidad cotidiana, transporte masivo y categorías que han permanecido desdibujadas de los escenarios futuros por su propia intangibilidad, como las identidades en un contexto de escala barrial.

La falta de integración de un componente urbano medular en ciudades, como son los barrios; en la implementación de sistemas de transporte masivos, es un error que a la fecha se evidencia con mayor intensidad, al menos en ciudades como México. A pesar de que la constitución, vivencia, naturaleza y significado de los barrios son distintos en cada país y región, comparten una finalidad, ser la escala espacial donde se produce y reproduce la individualidad relacionada con el ser social articulado por relaciones colectivas y de solidaridad (Londoño, 2001). Por su parte, la escala barrial en la encrucijada de los transportes masivos y las personas, constituye el lugar que permite generar lazos y con ello da a luz a las principales tensiones entre las infraestructuras y sus usos.

4. De identidades barriales. Encuentros y desencuentros

Si partimos de que el barrio en palabras de Lefebvre (1975) es “el ámbito natural de la vida social y la unidad social a escala humana. Es decir, una especie de módulo social o sociológico, verificable y ratificable dentro de una exaltante unidad de juicios científicos y éticos, de conocimiento y humanismo” (p. 195), resalta la necesidad de hablar del barrio como algo más que una escala territorial. Como bien lo argumenta Michel de Certeau (De Certeau, 1996), cuando afirma que los barrios funcionan como articulares e intermediarios entre las personas y la ciudad, es el espacio que media la vida privada, las relaciones familiares y las dinámicas del hogar con las interacciones cotidianas a nivel metropolitano, considerando al menos dos dimensiones de dichos espacios: el percibido y el vivido (Lefebvre, 1974).

Ante la dimensión percibida del barrio, es importante destacar los aspectos que originan las percepciones y la naturaleza de las relaciones generadas al interior y hacia afuera y sobre los límites territoriales mismos. Por su parte Colin, et. al., (2021), desde una perspectiva socio-política, fundamentan la crítica a la visión delimitada del barrio desde una dimensión geográfica, pues apuestan a lo que propone Letelier, et al. (2019), sobre asumir que la organización vecinal a través de redes es el proceso que podría tener interferencia en la gobernanza urbana, no desde una limitación geoespacial, si no más allá de los límites de barrio a través de las relaciones y las motivaciones en conjunto. Debido a que aluden a que la concepción actual de los barrios es producto de la política neoliberal, que configura la organización barrial mediante planes, programas, proyectos e intervenciones urbanas, que propician la diferenciación entre un ellos y nosotros basado en la desconfianza y los límites territoriales, no en referentes e identificadores identitarios.

Si el estudio de la identidad, integra al menos los cuatro elementos que proponen Tamayo y Wildner (2005): reconocimiento, pertenencia, permanencia y vinculación; para la aproximación a la identidad barrial, es indispensable asumirla como producto de la colectividad, lo compartido y lo experimentado en conjunto con otros habitantes de espacios conectados por las relaciones vecinales, más allá de las delimitaciones. En este sentido, es importante citar la relación dialógica entre el espacio social y el espacio físico: “en los términos de Certeau, entre el espacio abstracto y el espacio habitado. De la misma manera, varios autores han rescatado esta vinculación, como Soja, entre el espacio concreto y el espacio metafórico; desde su visión, Augé lo entiende como aquel espacio antropológico y el no antropológico; y finalmente Lefebvre asocia la representación del espacio y el espacio de representación.” (Tamayo y Wildner, 2005, p.29)

Partir de esta presentación de al menos dos dimensiones del espacio, en este caso del barrio, entonces la identidad barrial tendría que asumirse entre lo material (el territorio), lo social (las relaciones) y lo imaginario (símbolos, emociones). Para ello, la identidad barrial también ha estado sujeta a interpretaciones y análisis multidisciplinarios, desde la antropología urbana (Milan, et. al. 2015; Delgado, 1999; García-Canclini, 1982), que destaca la vinculación obligada entre las movibilidades, y la configuración identitaria, “porque es en ellas, por ellas y a través de ellas como las personas pueden entretejer sus propias personalidades, todas ellas hechas de trasbordos y correspondencias, pero también de traspies y de interferencias” (Delgado, 1999, p. 45); lo que da pie a diversas identidades, incluso al interior de los mismos límites territoriales (Aceves, et. al., 2004).

En este sentido, la identidad barrial no se podría definir estrictamente como una construcción ontogénica, incluso su definición es difusa y subjetiva como su naturaleza misma, para ello, es necesario combinar la lógica compleja de las relaciones en un espacio determinado y aspectos como el sentido de pertenencia y las prácticas organizativas (Valladares, 2021). “las ciudades crecen por medio de sus barrios, y en este proceso construyen nuevas identidades que modifican al mismo tiempo la identidad de la totalidad” (Gravano, 2003, p. 254). Incluso, desde los aportes de Jane Jacobs (Jacobs, 1961), parte de la vitalidad urbana se desprende de las dinámicas barriales a partir de ciertas condiciones: calles transitadas, relaciones interpersonales en el espacio público propiciando mayor seguridad en las calles, asimismo una densidad poblaciones mediante la habitabilidad; diversidad en el uso del suelo, y la oportunidad de contacto mediante manzanas cortas y la permeabilidad de las infraestructuras en los barrios.

Respecto al componente espacial, es visible como el territorio por sí solo es un elemento aglutinante dentro de la sociedad, pero no es suficiente para articular completamente una identidad barrial, ya que se requiere también de un sentimiento de pertenencia derivado de apropiaciones simbólicas del territorio, más allá del espacio físico (Castro, 2019).

Desde otra disciplina como la psicología social y la psicología ambiental (Valera y Pol, 1994; Proshansky, 1978), el estudio de las identidades se asume desde las emociones y los procesos cognitivos; incluso antes del establecimiento de la psicología ambiental como una subdisciplina, ya se hablaba de la importancia de los espacios y las relaciones en el entramado de la configuración de las identidades. Desde la psicología: “El concepto de identidad se diferencia del de personalidad o viene a sustituirlo, precisamente en el énfasis que se otorga en la situación social, la interacción con otros y la influencia de las instituciones en la construcción de tal identidad. La noción de personalidad, de gran tradición psicológica, enfatiza en las expresiones internas del individuo, que lo hacen comportarse de una manera estable una vez integrada durante la infancia, a lo largo del tiempo o de la vida de la persona y que a la vez lo hace reconocible por parte de los demás.” (Páramo, 2008, p.541)

Considerando que, tanto desde la antropología como desde la psicología social ambiental, la identidad no existe sin la relación con el medio ambiente, los espacios y lo que emerge de ellos. En este afán, las identidades barriales, en el estudio de la movilidad cotidiana y los transportes masivos son una categoría crucial, pues recogen las afectaciones y beneficios finales de las políticas de movilidad y las tendencias globales extrapoladas de manera local, tal es el caso de la tendencia del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) (Quintero, 2019), o bien las ciudades de los 15 minutos (Llorente, 2021).

5. Reflexiones finales. Las identidades a escala barrial entre las movilidades y el transporte masivo

A partir de la revisión bibliográfica del cruzamiento de las tres categorías clave, emerge un punto de partida para la consideración de aproximaciones empíricas futuras, toda vez que se pretenda avanzar hacia una aplicación integral de la dimensión social de la sustentabilidad en las movilidades, mediante los transportes públicos del tipo masivo. De los aspectos más sobresalientes de esta revisión se trata de ubicar una plataforma para el desarrollo de abordajes empíricos de que permiten operacionalizar y evidenciar esta relación categorial desde las realidades, sobre todo en contextos latinoamericanos, donde cada vez las escalas barriales se contraponen a la estructura normada y bien delimitada de las ciudades consolidadas (Lindón, 2020).

Si las identidades barriales en tránsito, se construyen y se configuran a partir de elementos como pueden ser: la cultura, los significados, las dinámicas socio espaciales, la movilidad; o bien, la topografía, la geografía, las infraestructuras y los recursos para las movilidades, ¿qué papel ocupa el barrio como escala y como dinámica en los cambios urbanos suscitados bajo el paradigma del desarrollo sustentable? ¿es posible seguir comprendiendo el barrio como el espacio donde se producen solo las relaciones que permiten la cohesión y la identificación? ¿es el barrio un lugar de

tensiones, luchas y pugnas también? ¿las identidades barriales median la manera de moverse a nivel barrial y urbano o son los desplazamientos y las modalidades que median las identidades y las construyen y configuran?

También se encuentra un vasto abordaje de la identidad barrial y urbana y su vinculación con la cotidianidad; sin embargo, no se visualiza una relación clara de lo anterior con infraestructuras de transporte masivo, tendencia presente y con un crecimiento progresivo en las ciudades latinoamericanas. Este entrecruzamiento permite mostrar las implicaciones de omitir y de integrar las afectaciones tanto positivas como negativas que tienen la implementación de políticas de transporte desarticuladas de los territorios y cómo interviene en las identidades y las movilidades. La Figura 2, muestra de qué manera los hallazgos de la búsqueda bibliográfica permiten tender relaciones categoriales con la finalidad de dotar de mayor visibilidad a la necesidad relacional presentada en esta comunicación.

Figura 2. Relaciones entre las categorías clave.



Fuente: Elaboración propia a partir de los hallazgos de la revisión bibliográfica.

En cuanto a las movilidades cotidianas, además del tiempo como aspectos fundamentales para su estudio, y considerar las estructuras económicas y tecno políticas que producen los desplazamientos y sus modalidades, se propone también partir de un enfoque que recupere las experiencias y sensaciones de la temporalidad, las condiciones físicas, simbólicas de los espacios y la oferta del transporte. Es decir, además de investigar las implicaciones de la capital en la producción del espacio, es necesario también partir desde una escala experiencial, conocer qué ocurre, como se sienten, qué experimentan y con base en qué se identifican las personas en esos espacios políticamente y económicamente producidos.

En este sentido, los transportes masivos hablando específicamente de contextos como el latinoamericano, suelen ser proyectos que no integran las características territoriales, las dinámicas urbanas y los desplazamientos cotidianos de los habitantes y transeúntes, así como condiciones de problemáticas, características de los barrios que suelen impactar, como la vivienda; que, en términos de una relación dialógica entre vivienda y transporte, dadas las condiciones se agudizan los obstáculos para lograr la apropiación, la accesibilidad y la *caminabilidad*. Lo cual incide en los referentes

identitarios que podrían constituirse a partir de la relación con los espacios, su territorio y a las infraestructuras cercanas.

A partir de la relación emergente de esta aproximación de revisión de estudios empíricos, la relación práctica entre los transportes masivos y la cotidianidad de los barrios, a partir de los desplazamientos, al menos en el ámbito latinoamericano no se encuentra claramente abordada y no se emiten posicionamientos acerca de cómo estas infraestructuras continúan siendo pensadas bajo la sombrilla de un modelo dominante que asume los territorios y los espacios de manera homogénea, omite las características de y las dinámicas socio espaciales que dan luz a las diferentes identidades que pueden percibirse y configurarse a partir de elementos, tal es el caso de México, específicamente en el occidente, que a pesar de no contar con estrategias claras y fondos de financiamiento, se continúa con implementación de este tipo de transporte.

Finalmente, entre las limitaciones de este artículo se encuentra que solo asume una visión general de la conceptualización teórica y práctica del barrio, debido a que, en contextos latinoamericanos, existen espacios que más allá de constituirse como barrios de acuerdo a delimitaciones administrativas y geográficas, hay zonas que se construyen a partir de las relaciones y las identificaciones en contextos difusos tanto geográficamente como identitariamente. Otra limitación es la evidente imposibilidad de una revisión cabal de los abordajes producidos dentro de las categorías presentadas, sin embargo, fue prevista la consideración de literatura reciente y en otros idiomas diferentes al castellano.

De este artículo se desprende algunas vetas para continuar la discusión, de las que destaca la revisión de la configuración de identidades en contextos urbanos de vulnerabilidad que no se configuran a partir de la visión tradicional de barrio; por el contrario van encontrando elementos identificadores producidos por la ausencia o por el error o inadecuada aplicación de políticas de transporte y con ello de la movilidad urbana, ante lo que podríamos argumentar que se trata de un concepto emergente que pudiera aludir a identidades distópicas.

Agradecimientos

Este artículo fue elaborado en el marco del Doctorado en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad, del Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño de la Universidad de Guadalajara, mismo que cuenta con apoyo del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (CONAHCYT) y que, gracias a ello, fue posible la realización de este documento.

Autoría

La primera autora ha trabajado en la conceptualización del artículo, la escritura y el desarrollo del planteamiento inicial del documento. La segunda autora ha trabajado en la definición de la articulación entre los conceptos clave, redacción de la parte final y corrección en el estilo de redacción y afinación de la argumentación.

Conflicto de intereses: Las autoras declaran que no hay conflicto de intereses.

Bibliografía

- Aceves, J.E.; De la Torre, R. y Safa, P. (2004). Fragmentos urbanos de una misma ciudad: Guadalajara. *Spiral*, XI(31), 277–320. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13803110>
- Aguilar, W. Nitsch, J. Türschmann y Ch. Wehr (Comps.). (2021). *Culturas del transporte en América Latina. Redes, prácticas, discursos, ficciones*. UNREdiciones Urquiza.

- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47–58. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027082004>
- Benavidez, J. (2016). Identidad y representación en el transporte masivo de la ciudad de Cali. *Letra. Imagen. Sonido L.I.S. Letra. Imagen. Sonido. Ciudad mediatizada*. 8(16), 231–244. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/lis/article/view/3848>
- Boone, Christopher y Fragkias, Michail (2013) “Connecting Environmental Justice, Sustainability and Vulnerability”, en: Christopher Boone y Michail Fragkias (eds.), *Urbanization and Sustainability. Linking Urban Ecology, Environmental Justice and Global Environmental Change*. Dordrecht: Springer. pp. 49–60.
- Calonge-Reillo, F. (2018). Condiciones para el uso de la infraestructura de transporte masivo. La línea 3 del tren ligero en el Área Metropolitana de Guadalajara, México. *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 12(36), 141–160. <http://dx.doi.org/10.5821/ace.12.36.4848>
- Calonge-Reillo, F. (2018). Recursos de movilidad y accesibilidad urbana en los municipios del sur del Área Metropolitana de Guadalajara, México. *Urbano*, 21(38), 48–57. <https://doi.org/10.22320/07183607.2018.21.38.04>. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19860780005>
- Calonge-Reillo, F. (2019). Viajando por la periferia del Área Metropolitana de Guadalajara, México. Entre la pasividad y la agencia. *Cuadernos de Antropología Social*, (50), 67–84. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180962612005>
- Calonge-Reillo, F. (Coord.). (2017). La sustentabilidad urbana en vía muerta: gobernanza y participación ciudadana ante la construcción de infraestructura de transporte masivo. *Estudios Sociológicos*. http://estudiosociologicos.org/-descargas/eseditora/la-sustentabilidad-urbana/la-sustentabilidad-urbana_calonge%20reillo.pdf
- Castro, F. (2019). Efectos de la construcción del Mall Marina en el imaginario urbano e identidad barrial de los habitantes de la población Vergara de Viña del Mar. [Tesis de grado, Universidad de Valparaíso Chile]. <http://repositoriobibliotecas.uv.cl/bitstream/handle/uvsc1/2602/TESISCastro.pdf>
- Cebollada, Á., Badía, A. y Vera, A. (2020). Movilidad Cotidiana y Cambio Modal en Zonas Urbanas de Baja Densidad. Estudio de Caso en la Región Metropolitana de Barcelona. *Revista de Estudios Andaluces*, (39), 94–113. <https://doi.org/10.12795/rea.2020.i39.05>
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), (2017). Propuesta para avanzar hacia un marco regional de indicadores para el seguimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe (LC/CEA.9/4), Santiago.
- Colin, C., Benitt Navarrete, A., Rojas Mora, M., & Calderón Peñaloza, N. (2021). El barrio como lugar distópico: narrativas nostálgicas en tres barrios de Valparaíso. *Revista INVI*, 36(102), 260–278. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63371>
- Córdoba C., Farris, M. & Rojas, K. (2017). Discussing school socioeconomic segregation in territorial terms: the differentiated influence of urban fragmentation and daily mobility. *Investigaciones Geográficas*, (92), 1–17. <https://doi.org/10.14350/rig.54766>
- De Certeau, M. (1996). *La Invención de lo Cotidiano 2. Habitar, Cocinar*. Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Delgado, M. (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Anagrama.
- Díaz, V. y Pérez, M. (2010). Ciudad, Espacio Público y Construcción Ciudadana. *ACE: Architecture, City and Environment*, 5(14), 67–98. <https://doi.org/10.5821/ace.v5i14.2506>
- Dunckel-Graglia, A. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *Revista de Estudios de Género, La Ventana*. IV(37), pp. 148–176. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-94362013000100007

- Dureau, F., Gouëset, V., Le Roux, G., Lulle, T., & Lozada, F. (2013). Cambios urbanos, transporte masivo y desigualdades socio-territoriales en unos barrios del occidente de Bogotá. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* 6 (11), 44–67. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/5508>
- Dureau, F., Giroud, M. & Lévy, J. P. (2021). La observación de las movilidades cotidianas. *Revista INVI*, 36(102), 208–259. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200208>
- Errázuriz, T. y Valdés, E. (2018). ¿Horario valle o punta? Movilidad cotidiana e imaginarios urbanos en Talca. *Revista de Geografía Norte Grande*, (69), 211–238. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022018000100211>
- Flyvbjerg, B. (2014). What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal*. [10.1002/pmj.21409](https://doi.org/10.1002/pmj.21409)
- Foladori, G., (2002). Avances y límites de la sustentabilidad social. *Economía, Sociedad y Territorio*, III(12). <https://www.redalyc.org/pdf/111/11112307.pdf>
- Freudendal-Pedersen, M. (2009). *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*. Farnham: Ashgate Publishing, Ltd.
- García Jerez, F. A., (2022). "Los piratas son los que nos salvan": informalidad, ritmos espaciotemporales y normatividad práctica en la (in)movilidad cotidiana de Cali. *Revista Colombiana de Antropología*, 58(1), 283–303. <https://www.redalyc.org/journal/1050/105069918011/movil/>
- García Montero, L. (1992). *Luna en el Sur*. Sevilla: Renacimiento.
- García-Canclini, N. (1982). Las culturas populares en el capitalismo, Nueva Imagen, México.
- Gómez-Luna, E., Fernando-Navas, D., Aponte-Mayor, G., & Betancourt-Buitrago, L. A. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *Dyna*, 81(184), 158–163. <https://doi.org/10.15446/dyna.v81n184.37066>
- González, M. (2018). Movilidad cotidiana y habitar periurbano en el Área Metropolitana de Guadalajara: entre el costo y el beneficio social. *CONTEXTO. Revista De La Facultad De Arquitectura De La Universidad Autónoma De Nuevo León*, 12(16). <https://doi.org/10.29105/contexto12.16-5>
<https://contexto.uanl.mx/index.php/contexto/article/view/144>
- Gravano, A. (2003). *Antropología de lo barrial: estudios sobre producción simbólica de la vida urbana*. Buenos Aires: Espacio.
- Guerra, M. (2021). *Infraestructuras de transporte masivo e identidad urbana: el caso de la colonia San Francisco, Tonalá, Jalisco*. En Melchor, D., et al. (Coords.) *Procesos urbanos y sustentabilidad* (1.ª ed.). Grupo editorial: Editorial Universidad de Guadalajara. <https://editorial.udg.mx/gpd-procesos-urbanos-y-sustentabilidad-9786075714646-629a2c86035b8.html>
- Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2019). La movilidad cotidiana en ciudades argentinas: un análisis comparado con enfoque de género. *Laboratorio*, 29, pp. 143–166. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/laboratorio/article/view/5126>
- Hedman, L. (2021). Daily Mobility Patterns: Reducing or Reproducing Inequalities and Segregation? *Social Inclusion*. 9(2), pp. 208–221. <https://doi.org/10.17645/si.v9i2.3850>
- Hermida, C. et al. (2023). Género y movilidad cotidiana en una comunidad universitaria en Cuenca-Ecuador. *Estoa. Revista De La Facultad De Arquitectura Y Urbanismo De La Universidad De Cuenca*, 12(23), 19–30. <https://doi.org/10.18537/est.v012.n023.a02>
- Hidalgo, D., Carrigan, A. & Cooper, D. (2010). *Lecciones aprendidas de mejoras en sistemas de autobuses de Latinoamérica y Asia Modernización del transporte público*. Word Resources Institute. Embarq.
- Imilan, W., Jirón, P. y Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: Habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Revista Antropologías del Sur*. 3, pp. 87–103. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/135498>

- Jacobs, J. (1961). *The Death and life of Great American Cities* (1º ed.). New York: Vintage Books.
- Jirón, P. y Carrasco, J. (2020). *Understanding daily mobility strategies through ethnographic, time use, and social network lenses*. <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/174213>.
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 2(29), 173–198. https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/117827/129314_Jiron_Implicancias_de_genero.pdf
- Kaufmann, V., Bergman, M.M. & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Anthropos.
- Lefebvre, H. (1975). *De lo Rural a lo Urbano*. Barcelona: Península.
- Letelier Troncoso, L. F., Tapia Barria, V. C., Irazábal, C., & Boyco Chioino, P. (2019). Políticas de fragmentación vs. prácticas de articulación: limitaciones y retos del barrio como dispositivo de planificación neoliberal en Chile. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (81). <https://doi.org/10.21138/bage.2698>
- Lindón, A. (2020). La periferia: fragmentos inestables de la ciudad vivida. *Perspectiva Geográfica*, 25(2) 15–33. <https://doi.org/10.19053/01233769.10548>
- Llorente, N. (2021). Coronavirus en Francia: qué es la 'ciudad de 15 Minutos' que está implementando París y cómo podría ayudar a la recuperación económica tras pandemia. BBC News Mundo. https://www.bbc.com/mundo/noticias-53589225_20_ciudad_20_corta
- Lois, David. (2008). Actitudes hacia modos de transporte urbano: aspectos expresivos y afectivos. [Tesis doctoral, Universidad Nacional de Educación a Distancia (España)].
- Londoño, D. (2001). El barrio... ¿Una dimensión incomprendida? *Revista académica e institucional de la UCPR*, 59. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4897850>
- Marquet, O., y Miralles-Guasch, C. (2017). Efectos de la crisis económica en la movilidad cotidiana de la región metropolitana de Barcelona. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (75). <https://doi.org/10.21138/bage.2490>
- Miles, T. & Watling, D. (2014). Imagineering mobility: constructing utopías for future urban transport. *Environment and Planning A: International Journal of Urban and Regional Research* 46(1), 78–93. <https://doi.org/10.1068/a45669>
- Miralles-Guasch, C. (2013). La Movilidad, Los Transportes Y El Territorio. Un Triángulo Líquido Y Multiforme. Seminario Internacional 20 Aniversario de la RII. “La Investigación Urbano-Regional En Iberoamérica Ante La Crisis Mundial: Problemas, Desafíos, Prioridades Universidad Autónoma De Nuevo León, Facultad De Arquitectura Red Iberoamericana De Investigadores Sobre Globalización Y Territorio (RII). México.
- Miralles-Guasch, C., Melo, M. M., & Marquet, O. (2015). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*. 23(3) pp. 398–417. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0966369X.2015.1013448?journalCode=cgpc20>
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada, A. (2009) Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la A.G.E.* 50, 193–216. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1107>
- Molina, I. (2006), *Rompiendo barreras: género y espacio en el campo y en la ciudad, Santiago de Chile*: Ediciones El Tercer Actor.
- Olivares González, A. I., Miralles-Guash, C., & De Paolini, M. F. (2021). Aproximación a la habitabilidad urbana desde la movilidad cotidiana y la proximidad. Región urbana costera Puerto Vallarta–Bahía de

Banderas, México. México, *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(47), 10686. <https://doi.org/10.5821/ace.16.47.10686>

Olivares-González, A. y Orquera-Jácome, I. (2019). Movilidad cotidiana de estudiantes universitarios. Caso de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central de Ecuador. En XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: “Challenges and paradigms of the contemporary city”: UPC, Barcelona, October 2–4, 2019. Barcelona: CPSV, 2019, p. 8692. E-ISSN 2604–6512. <http://dx.doi.org/10.5821/ctv.8692>

Organización de las Naciones Unidas (ONU). (1992). Agenda 21. Documento en línea. <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm>

Osuna, M. y Olivares, A. (2021) Cultura y subjetividades del uso del automóvil en la investigación de la movilidad cotidiana. En M. Bourzac, A. Narváez y E. Rivera (Coords.) CUADERNOS / CON-TEXTO 7 MOVILIDAD, ESPACIO Y FORMAS DE EXCLUSIÓN EN LAS CIUDADES. Universidad de Guadalajara.

Paramio-Salcines, J., et al. (2017). IDENTIDAD URBANA Y EL TURISMO DE EVENTOS DEPORTIVOS: EL GRAND DEPART TOUR DE FRANCIA 2015. *Cuadernos de Turismo*, (40), 489–520.

Páramo, P. (2008). La construcción psicosocial de la identidad y del self. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 40(3), 539–550.

Pardo, C. (2009). Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina. CEPAL: Francia.

Peralta Castillo, Francisco Javier. (2020). Sustentabilidad y transporte desde un enfoque de jerarquización para la ciudad de Mexicali, Baja California. *Estudios demográficos y urbanos*, 35(1), 215–242. Epub 23 de abril de 2020. <https://doi.org/10.24201/edu.v35i1.1920>.

Pérez Bourzac, M.T., Crespo Sánchez, C. A. y García Yerena, M.L. (2021). Espacio público y transporte masivo: usos y percepciones. Paseo Alcalde y línea 3 Siteur en el Área Metropolitana de Guadalajara, México. *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(47), 9631. <https://doi.org/10.5821/ace.16.47.9631>

Pickett, S.T.A, Cadenasso, M.L. y Mcgrath, Brian (2013). “Introduction: Developing a Metalogue: Ecology, Society and Design”, en: S.T.A Pickett, M.L Cadenasso y Brian McGrath (eds.), *Resilience in Ecology and Urban Design*. Dordrecht: Springer. pp. 21–26.

Portal, M. (2003). La construcción de la identidad urbana: la experiencia de la pérdida como evidencia social. *Alteridades*, 13(26), pp.45–55.

Proshansky, H. M. (1978). The City and Self-Identity. *Environment and Behavior*, 10, No 2.

Quintero, J. R. (2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una perspectiva para Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(3), 59–68. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.65979>

Regalado, G. D. (2019). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. *Revista de Arquitectura* (Bogotá), 22(1), 67–81. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2020.3038>

Rodríguez, I. y Govea, H. (2006). El discurso del desarrollo sustentable en América Latina. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, 12(2), 37–63. http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-64112006000200003

Salerno, B. (2012). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, 213–232. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5626946>

Semiaticky, M. (2006). Message in a metro: building urban rail infrastructure and image in Delhi, India. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(2), 277–292. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2006.00664.x>

Senikidou, N., Socrates B., Georgios G. & Tiziana C. (2022). The Role of Personal Identity Attributes in Transport Mode Choice: The Case Study of Thessaloniki, Greece. *Social Sciences* 11(12), 564. <https://doi.org/10.3390/socsci11120564>

- Soto, P. (2011). La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada: Reflexiones teóricas y empíricas. *La ventana. Revista de estudios de género*, 4(34), 7–38. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-94362011000200003
- Soto, P. (2016) Repensar el hábitat urbano desde la perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Andamios*, 13(32), 37–56. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632016000300037
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127–146. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591007>
- Soto, P. (2018). Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. *Perspectiva Geográfica*, 23(2), 13–31. <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/perspectiva/article/view/7382>
- Tamayo, S. y Wildmer, K. (2005). *Identidades urbanas*. Colección Cultura Universitaria, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Tetreault, D. (2004). Una taxonomía de modelos de desarrollo sustentable. *Espiral*, X(29), 45–80.
- Valdés, C. y López, M. (2010). Del BRT al BHLS: un enfoque europeo de los sistemas de transporte masivo en autobús. En: "IX Congreso de Ingeniería del Transporte, CIT 2010", 07/07/2010 - 09/07/2010, Madrid, España.
- Valera, S. y Pol, E. (1994). El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. *Anuario de Psicología*, (62), 5–24. <http://www.ub.edu/escult/editions/0identidad.pdf>
- Valladares Borja, M. (2021). La identidad barrial en los asentamientos irregulares de Quito. *Arquitectura y Sociedad*, 1(20), 38–53. <https://doi.org/10.29166/ays.v1i20.3496>.
- Vásquez Stanescu, C. L., Pérez Cedeño, R. O., Ramírez-Pisco, R., & Osal Herrera, W. J. (2019). Sistemas de Transporte Urbano en Latinoamérica, *TRIM*, 17, 31–44. <https://doi.org/10.24197/trim.17.2019.31-44>
- Vásquez, C., Ramírez-Pisco, R., Vilorio, A., Martínez, D., Ruiz-Barríos, E., Hernández, H., Martínez, J. & De la Hoz, J. (2019). "Conglomerates of Bus Rapid Transit in Latin American Countries", International Conference on Intelligent Computing, Information and Control Systems, pp. 220–228. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-30465-2_25.
- Velázquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). [Tesis de doctorado, Universidad de Barcelona]. Depósito Digital, Universitat de Barcelona.
- Vich, G. (2019). La dimensión espacial de la movilidad cotidiana: Una aproximación multiescalar en la Región Metropolitana de Barcelona. [Tesis doctoral, Universidad de Barcelona]. <https://www.tdx.cat/handle/10803/667137>
- World Commission on Environment and Development. (1987). *Our Common Future*. New York: United Nations.
- Zúñiga-Olave, C. y Herrmann-Lunecke, M. (2022). Labores de cuidado y covid-19: cambios en la movilidad cotidiana de mujeres en Santiago, Chile. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, (73),15–33. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5183>