

Análisis crítico de los lineamientos actuales en la sociología del tiempo y del espacio de movilidad

Report de recerca N° 11

Noviembre 2012

Jorge Cerda Troncoso
jcerdatupc@gmail.com

Carlos Marmolejo Duarte
carlos.marmolejo@upc.edu

1.- Introducción

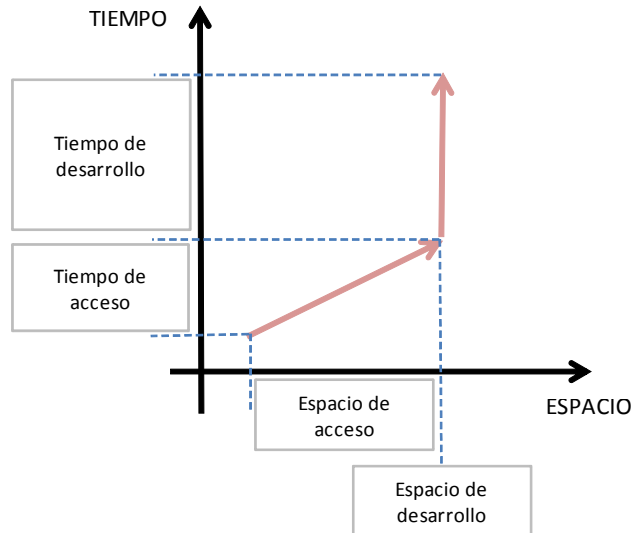
La funcionalidad cotidiana de las ciudades es un concepto que actualmente no existe como tal en la literatura científica, y por ende su método de caracterización y/o cuantificación aún no está estructurado (Cerde, 2010). A pesar de esto, diversas disciplinas científicas tocan de alguna forma el tema, con distintos enfoques y objetivos. Es el caso, por ejemplo, de las líneas de investigación de uso del tiempo, el uso del espacio, o la integración de ambos.

Al definir la funcionalidad de una actividad como el comportamiento en el acceso y en el desarrollo de la actividad, aparecen las siguientes dimensiones que caracterizan la funcionalidad de cada actividad:

- El tiempo de acceso: que se refiere al tiempo destinado por el individuo para acceder a la actividad.
- El tiempo de desarrollo, o duración: que es el tiempo que el individuo destina para el desarrollo de la actividad (también conocido como la duración de la actividad).
- El espacio de acceso: que se refiere al espacio de la ciudad utilizado para acceder a la actividad. El espacio utilizado para acceder depende tanto del origen locacional del individuo, como del destino en donde se encuentra la actividad a ser visitada. En general estos son espacios de flujo, siendo la distancia una de las variables que caracteriza (en esta dimensión) la interacción.
- El espacio de desarrollo: que es el espacio en donde la actividad se lleva a cabo por parte del individuo. Este espacio es donde la actividad se localiza, además de las características propias del espacio dispuesto para dicha actividad.

Un esquema sintético de estas dimensiones se presenta en la figura 1.

Figura 1.- Dimensiones de la funcionalidad de las actividades



Fuente: elaboración propia

En este contexto, la sociología tradicionalmente se ha ocupado preferentemente en el espacio de desarrollo de la actividad, pero actualmente existen líneas de análisis emergentes que se ocupan de realzar las características de los espacios de movilidad, a lo que se suma una fructífera línea de investigación en el uso del tiempo por parte de las personas (sociología del tiempo).

A continuación se presentan brevemente estas líneas emergentes en sociología, con un enfoque crítico basado en la aproximación de la funcionalidad de las actividades.

2.- La sociología del tiempo (el uso del tiempo)

Los estudios de los usos del tiempo (también llamados asignación o gasto de tiempo en diferentes actividades) han recibido atención en los campos de la psicología, la antropología, el urbanismo, la geografía, la economía, y especialmente en la sociología.

Desde el punto de vista de su base teórica, los estudios de uso del tiempo pueden ser clasificados en tres clases. La primera categoría se basa en las teorías de motivación, que tienen su origen en la antropología y la psicología, y destacan la motivación subyacente en el proceso de asignación de tiempo de actividad. Las teorías difieren considerablemente en sus puntos de vista de la base motivacional de la conducta, pero coinciden en la idea de que el comportamiento está dictado por las necesidades ya sean innatas o inducidas.

La segunda categoría se basa en las teorías sociológicas y de planificación (urbanística), y proporciona una visión más real (revelada) del proceso de uso del tiempo que rige el comportamiento de las personas. Al respecto, los estudios sociológicos se han centrado principalmente en la "teoría de los recursos" y en su efecto sobre el comportamiento (diferenciado principalmente por género) en el uso del tiempo de personas que conviven, o que requieren de la interacción con otras personas. Geerken y Gove sentaron las bases para un sistema integrado de la teoría

socio-económica de la maximización "imperfecta" de la utilidad de los servicios públicos (lo que implica que la distribución del tiempo puede no ser la mejor bajo ciertas circunstancias).

En la literatura de la planificación urbana, sólo Chapin postuló un marco teórico en este sentido, planteando que las limitaciones impuestas por la sociedad (clasificadas como pre-condicionamiento y no pre-disposición) interactúan sobre las motivaciones inherentes, para generar la disposición de la persona a participación en las diversas actividades.

La última categoría se basa en la teoría económica, y específicamente en el comportamiento microeconómico del individuo. Estas últimas tienen una formulación matemática explícita, basada en la suposición de que los individuos (y los hogares que conforman) siempre tratarán de hacer todo lo posible para funcionar mejor (Bhat, 1999). Cada persona en el hogar asigna el tiempo así como los ingresos a diversas actividades, recibiendo ingresos por el tiempo invertido, o utilidad por el consumo de bienes y servicios. Basándose en la teoría económica se han utilizado formulaciones de asignación de recursos para determinar la participación individual en una actividad y su duración.

Desde el punto de vista empírico, los estudios sobre el uso del tiempo (Torns, 2006) surgen en Francia e Inglaterra en el siglo XX, como una nueva dimensión en los estudios de la familia, y específicamente como indicador de las condiciones de vida de la población. En EEUU (1930) aparece el interés en caracterizar el uso del tiempo de los desempleados, con el fin de conocer el consumo de tiempo en situaciones donde no hay intercambio de dinero. Al mismo tiempo, y en varios países de Europa del este, comienza el interés por conocer cómo los empleados utilizan su tiempo libre. El enfoque de estos estudios se acota únicamente a la fuerza de trabajo, con la intención de caracterizar sus patrones de comportamiento.

En la década de los sesentas, sobre todo en los países democráticos europeos, emerge el interés por analizar el uso social del tiempo como resultado de la expansión de las políticas de bienestar, y también evaluar el comportamiento de la emergente sociedad de consumo.

Un origen menos conocido de los estudios de uso del tiempo es la perspectiva de género, que se refieren a la cuantificación de la relación entre el tiempo de trabajo doméstico en relación al tiempo de trabajo total de un hogar, y a la infravaloración en esta relación. Sólo en las sociedades contemporáneas se está empezando a reconocer las desigualdades de género en la dimensión del uso y valoración del tiempo. El enfoque actual en este tipo de estudios realza la dimensión económica, en comparación al tradicional enfoque histórico, sociológico, antropológico, y de otras disciplinas de las ciencias sociales.

Uno de los efectos prácticos que han originado los distintos enfoques de estudios del uso del tiempo, ha sido que los sistemas oficiales estadísticos se plantearan la necesidad de recoger en forma sistemática, y relativamente estandarizada esta información. A principios de 1990, los países de la Unión Europea comienzan a desarrollar una guía de las estadísticas oficiales, que permite homogeneizar la información del uso del tiempo a nivel europeo. El principal proyecto, elaborado por EUROSTAT (Oficina Estadística de la Unión Europea), se llama el Sistema Armonizado de la Encuesta Europea de Empleo del Tiempo (HTUS). Este proyecto ha incorporado progresivamente los distintos países miembros de la unión. El objetivo principal de este proyecto es un claro reconocimiento institucional de la importancia de la dimensión social del tiempo para conocer las condiciones de vida de los países, a pesar del costo elevado de la captura de esta nueva información.

El objetivo básico de los estudios de uso del tiempo es la comprensión de las formas y maneras específicas que tienen las sociedades humanas de utilizar el tiempo. Los diferentes métodos suponen la posibilidad de hacer una medida del conteo exhaustivo de tiempo asignado a diversas actividades durante un período específico. Si bien la forma más desarrollada intenta captar la totalidad de actividades (desarrolladas en 24 hrs.), esta metodología también se utiliza para revelar sólo algún tipo específico de actividades (como se verá más adelante).

Aun cuando los métodos de medición de uso del tiempo lo constituye por antonomasia la técnica del diario de actividades, se han desarrollado y aplicado diferentes técnicas para recabar información sobre las formas en las cuales una comunidad o grupo de personas distribuye sus actividades y les asigna tiempo para su realización a lo largo del día. Las principales técnicas son las siguientes:

- *Diario de actividades*: es una forma de relato en que la persona informa sobre sí mismo o sobre algún acontecimiento con periodicidad diaria. El cuestionario tiene la forma de un diario (una grilla), donde se encuentran delimitados los intervalos temporales (generalmente hora a hora) dentro de los cuales se registra, en forma secuencial, las actividades desarrolladas. De forma adicional puede contener espacios donde indicar actividades secundarias, la ubicación espacial, si la actividad fue desarrollada en solitario o en conjunto, etc. El diario se complementa con información demográfica del encuestado, información de la vivienda, familia, etc. El diario puede ser consultado por un entrevistador, o auto-administrado. Las principales ventajas de este método es que 1) los tiempos dedicados a las actividades no suman más de 24 horas, 2) presenta mayor precisión y exactitud en el cálculo del día promedio, en términos de gasto de tiempo. Las desventajas son entre otras 1) requiere una colaboración íntima del entrevistado, una familiaridad con la escritura, y una capacidad de auto-observación, 2) desconfianza en la información de actividades conjuntas, y una tendencia al autonomismo, 3) elevado costo económico, 4) cuantificación cronométrica que es poco representativa de las vivencias experimentadas en la vida cotidiana, 5) no consulta el esfuerzo o la eficiencia en el desarrollo de las actividades, 6) no registra la tecnología usada o los obstáculos en el desarrollo de las actividades.
- *Lista o encuesta de actividades*: busca establecer si una determinada población ha realizado, en el día o periodo anterior a la entrevista, un conjunto previamente fijado de actividades sobre el que se pregunta directamente. Las ventajas de esta técnica se relaciona con 1) poder sacar a la luz la participación en actividades poco frecuentes, secundarias o de duración muy corta, 2) tienen mejor capacidad para determinar la participación real en los distintos tipos de actividades, posibilitando así una perspectiva más conceptual y analítica. Las desventajas tienen que ver con 1) son consideradas un instrumento imperfecto para medir la duración de una actividad, pues dependen de los mecanismo de la memoria (tiempos perceptuales que pueden sumar más de 24 hrs).
- *Observación participante*: técnica poco utilizada, orientada a cronometrar la organización social de comunidades cuya población no posee educación formal. La desventaja de este método se relaciona a que no se pueden observar muchos casos a la vez, además del hecho de que la participación interfiere en las actividades desarrolladas. La ventaja es que aporta un gran valor exploratorio para la realización de estudios más sistemáticos.
- *Entrevistas grabadas*: es una técnica similar a la observación participante. La técnica es muy útil cuando se trabaja con poblaciones de bajo nivel de instrucción, con pueblos originarios, o personas de edad avanzada. Las desventajas es que los entrevistados tienden a relatar un día tipo, y no el día anterior, además de las dificultades que presenta para una medición estandarizada.

- *Diarios o encuestas de actividades combinados con entrevistas:* el objetivo de esta combinación es lograr una comprensión más cabal de las actividades cuantificadas, y dotar de "significación" al uso del tiempo.

Las limitaciones y críticas realizadas a los métodos de investigación de usos del tiempo se pueden agrupar en dos grandes grupos. El primero de ellos está relacionado con la falta de información de los aspectos más subjetivos del tiempo, y el segundo se refiere al tipo de testimonio recogido, en relación con la intermediación del sujeto (Delfino, 2009).

Tres núcleos de información constituyen desde sus inicios los elementos básicos de la metodología de los estudios de usos del tiempo: el tipo de actividades desarrolladas, la ubicación temporal de esas actividades (momento del día en que fue realizada), y el tiempo dedicado a su realización.

Las actividades que se consideran de forma general en los métodos de registro de uso del tiempo se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 1.- Actividades registradas en los estudios de uso del tiempo

Categoría	Actividad	Categoría	Actividad	
Cuidado personal	Dormir	Trabajo voluntario y de ayuda	Trabajo en organizaciones	
	Comer		Ayuda informal	
	Otros (personales)	Tiempo libre	Actividades religiosas	
Trabajo	Trabajo principal y secundario	Otras participaciones en actividades		
	Actividades relacionadas al trabajo	<i>Vida social (total)</i>	Socialización con la familia	
Estudio	<i>Escuela o Universidad (total)</i>		Visitas y fiestas	
	Clases y conferencias		Conversaciones telefónicas	
	Trabajo en casa		Otras de vida social	
	Otras actividades escolares	Entretención y cultura		
Tiempo libre para estudio		Descanso		
Trabajo doméstico	Preparación de comida	<i>Deporte (total)</i>	Pasear, hacer senderismo	
	Lavar platos		Deporte	
	Limpieza de la vivienda		Ejercicio	
	Otras de mantenimiento del hogar		Otras relativas al deporte	
	Lavar ropa	Artes		
	Planchar	Computación y video juegos		
	Artesanías y telas	Otros de computación		
	Otros cuidados de telas	Otros hobbies y juegos		
	Jardinería	Leer libros		
	Cuidado de animales domésticos	Otras lecturas		
	Cuidado de macotas	TV y video		
	Pasear al perro	Radio y música		
	Otros cuidados del jardín y de mascotas	Actividades de ocio no específicas		
	Construcción y reparaciones	Viaje hacia y desde el trabajo		
	Compras y servicios	Viaje relacionado al estudio		
	<i>Cuidado de niños (total)</i>	Cuidado físico de niños	<i>Viaje domestico (total)</i>	Viaje relativo a compras
		Enseñar, jugar, etc. con niños		Transporte de niños
		Otros cuidados de niños	Viaje relativo a voluntariado	
	Otros trabajos domésticos		Viaje relativo a tiempo libre	
			Actividad inespecífica	

Fuente: Elaborado en base a *MTUS coding procedures* (Fisher, 2011)

La tabla anterior muestra la clasificación de 69 actividades de las encuestas nacionales de uso del tiempo (*Multinational Time Use Survey*), versión 6.0. Como se puede apreciar, las actividades con mayor nivel de detalles son las asociadas al trabajo doméstico, y a tiempo libre. Lo anterior es sintomático del origen de este tipo de estudios, respecto de las condiciones de vida y reivindicaciones de género. Llama la atención que el viaje se considera como una actividad en sí.

El actual estado del arte, en relación a los temas más relevantes que tratan los estudios de uso del tiempo se presentan a continuación.

1. *Crianza y cuidado de los hijos:* se analiza el tiempo dedicado por los padres en sus hijos en términos de educación, cuidados, actividades simultáneas, descanso, ocio y diversión, etc. (Milkie, 2010). Además se analiza la presión (tiempo) sobre los padres y madres en la relación trabajo v/s dedicación a los

hijos. Por otra parte, se analiza el uso del tiempo de estudiantes, y específicamente el usos de tecnologías online (campus virtual). Y también el patrón de actividades y los tiempos asignados en comportamientos vacacionales de los jóvenes.

2. *Encuestas nacionales*: reportan procedimientos y resultados de encuestas nacionales de usos del tiempo, y estudios comparativos. También se analizan los procedimientos seguidos en los distintos tipos de instrumentos de registro de usos del tiempo (Bonke, 2010), y los indicadores de consumo de tiempo.
3. *Tiempo y pobreza*: se analiza la relación entre uso del tiempo y nivel de pobreza, en términos de su relación causal, implicancias religiosas y espirituales, expectativas de desarrollo, etc. También se analizan los ingresos y la pobreza dentro del hogar, la asignación del trabajo no remunerado (Antonopoulos, 2010). Además se analizan los usos del tiempo de personas con reclusión en cárcel, o de frecuente actividad criminal.
4. *Parejas*: el comportamiento (diferenciado por género) de los usos del tiempo de parejas en actividades domesticas, ocio, cuidado de los niños, etc. Además se analiza el efecto de los cambios en la conformación de las parejas, en el patrón de usos del tiempo. (Craig, 2011)
5. *Uso del tiempo a nivel de hogar*: en este aspecto se ha acuñado el término de “producción de los hogares” como el producto de actividades (no remuneradas) en el hogar, en términos de tiempo consumido, el cual se busca monetarizar para compararlo con las actividades remuneradas (Giménez, 2010). Así, se analizan las variaciones en el uso del tiempo en distintos trabajos del hogar, y el grado de sustitución en el modelo de producción doméstica. También se analiza el cambio de los roles de género, la equidad, y la percepción en el trabajo doméstico, y sus determinantes.
6. *El tiempo de trabajo*: se analizan las distintas implicancias en los tiempos de trabajo, y las variaciones del tiempo de trabajo en distintos días de la semana, entre día y noche, en distintas localizaciones del trabajador, etc. También se analiza el uso del tiempo de los desempleados en contactos sociales, la familia, etc., y la flexibilidad de ellos en la re-asignación del tiempo de trabajo. (Aguar, 2011)
7. *Balance trabajo-vida*: analiza por ejemplo el trabajo a tiempo parcial y las consecuencias para el individuo y el bienestar familiar, los cambios en el equilibrio trabajo-vida, el trabajo de día festivo y sus efectos emocionales, las tendencias de regulación y la percepción con enfoque de género (Craig, 2011).
8. *Tiempo de Viaje*: analiza la movilidad cotidiana, y el comportamiento de usos del tiempo para viajar (Millward, 2011). Una línea emergente en este aspecto es la controversia entre la utilidad o desutilidad del tiempo de viaje (Lee, 2011).

El tiempo de viaje diario generó en los años 60 una gran controversia. En 1961 se planteo la primera hipótesis sobre la posibilidad de que el tiempo de viaje diario fuese relativamente constante. En 1970 se planteó (apoyado en algunos trabajos empíricos) que el tiempo de viaje diario se mantenía, en promedio, relativamente constante. La discusión teórica llevo a la literatura especializada, y en 1981 la revista *Transport Research Part A*, dedico un número especial a este tema (Van Wee, 2006).

La discusión actualmente se ha centrado en temas más fundamentales como:

La teoría; surge el cuestionamiento respecto de cuál es la base teórica que puede sustentar la hipótesis del gasto constante de tiempo. Muchos autores plantean que desde el punto de vista económico, no existen bases para plantear la tesis del tiempo constante. Desde el punto de vista psicológico, se plantea el concepto de tiempo ideal de viaje, el que plantea que la población prefiere viajar cierta extensión, más que reducir su desplazamiento a cero.

A quien incluir; se discute si solo incluir a los viajeros, o también a la gente que no viaja. Las alternativas anteriores llevarán a resultados distintos.

Qué se considera como "constante"; se discute cual es la variación máxima permitida como para considerar una situación como in-variante. Lo anterior en el entendido que no existe una causa clara como en física u otras ciencias exactas.

Sección transversal o temporal; se discute si la no variación de los tiempos se puede dar para distintos territorios, o para un territorio, pero a lo largo del tiempo.

Estacionalidad; también está en cuestionamiento si la constancia se da para cierta estacionalidad, o debería darse una constancia para todo el período.

Grupos de población; se discute respecto de la no variación del tiempo entre grupos de distintas características, o en zonas de distinta concentración de habitantes.

Existen otros puntos de discusión, referidos a la situación para los distintos propósitos de viajes, o si considerar constancia en costo generalizado o en tiempo, o si la constancia o no dependen de las actividades y sus localizaciones. Finalmente se cuestiona la calidad de los datos como para verificar la hipótesis.

Los puntos en cuestionamiento siguen vigentes, sobre la base que distintas investigaciones han llegado a dos conclusiones antagónicas, que el tiempo de viaje diario es y no es constante.

9. *Los niños y el uso del tiempo*: analiza los usos del tiempo de niños y adolescentes en actividades como el descanso, ocio, medios interactivos, etc., diferenciando por clase socioeconómica de los padres, nacionalidad, etc.
10. *Voluntariado*: se analiza los usos del tiempo de personas que se encargan de otras personas con problemas de discapacidad, enfermedades crónicas terminales, o son de edad avanzada. Por otra parte se analiza el tiempo dedicado a actividades sociales, comunitarias, en distintos países (Fisher, 2010).
11. *Uso del tiempo y salud*: se analiza la causalidad del patrón de usos del tiempo y la salud de las personas, en términos principalmente de salud mental. También se desarrollan estudios de tiempo de exposición a factores de salud pública, así como el efecto del tiempo de las actividades en el uso de recursos naturales y ambientales.
12. *Ocio y tiempo libre*: analiza a través los usos del tiempo, las prácticas culturales y las preferencias por el trabajo, ocio, compras, y el aprendizaje. También se enfoca a medir la calidad de vida en base a percepciones y uso del tiempo.
13. *Comer y dormir*: se analiza los usos del tiempo y sus efectos en obesidad, efectividad del descanso, etc. (Möser, 2010).

14. *Género y usos del tiempo*: analiza los usos del tiempo diferenciando hombre y mujer, en términos de la edad, actividades remuneradas y no remuneradas, etc. (Bouffartigue, 2010)
15. *Uso del tiempo y políticas*: se analizan las implicancias directas e indirectas de las distintas políticas, en los distintos países, con un enfoque general y de género.
16. *Secuencias y horarios*: analiza las relaciones entre las secuencias y tiempos asignados a actividades idénticas y no idénticas, así como las diferencias de los patrones de actividades entre día de semana y fin de semana (Vrotsou, 2010).

El tratamiento del espacio en los estudios de usos del tiempo presenta un bajo interés científico. En muchos trabajos, la forma de abordar este tema es indirecta y generalmente asociada al comportamiento de los viajes. Por ejemplo, algunos estudios analizan el efecto gasto monetario y los factores socio-demográficos y de localización en el tiempo de la duración de las actividades de ocio, o el análisis de la influencia de los precios de los combustibles en los tiempos de viaje diario.

La aproximación de análisis espacial explícita en los estudios de uso del tiempo se enfoca preferentemente a la incorporación de tecnología GPS en las encuestas. Así, los tradicionales diarios espacio-temporales se han complementado con la ubicación geográfica a fin de obtener un sistema integrado de seguimiento y entrevistas. En esta temática, el desarrollo principal ha sido el proyecto STAR (*Space Time Activity Research*), en el que se han georeferenciado con GPS el movimiento de los integrantes de aproximadamente 2.000 hogares en Halifax (Harvey, 2009).

La georeferenciación de los trayectos de los encuestados han sido utilizados preferentemente para explorar la cadena de actividades, y mejorar la calidad de los episodios de los viajes (Spinney, 2008).

Pero la versión tradicional de los diarios de actividades registran la ubicación "*donde cada actividad se llevó a cabo [...] si los encuestados no está de viaje, la ubicación se registra como una descripción genérica de dónde se encuentren (domicilio, trabajo, escuela, etc.). Si están de viaje, la ubicación se define en términos del medio de viaje utilizado (coche, a pie, en autobús)*" (United Nations, 2005). En este sentido, las categorías de ubicación son abstractos lugares conceptuales, cuyo objetivo es mejorar la descripción y entendimiento de la actividad que se realiza. En general no existe referencia geográfica, por lo que la ubicación está referida a la actividad que se realiza, o al medio de transporte que se utiliza.

3.- La sociología del espacio de la movilidad

Variadas son las temáticas “sociales” que han tenido que incorporar y preocuparse del fenómeno de la movilidad del ser humano. En el contexto de la sociología, la dimensión espacial de la movilidad adquiere connotaciones bastante importantes como se verá a continuación.

La movilidad espacial tradicionalmente se refiere al desplazamiento geográfico, es decir, el movimiento de entidades desde un origen a un destino a lo largo de una trayectoria específica que puede ser descrita en términos del espacio y del tiempo que utiliza. Las entidades pueden ser concretas (insumos, productos, máquinas o personas) o abstractas (información, ideas o normas). En términos sociales el mismo fenómeno del desplazamiento se puede ver como una situación en la que también se ven influidos los puntos de partida y llegada, las trayectorias, y el viaje en sí mismo (Jirón, 2007).

La evolución técnica y logística en el transporte y las telecomunicaciones han cambiado significativamente las velocidades y las trayectorias de los desplazamientos de los individuos. En cierto sentido, el aumento de la velocidad y la eficiencia han comprimido las distancias, haciendo casi instantánea la difusión de información e ideas. Las consecuencias sociales, culturales, económicas, y políticas de este fenómeno han sido largamente debatidas en las ciencias políticas y sociales. Para muchos autores, la contracción temporal-espacial altera el entendimiento de la sociedad, y en consecuencia, los cambios en los patrones de movilidad pueden constituirse en una base fundamental de cambios sociales, cuyas consecuencias para las personas y los territorios pueden ser ahora analizados y entendidos (Harvey, 1990). Otros autores son escépticos respecto de los efectos de dicho cambio, argumentando que el dar tanta importancia a la espacialidad subestima el carácter estructurante de la necesidad permanente de los procedimientos tradicionales de la comunicación humana.

Estas dos posiciones respecto de la movilidad espacial y el cambio social apuntan a una pregunta controvertida en la sociología moderna, que se refiere a si ¿Estamos o no asistiendo a una fluidificación¹ de las estructuras sociales basadas en la creciente movilidad de bienes, información y personas? (Kaufmann, 2011). Al respecto, los estudios empíricos que confirman dichas posturas no se basan necesariamente en investigaciones diferentes, sino en diferentes interpretaciones de resultados comunes.

Por ejemplo, los territorios generalmente son representados como entidades físicas, limitadas y estáticas, imponiendo así límites teóricos y empíricos. Por lo anterior, la sociología urbana ha intentado introducir nuevos conceptos de espacio, como por ejemplo reemplazar el enfoque morfológico alveolar por uno más trascendental, logrando una noción de barrio más real y no sólo delimitado geográficamente (práctica común en los estudios actuales). Otro ejemplo son los estudios sobre el alcance y efectos de las desigualdades en la ciudad, que a menudo puede ser engañosa y contradictoria, pues los estudios urbanos de segregación mantienen el enfoque tradicional de las comunidades o barrios como territorios concretos y estáticos.

En la sociología de Zygmunt Bauman (Abrahamson, 2004), la sociedad contemporánea, denominada por él cómo la sociedad del consumo, es vista como una modernidad “líquida”, resaltando la movilidad como un indicador de nuestro tiempo. La globalización encapsula la creciente movilidad de capital y las élites sociales. Así la estratificación de la sociedad tiene como un factor importante a la movilidad de los componentes de los grupos. Como corolario se puede deducir que la diferenciación espacial va de la mano con la diferenciación social.

¹ El término fluidificación se refiere principalmente al concepto de flujo o movimiento, es decir, a la acepción verbal del sustantivo.

El enfoque móvil de la sociedad antes expuesto está actualmente en pleno desarrollo, sin perjuicio de lo cual se han generado dos líneas importantes de desarrollo científico, que son relevantes. Estas líneas tienen que ver con la construcción del lugar, y con la movilidad social.

Movilidad espacial y construcción del lugar

La experiencia de la construcción de los lugares, y específicamente la construcción cotidiana, requiere de una comprensión siempre en revisión, en relación a las dinámicas sociales (urbanas) contemporáneas. En el trabajo de Jirón (2007) se hace un buen desarrollo del estado del arte en el tema, cuyos puntos principales se presenta a continuación.

En términos simples, las personas identifican como lugares a los puntos a los que acude para un propósito en particular, pero que también tenga un sentido para la comunidad. Sin embargo, la noción de lugar como el que hace "sentirse como en casa", o como raíces arraigadas de comunidades, ha sido cuestionada (Massey, 1995; Harvey, 1990) debido al ritmo creciente de la globalización y la comprensión del tiempo-espacio, y además por el hecho de que el hogar (referido a sentirse como en casa) no siempre es una experiencia positiva o significativa para todos.

Así, los lugares se pueden entender mejor en su contexto dinámicos (móvil), y no necesariamente bajo la tradicional visión estática de una localización (Urry, 2004). Como parte del tiempo disponible de las personas se utiliza para ir de un lugar a otro, la práctica de ser móviles (o inmóviles) se convierte en esencial para el entendimiento de estos lugares, tanto en su construcción como en su experimentación. Bajo el enfoque de movilidad se puede reconocer lugares de tipos esporádicos o comunes, los que tienen significados distintos y especiales para los habitantes urbanos.

Los procesos de globalización actuales, incluidos los avances tecnológicos, comunicacionales y financieros, así como la planificación, la comercialización, las tendencias de marca, y la arquitectura de las ciudades globales tienden a generar espacios urbanos que aparecen como clones entre distintos países, siendo cada vez menos distinguibles y/o diferenciados, conformando a menudo un "no lugar" en los términos de Relph (1976). Algunos autores plantean que a medida que los lugares pierden su carácter distintivo, se pierde su realidad y su significado, mientras que otros insisten en que el lugar persiste como elemento constitutivo de la vida social y del cambio histórico (Sheller, 2006).

De acuerdo con Savage, la construcción del lugar sigue siendo relevante hoy en día, (Savage, 2005), sin embargo su conformación en la ciudad contemporánea es complejo. Massey (1995) afirma que si la organización social del espacio está cambiando y alterando las ideas existentes sobre el lugar, entonces el concepto de lugar debe ser replanteado por completo. Esto también es porque ideas vinculadas a la identidad o representatividad del lugar pueden excluir a los migrantes, los exiliados, mujeres, hombres o niños. En este sentido, los lugares se pueden caracterizar por ser ubicaciones en donde se generan intersección entre relaciones sociales y las actividades, en el tiempo (*op cit*). Pero, por otra parte, construir el lugar siempre implica una apropiación y transformación del espacio y la naturaleza que es inseparable de la reproducción y transformación de la sociedad. Así visto, el lugar es abierto, permeable, y siempre en construcción.

Además, los lugares pueden tener diferentes escalas, tipo (público / privado), o de características (fijo / móvil), todos los cuales no se excluyen entre sí y a menudo se superponen en el tiempo y en el espacio (McDowell, 1999). Así, el espacio no es sólo un contenedor de lugares, sino que es una parte integral de los mismos. Como tal, el lugar no es sólo lo que se observa fugazmente en el paisaje, o el donde se instala una

actividad, o las interacciones sociales, es también lo que se lleva a cabo sin cesar, lo que contribuye a la historia en un contexto específico a través de la creación y utilización del espacio físico (Pred, 1986). Este emplazamiento o ubicación de lo que sucede puede ser fija, o móvil en el contexto de la vida urbana contemporánea.

Los lugares móviles, o espacios de movilidad y viaje son reconocidos por algunos autores como no-lugares (Auge, 1995), dado que se aprecian como lugares sin raíces. La movilidad y los viajes implican diferentes formas de emplazamiento y desplazamiento, según género, edad, religión, grupos de ingreso, grupos étnicos, lugares, etc. Los lugares tienen que ver con las relaciones, con el emplazamiento (o desplazamiento) de personas, con materiales, con imágenes, y con los sistemas de diferenciación que se realizan (Sheller, 2006). El lugar es tanto el contexto de la práctica como un producto de la práctica, por lo tanto, las prácticas que se realizan son de extrema relevancia. Los lugares nunca se completan, acaban o limitan, pues es un proceso que está siempre en cambio (Cresswell, 2001). Asimismo, los lugares se construyen a través de las relaciones que los construyen, las que presentan límite. Estos límites son a la vez espaciales y sociales, definiendo así a los incluidos y los excluidos, así como el sitio de la experiencia. Como todo límite, su determinación y estabilidad es variable, debido a las incesantes luchas que los producen, teniendo la posibilidad de ampliación o de contracción. En este sentido, el lugar se constituye a través de prácticas sociales reiterativas, lo que significa que el lugar se hace y se rehace día a día. Esto es lo que hace que sea especialmente relevante hoy en día.

En este contexto, la movilidad se refiere a todas las formas en que las personas se relacionan socialmente cambiando de lugar (Bourdin, 2003), lo que significa más que la suma de los desplazamientos realizados. La movilidad puede ser física, pero también puede ser virtual o imaginaria (Sheller, 2006). Urry (2003) plantea que el viaje no ha sido suficientemente investigado, excepto para el trabajo de los ingenieros de transporte y economistas, que tienden a examinar simples categorías de viajes (trabajo, estudio, compras, etc.). Así planteado, no puede existir una comprensión social del viaje, enmarcada sólo a los tipos y modos de transporte. La comprensión social proviene de la experiencia de la movilidad, vista no como un fin, sino como un medio para desarrollar actividades socialmente condicionadas. Es a través de este enfoque de experiencias que se deberían entender las razones y consecuencias de los desplazamientos, como por ejemplo de lo trascendental que es llevar a los niños al colegio, o el esfuerzo de viajar al trabajo, o el gozo de ir de compras. Entender la movilidad como experiencias prácticas de los individuos, de acuerdo a su realidad locacional y socio-económica, amplía su comprensión más allá del transporte (limitado al enfoque de oferta y demanda de infraestructura y medios de transporte, al número de desplazamientos por persona y día, según al propósito, modo, itinerario y tiempo) (Montezuma, 2003).

Por otro lado, mientras que los tradicionales estudios de movilidad y transporte dejan de lado los procesos sociales involucrados en el viaje (y de cómo estos afectan a la vida de las personas), gran parte de la investigación en ciencias sociales ha sido a-móvil, ignorando o trivializando el movimiento de las personas con fines de trabajo, familiar, ocio, placer, política, o protesta (Sheller, 2006). Dichos estudios no examinan la forma social de la vida, presuponiendo tanto el movimiento real como el imaginario entre lugares, personas, o experiencias. Dicho esto se puede plantear que la movilidad se inserta en el interior de los complejos patrones que transforman las relaciones sociales, las mismas que las ciencias sociales tratan de explicar (Urry, 2003).

La noción de lugar en un contexto móvil es crucial, pero no es simple de definir, pues implica analizar las consecuencias para las diferentes personas y localizaciones. Conceptualmente se podrían detectar "vías rápidas y lentas" de la vida social, y consecuentemente identificar los lugares, tecnologías, y accesos que mejoran la movilidad de algunos o hacen inmóviles a otros (Sheller, 2006). Por otra parte las experiencias generadas por la movilidad o la inmovilidad no son ni positivas ni

negativas perse, sino que dependen del contexto. Un ejemplo de esta relatividad es el planteamiento que el tiempo de viaje no es un tiempo perdido (o muerto), que los individuos buscan siempre minimizar; algunas actividades se producen durante el movimiento, por lo tanto, el viaje no es sólo una cuestión de llegar a un destino (*op. cit.*).

Otro ejemplo tiene que ver con el carácter de confinamiento de los lugares. En este sentido la auto-segregación espacial de las clases altas, y la segregación espacial de la clase baja, resultan ser situaciones relevantes de ser analizadas en estudios de la movilidad cotidiana urbana, ya que pueden dar luces de cómo se conforman las restricciones o limitaciones de los individuos en la construcción de lugar móviles, dadas las limitantes físicas, sociales, económicas, culturales, etc.

Así, resulta muy relevante la necesidad de aclarar si, a pesar de los altos niveles de movilidad en zonas urbanas, el punto de partida contribuye a perpetuar la desigualdad existente, y por lo tanto a limitar los lugares a lo largo de los viajes diarios, o independientemente del punto de partida, los lugares se expanden o amplían en base a la experiencia de ser móvil en la ciudad.

La discusión anterior genera la inquietud respecto que la idea de entender que el proceso de construcción del lugar en el contexto de la movilidad cotidiana urbana requiere un replanteamiento tanto del objeto de investigación, así como de las metodologías para la investigación. Las prácticas o experiencias urbanas requieren de una explicación más detallada (Soja, 1999).

Las posturas anteriores influyen y se concretan, de mejor o peor manera, en estudios empíricos específicos. A continuación se presentan algunos de estos trabajos, que cumplen con considerar de forma explícita la relación entre la movilidad y la creación del lugar.

En el trabajo de Collins (2005) se analiza la reconstitución de la identidad homosexual a escala transnacional. El autor se centra en Filipinas, identificando como los grupos homosexuales, que siguen siendo invisibles o no explícitos a la sociedad, crean su espacio (o lugar) en la localidad de Malate, en la ciudad de Manila. Desafiando la percepción de que la identidad homosexual es occidental, el autor se centra en cómo la identidad se constituye a través de movilidad en el espacio urbano. Se discute que la creación del lugar es una estrategia que permite a la comunidad homosexual construir su identidad en Malate, a pesar de su exclusión social en el proceso de gentrificación urbana.

En el trabajo de Bærenholdt y Granås (2008) se analiza la periferia norte de Europa, y específicamente la forma del cómo la población vive en espacios tan remotos, en un mundo global emergente, bajo los paradigmas de conectividad, la interdependencia, y la movilidad, entre otras. Se analizan variados casos con una amplia gama de experiencias que van desde turistas y pobladores locales, hasta los que emigran en busca de trabajo en industrias, o para mantener un estilo de vida urbano/rural. Los análisis demuestran cómo la movilidad y el lugar se constituyen mutuamente y cómo las relaciones específicas entre estos aspectos son cruciales en la creación de sociedades. El trabajo intenta reinventar lugares, en base a la construcción de "nuevos paisajes", interconectando la necesidad entre empresas, municipalidades, y modos de vida de las personas.

Por otra parte, Cervero (2010) plantea actualmente que la infraestructura de transporte es fundamental para la competitividad de las ciudades y regiones en el mercado global, en el sentido que reconoce lo esencial de crear ciudades funcionales y habitables para la competitividad global. Lo anterior plantea el desafío de lograr un equilibrio adecuado entre la infraestructura de transporte (como un canal económico)

y objetivos más amplios como son la construcción del lugar y de comunidades, tomando como ejemplo contextos asiáticos, europeos y americanos.

Finalmente, el trabajo de Pink (2008) plantea que en los recientes debates antropológicos llama la atención la importancia que se les da a los estudio " las rutas de movilidad". El trabajo se basa en la noción de etnografía visual (que se refiere al uso de imágenes animadas como instrumentos adecuados para la observación, descripción y análisis de la realidad humana), pero incorpora el movimiento. La autora examina lo que los etnógrafos visuales puedan aprender del análisis de las rutas y las movilidades y de cómo estos están representados en la cultura visual local. Es así que el trabajo analizan una serie de relatos de experiencias locales, en formato audiovisual fotográfico y narrativo. Finalmente se concluye que este enfoque puede proporcionar a los etnógrafos visuales una comprensión significativa de cómo se construye el lugar.

Relación entre movilidad espacial y movilidad social. El concepto de motilidad

Del concepto de lugar presentado en el punto anterior, se ha dado un paso más al relacionar la movilidad social con la movilidad espacial. La movilidad social se entiende de forma general como el movimiento en la posición social de los individuos, familias o grupos dentro de una estructura o red social determinada. En la mayoría de los estudios sociológicos, el término se refiere a la movilidad inter-generacional, es decir, cambios en la posición social de los hijos en relación a la de sus padres durante un período de tiempo. A la movilidad social de un colectivo en el tiempo se le denomina generalmente cambio social. Los indicadores más utilizados para medir la movilidad social son los cambios de categorías laborales-ocupacionales de las personas. Por lo tanto, el entendimiento y medición de la movilidad social requiere de una conceptualización teórica de la estratificación social.

Se han hecho grandes esfuerzos en estudios teórico y empírico de movilidad social. El enfoque de los estudios de orientación política tiende a considerar la movilidad social de manera positiva, en el sentido que se reconoce como un catalizador para el logro de la justicia social en términos de distribuciones más igualitarias de los recursos y los beneficios. La evidencia empírica sobre el grado real de la movilidad intergeneracional en las sociedades modernas tiende a ser mixtas, aunque la mayoría de los sociólogos empíricos destacan el efecto de la herencia social de los padres, en términos de precondiciones de posteriores ventajas y/o desigualdades.

Esta línea de estudios no ha estado ajena a posturas contradictorias al respecto. Por ejemplo las categorías de clase social, la pobreza o exclusión suelen ser construidas de tal forma que las unidades (por ejemplo, individuos, familias o grupos) caen dentro de una de ellas (mutuamente excluyentes). Estas categorías de clasificación son indiferentes al contexto situacional y la dinámica de las sociedades modernas (mayor participación de las mujeres en el mercado laboral, variaciones geográficas socio-económicas, o el cambio en la naturaleza y el significado del trabajo). Mientras que algunos investigadores se centran en la consistencia de la estructura ocupacional a lo largo del tiempo medida por reglas rígidas, otros exploran cambios sociales, dinámicos y variables. Si las estructuras sociales existen o están cambiando, dependerá en gran medida de los ámbitos teóricos y, en consecuencia, de la elección estratégica de presentación de la evidencia empírica. Así, el acuerdo o desacuerdo sobre la relación entre la movilidad espacial y social se relaciona con la naturaleza del marco teórico que se adopte.

Muchos sociólogos contrarrestan la tesis de la movilidad conjunta, con una gran cantidad de evidencia empírica que demuestra la estabilidad de las estructuras sociales a través del tiempo. En vez de elegir y defender una posición, puede ser el momento de refundir estos problemas, generando preguntas de investigación más interesantes.

Más allá de los desacuerdos acerca de la relación entre la movilidad espacial y social, hay una serie de paralelismos interesantes de analizar (Kaufmann, 2011). En primer lugar, las dos formas de movilidad tienen que ver con el cambio estructural y la transformación social. En segundo lugar, ambos están relacionados con las condiciones previas y las consecuencias del movimiento (la movilidad espacial incluye a los sistemas de transporte y comunicaciones como controladores, del espacio tiempo, mientras que la movilidad social propone la reciprocidad entre el entorno social, los acuerdos institucionales, la herencia y los logros). En tercer lugar, ambos hacen hincapié en la importancia del espacio (social o geográfico) y el tiempo (efectos temporales en la posición y estructura social versus la velocidad de desplazamiento de bienes, información, y personas). En cuarto lugar, ambas movilidades comprenden diferentes ámbitos de actividades, recursos, y condiciones institucionales.

En resumen, el debate sobre la movilidad es mucho más amplio que simplemente el desplazamiento de entidades o el paso de los individuos de una clase social a otra. Se refiere a todo el potencial de la movilidad, sus limitaciones y ámbitos de acción, e incluye una variedad de aspectos sociales, culturales, políticos, y económicos. Por esto, la movilidad social-espacial puede ser considerada como uno de los temas fundamentales de las ciencias sociales, que obliga a repensar la dimensionalidad del espacio y su relación con los fenómenos y estructuras sociales. Surge así un nuevo planteamiento que demuestra el interés en dicha unión, proponiendo una relación dialéctica entre la teoría y los estudios empíricos, además de elaborar un marco general (*op cit*).

Con base en estas consideraciones, Kaufman (2004) propuso un concepto teórico que concibe a la movilidad espacial y social, como indicador de una forma más global de la movilidad que no se limita a los desplazamientos. Así surge el concepto de "Motilidad", que se puede definir como la capacidad de las entidades (bienes, información o personas) para moverse en el espacio social y geográfico, o como las entidades adquieren la capacidad de movilidad socio-espacial de acuerdo a sus circunstancias.

Motilidad es un término que se utiliza en biología y medicina para referirse a la capacidad movimiento de un organismo u órgano (en el caso de la fisiología). En sociología, se ha utilizado esporádicamente por Bauman (2000) para describir la capacidad de ser móvil. También se encuentra en los análisis sociológicos del cuerpo (Mol, 2000) para describir el cuerpo en movimiento.

La motilidad introduce las dimensiones estructurales y culturales del movimiento y la acción, en el sentido de reconocer que la capacidad real o potencial de movilidad socio-espacial puede llevarse a cabo de manera diferente, o tiene consecuencias diferentes en diferentes contextos socio-culturales.

Las investigaciones empíricas analizan los cambios temporales en la extensión, las razones y la forma de la motilidad. En general, la motilidad abarca elementos interdependientes en materia de; el acceso a las diferentes formas y grados de la movilidad, las competencias para reconocer y hacer uso del acceso, y la decisión definitiva o apropiación (incluyendo la opción de la no-acción) (Kaufmann, 2004). A continuación se desarrollan más estos conceptos.

- Por **acceso** se entiende la gama de movilidad posible en relación a un lugar, al tiempo, y a otras restricciones contextuales, y puede ser influenciado por las redes y la dinámica al interior de los territorios. El acceso está restringido por las opciones y las condiciones, refiriéndose las opciones a los medios de transporte y comunicación, así como los servicios y equipamientos (actividades) disponibles en un momento determinado. Por otra parte, las condiciones se refieren a la accesibilidad de las opciones, en términos de costos

de localización, logística, y otros. Obviamente, el acceso depende de la distribución espacial de la población y la infraestructura (pueblos y ciudades ofrecen una gama de diferentes de bienes y servicios), de las políticas de ordenación (usos de suelo, transporte, etc.), y la posición socio-económica (poder adquisitivo, posición en una jerarquía o red social, etc.)

- Las **competencias** incluyen las habilidades y capacidades que influyen directa o indirectamente al acceso y la apropiación. Las competencias en términos de movilidad se basan en tres factores determinantes, que son: la capacidad física (capacidad de transportar una entidad de un lugar, dentro de las limitaciones dadas), las normas y reglamentos del movimiento (licencias, permisos, conocimiento del territorio, etc.), y la capacidad de organización (la planificación y sincronización de actividades que incluyen la adquisición de información, habilidades y destrezas). Así, las competencias son multidimensionales e interdependiente con el acceso y la apropiación.
- La **apropiación** se refiere al como los agentes (personas, grupos, redes o instituciones) interpretan y actúan en base a sus habilidades y a sus percepciones o realidades de acceso. La apropiación se forma por las necesidades, aspiraciones y entendimientos de los agentes, y se relaciona con las estrategias, los motivos, los valores y los hábitos. La apropiación describe cómo los agentes consideran apropiadas y seleccionan opciones específicas. También es el medio por el cual se evalúan habilidades y decisiones.

Estos tres elementos constituyen la motilidad, y están principalmente asociados a los procesos sociales, económicos y políticos, dentro de los cuales se desarrolla la movilidad.

Así planteado, la motilidad tiene características de "capital" (*op cit*). Más allá de las características verticales y jerárquicas de las formas de capital, la motilidad tiene una cualidad vertical adicional que son las limitaciones espaciales y contextuales, que impone una mayor diferenciación de esta tipo de capital. La principal virtud de un enfoque sistémico de la movilidad (motilidad) es el reconocimiento de que el movimiento puede tomar muchas formas, que las diferentes formas de movimiento pueden ser intercambiables, y que la potencialidad social del movimiento se puede expresar como una forma de "capital de movimiento".

El desarrollo de estudios empíricos sobre motilidad es aún escaso. A pesar de esto, en la actualidad existen lineamientos claros para enfocar estos desarrollos.

Una forma de ilustrar la motilidad es estudiar los sistemas de transporte y telecomunicaciones, los cuales revelan la importancia de integrar las relaciones entre las redes, el contexto, y la posición social en relación con la motilidad.

La motilidad (actual y potencial) se diferencia para cada miembro del hogar, originando que las rutinas diarias de la familia sean complejas e interdependiente, en particular en relación con la multitud de actividades de cada miembro del hogar, así como los diferentes espacios en los que estas actividades se llevan a cabo. Es por lo anterior que el patrón de actividades refleja de buena forma los roles y la posición social de los individuos. Recíprocamente, las actividades desarrolladas también reafirman la posición social y la movilidad potencial sobre la base de reglas y normas sociales. La motilidad puede revelar aspectos importantes relacionados con la calidad de vida, estudiando las secuencias de actividades en el espacio en relación con la estabilidad y los cambios en la posición social. La complejidad de la relación entre el status social y los espacios de vida, generalmente se enfoca a la influencia de las telecomunicaciones y los sistemas de transporte (por ejemplo, ordenadores portátiles en los trenes de cercanías, etc.), la que podría analizarse en términos de los conceptos antes presentados de acceso, competencia, y apropiación. Los comportamientos y las restricciones pueden resaltar el donde los actores tratan de negociar su potencial de

movilidad social y espacial, de acuerdo a diferentes contextos y posibilidades (Kaufmann, 2002; Flamm, 2004).

Las redes sociales, en su dimensión espacial, se podrían estudiar fructíferamente bajo el concepto de motilidad. Las redes expresas de transporte redefinen de forma selectiva la distancia y el espacio, potenciando al mismo tiempo la segregación social y espacial, al producir nuevas formas de trabajar y residir (multi-residencial, multi-ocupacional). Este fenómeno puede ser abordado a nivel individual (Perrot, 1998), pero un análisis en un nivel intermedio, es decir, a nivel de las redes, puede ser potencialmente más revelador de la relación entre el movimiento espacial y social. La multiresidencia, por ejemplo, produce nuevas redes sociales al relativizar la proximidad entre los individuos de la red, o de otras redes. Estudios relacionados con esta idea han puesto de manifiesto que el desplazamiento en sí mismo, es decir, no sólo el punto de partida o de llegada, sino que también los contactos durante el desplazamiento, crea nuevos vínculos con redes sociales alternativas (Bailly, 2001). La relación socio-profesional formada de esta manera puede ser considerada como el resultado de la motilidad de los individuos.

Otra manera de analizar la motilidad en relación al transporte se relaciona con las nuevas formas de segregación espacial. La multi-residencia, la multi-ocupación, o el recorrer distancias relativamente grandes entre el lugar de ocupación y de residencia, es mucho más probable entre ciertas categorías sociales de la población. Los guetos suburbanos y la alta dependencia del automóvil son sólo algunas de las condiciones que conducen a la diferenciación social (Kaufmann, 2002). También en este caso, el concepto de motilidad hace que sea posible dar cuenta de las estrategias y las limitaciones en la negociación del espacio social y geográfico en relación con los territorios y las redes.

En un nivel macro de análisis, las movilidades sociales y espaciales se pueden estudiar en el comportamiento de las corporaciones de negocios. La migración de una empresa puede ser comparada con un ascensor social, ya que la riqueza, la pobreza, el empleo, la infraestructura, etc., se crea o destruyen de acuerdo con el origen y el destino del desplazamiento corporativo (Bassand, 1985). Dicho cambio locacional está directamente relacionado con los cambios de la ocupación, la situación laboral, y la posición social. Hoy en día, la situación es más complicada debido en parte a la capacidad de actuar de forma remota (Ascher, 2000), así como de la movilidad relativa de los hogares siguiendo puestos de trabajo. La capacidad de actuar de forma remota, un enfoque particular de la motilidad, va mano a mano con el desarrollo de las redes técnicas de comunicación y transporte, lo que hace que esto sea posible.

En suma, el concepto de motilidad tiene tres ventajas importantes en relación con la investigación empírica de los vínculos entre la estratificación social y el espacio. Motilidad va más allá de una integración simple entre la movilidad social y espacial, ya que incorpora como nuevos actores la cultura, las redes, las instituciones y la sociedad, además de permitir nuevas formas de investigaciones relacionadas con los vínculos entre las redes de comunicación y territorios en un contexto de una multitud de sistemas de comunicación existentes y emergentes. Finalmente, su conceptualización como una forma de capital que pueden ser movilizados y se transforma en otros tipos de capital (económico, capital humano y social) permite la movilidad para hacer contribuciones originales en el área de investigación relacionadas con la desigualdad social y el cambio social.

4.- Consideraciones finales

La investigación de usos del tiempo desde su génesis se ha enfocado a destacar desigualdades en el patrón de actividades de distintos colectivos de población, haciendo mucho hincapié en las diferencias de género. Las actividades consideradas muestran una gran resolución en el tiempo de trabajo en el hogar y el tiempo libre. Los actuales enfoques de investigación se abocan a problemas o condiciones de acoplamiento de distintas personas en el desarrollo de actividades. La unidad de observación es el individuo, y sus conclusiones se generalizan a sus colectivos asociados. La temática espacial se ha incorporado también a escala individual, para entender de mejor forma la secuencia de actividades.

Algunos autores (Camporese, 2011; Delfino, 2009) realzan la importancia de la dimensión territorial, a escala urbana, proponiendo que la localización puede ser utilizada como una herramienta para la integración de información de carácter espacial, en el entendimiento sinérgico del patrón de actividades y empleo de los tiempos. Esta otra información espacial se convierte, a su vez, un contexto que caracteriza a la actividad y enriquece su comprensión. La localización se debe utilizar no sólo para medir distancias, velocidad, etc., sino también para identificar el entorno preciso y sus características. Estas características pueden ser objetivas (por ejemplo la calidad del aire, la contaminación acústica, las condiciones climáticas, la altitud, la densidad urbana, el uso del suelo, etc.), o subjetivas como por ejemplo la percepción de los ciudadanos. Así la localización se convierte en una variable de contexto para comprender y dar nuevos significados a las actividades.

Además se plantea que es necesario pasar del concepto de localización, al término de lugar (con matices culturales, de arraigo, etc.), es decir, que puede generar identidad propia.

En relación al espacio de movilidad, y el concepto de motilidad pueden plantear lo siguiente:

- La irrupción de la movilidad, como un elemento de investigación, en los estudios sociales es relativamente reciente, a pesar de que el espacio ha sido parte de una larga tradición de investigación sociológica.
- La complejidad que presupone conceptualizar la conformación del lugar, en un contexto de espacio móvil, plantea grandes desafíos conceptuales y metodológicos para los estudios empíricos, que recién ahora se están enfrentando.
- Los conceptos de "experiencias" individuales encajan muy bien con el enfoque de cadena de actividades de los individuos. No ocurre lo mismo con el concepto de lugar, en el entendido que se refiere sólo a una parte de dicha cadena. Al respecto, de la literatura se aprecia que aun no existe en concepto del lugar "integral", es decir, el lugar construido por la secuencia de actividades y viajes cotidianos de las personas. Esto puede deberse, tal vez, al hecho que el viaje tradicionalmente no se ha considerado como un "espacio" y por ende un no lugar.
- En el estado del arte en el tema no se aprecia la consideración (ni menos la operatividad) de los factores sinérgicos que se producen de la coexistencia colectiva en los espacios, en los estudios de los comportamientos individuales. Dicho de otra forma, como el resultado de todos los comportamientos individuales, de forma agregada y sinérgica, condiciona el comportamiento de un individuo aislado. Lo anterior daría las bases para construir la sociología de las ciudades, a partir de la sociología.

Referencias

ABRAHAMSON, Peter (2004) Liquid Modernity: Bauman on Contemporary Welfare Society. Acta Sociologica Vol. 47, No. 2, pp. 171-179.

AGUIAR, Mark ; HURST, Erik; KARABARBOUNIS, Loukas. (2011). Time Use During Recessions. Cambridge, Massachusetts, USA: NBER Working Paper 17259. Disponible en: <http://www.nber.org/papers/w17259>

ANTONOPOULOS, Rania & MEMIS, Emel (2010) Time and Poverty from a Developing Country Perspective. Levy Economic Institute, Working Paper No. 600. Disponible en: <http://www.levyinstitute.org/publications/?docid=1268>).

ASCHER, F. (2000) Ces ovönements nous döpassent, feignons d'en être les organisateurs. L'Aube, La Tour d'Aigues.

AUGE, M. (1995) Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity. London: Verso.

BAILLY, J.-P. & HEURGON, E. (2001) Nouveaux rythmes urbains: quels transports? L'Aube, La Tour d'aigües

BÆRENHOLDT, Jorgen Ole & GRANÅS, Brynhild (2008). Mobility and Place, Enacting Northern European Peripheries. Roskilde University, Denmark. P 272. ISBN: 978-0-7546-7141

BASSAND, M.; BRULHARDT, M-C.; HAINARD, F.; SCHULER, M. (1985) Les suisses entre la mobilité et la sédentarité. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.

BAUMAN, Z. (2000) Liquid modernity. Polity Press, Cambridge.

BHAT, CR. (1999), A retrospective and prospective survey of time-use research. Transportation, 26, pp. 119-139

BONKE, Jens & FALLESEN, Peter (2010) The impact of incentives and interview methods on response quantity and quality in diary - and booklet-based surveys (91-101). Survey Research Methods, 4(2), <http://w4.ub.uni-konstanz.de/srm/issue/view/92>

BOUFFARTIGUE, Paul (2010) The Gender Division of Paid and Domestic Work: Some Remarks in Favour of a Temporal Perspective., Time & Society, 19(2), pag. 220-238. <http://tas.sagepub.com/content/current>

BOURDIN, A. (2003) Workshop 4: Hypermodern individuals? International Colloquium "The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies" organised by IVM, Centre culturel international de Cerisy-la-Salle, Paris, France, Institute pour la ville en mouvement.

CAMPORESE, Rina (2011). Where am I? What if we had location aware TUS data?. Presentación en IATUR International Association Time Use Research Conference – Oxford 1-3 August.

CERDA, Jorge & MARMOLEJO, Carlos (2010) De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio: una nueva dimensión para entender la estructura urbano residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona (España). *Revista de Geografía, Norte Grande*. [online], N° 46, pp 5-27. ISSN 0718-3402 versión en línea, ISSN 0379-8682 versión impresa, doi: 10.4067/S0718-34022010000200001. Disponible en: http://www.geo.puc.cl/html/revista/PDF/RGNG_N46/art01.pdf

CERVERO, Robert (2010) Mobility, Place-making, and Economic Competitiveness. University of California, Berkeley

COLLINS, Dana (2005) Identity, Mobility, and Urban Place-Making: Exploring Gay Life in Manila. *Gender and Society* Vol. 19, No. 2, pp. 180-198.

CRAIG, Lyn & MULLAN, Killian (2011). Lone and Couple Mothers' Childcare Time Within Context in Four Countries. *European Sociological Review*.
<http://esr.oxfordjournals.org/content/early/2011/02/28/esr.jcr013.full.pdf+html>

CRAIG, Lyn & POWELL, Abigail. (2011). Nonstandard Work Schedules, Work-Family Balance and the Gendered Division of Childcare. *Work, Employment & Society* 25(2), 274-291.

CRESSWELL, T. (2001) Introduction: Theorizing Place. In G. Verstraet and T. Cresswell (eds.) *Intersecting: Place, Sex and Race. Mobilizing Place, Placing Mobility: The Politics of Representation in a Globalized World* Amsterdam: Rodopi. (11-32)

DELFINO, Andrea. (2009) La metodología de uso del tiempo: sus características, limitaciones y potencialidades. *Espacio abierto* vol 18, n 2, pag. 199-218.

FISHER, Kimberly. (2010) *An Overview of Time in Volunteering and Adult Care in the United Kingdom*. Oxford, UK: Centre for Time Use Research, University of Oxford.

FLAMM, M. (2004) *Comprendre le choix modal - Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*. PhD thesis, EPFL, Lausanne.

GIMÉNEZ, José Ignacio (2010). *Time Use Within the Household: Household Production, Work-Life Balance and Racial Discrimination*. Department of Economic Analysis. Zaragoza, Spain: University of Zaragoza.

HARVEY, AS (2009) *Halifax Regional Space-Time Activity Research (STAR) Project – A GPS-Assisted Household Time-Use Survey*, St. Mary's University, Halifax, Canada.

HARVEY, D. (1990) *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford: Blackwell Publishers Ltd.

JIRON, P. (2007), *Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility. The case of Santiago de Chile*. *Swiss Journal of Sociology*, 33(1), pp. 45-68.

KAUFMANN, V. (2011) *Rethinking the city*. EPFL Press, Lausanne (Switzerland). ISBN 978-2-940222-47-6.

KAUFMANN, V. (2002) *Re-thinking mobility*. Ashgate, Burlington;

KAUFMANN, V.; BERGMAN, M.; JOYE, D. (2004) *Motility: Mobility as Capital*. *International Journal of Urban and Regional Research* [en línea]. Vol. 28, no. 4, pp. 745-756.
<http://www3.interscience.wiley.com/cgi-bin/fulltext/118779126/PDFSTART>

LEE, Jungmin; KAWAGUCHI, Daiji; HAMERMESH, Daniel S. (2011). *The Gift of Time*. Austin, Texas: University of Texas, Austin.
<https://webpace.utexas.edu/hamermesh/www/GiftofTime.pdf>.

MASSEY, D. (1995) *The Conceptualization of Place*. In D. Massey and P. Jess (eds.) *A Place in the World? Places, Cultures and Globalization*. New York: Oxford University Press and The Open University.

MCDOWELL, L. (1999) *Gender, Identity and Place. Understanding Feminist Geographies*. Cambridge: Polity Press

MILKIE, Melissa; KENDIG, Sarah; NOMAGUCHI, Kei; DENNY, Kathleen (2010) *Time With Children, Children's Well-Being, and Work-Family Balance Among Employed Parents*. *Journal of Marriage and Family*, 72(5), pag. 1329-1343.
<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1741-3737.2010.00768.x/abstract>.

MILLWARD, Hugh & SPINNEY, Jamie (2011) Time Use, Travel Behavior, and the Rural-Urban Continuum: Results from the Halifax STAR Project. *Journal of Transport Geography* 19(1), 51-8.

MOL, A-M. & LAW, J. (2000) Situating technoscience: an inquiry into spatialities. Centre for Science Studies, Lancaster University

MONTEZUMA, R. (2003) Ciudad y Transporte. La movilidad urbana. In M. Balbo, R. Jordan and D. Simioni (eds.) *La movilidad urbana. La Ciudad Inclusiva Santiago: CEPAL* 88: 175-191.).

MÖSER, Anke. (2010). Food Preparation Patterns in German Family Households: An Econometric Approach With Time Budget Data. *Appetite*.
<http://www.springerlink.com/content/100283/>.

PERROT, M. & DE LA SOUDIÈRE, M. (1998) La résidence secondaire: un nouveau mode d'habiter la campagne. *Ruralia* 2, 137-149

PINK, Sarah (2008). Mobilising Visual Ethnography: Making Routes, Making Place and Making Images [27 paragraphs]. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 9(3), Art. 36, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0803362>.)

PRED, A. (1986) *Place, Practice and Structure, Social and Spatial Transformation in Southern Sweden*: J 750-J 850. Cambridge: Polity Press.

RELPH, E. (1976) *Place and Placelessness*. London: Pion

SAVAGE, M.; BAGNALL, G. et al. (2005) *Globalisation and Belonging*. London: Sage.

SHELLER, M. & URRY, J. (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38: 207-226.

SOJA, E. (1999) *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso.

SPINNEY, J (2008) Improving the number, timing, and location of trips: a GPS-assisted prompted recall approach. 57th Annual Meeting of Canadian Association of Geographers, Quebec City, May 20–24.

TORNS, Teresa; BORRAS, Vincent; MORENO, Sara; RECIO, Carolina. *Las políticas del tiempo: un debate abierto*. [En línea] Ayuntamiento de Barcelona, 2006. <www.bcn.cat/nust> [Noviembre 2009]

UNITED NATIONS (2005) *Guide to Producing Statistics on Time Use: Measuring Paid and Unpaid Work*. Department of Economic and Social Affairs, New York

URRY, J. (2004) Death in Venice. In M. Sheller and J. Urry (eds.) *Tourism Mobilities: Places to play, places in play*. London: Routledge. (205-215)

VAN WEE, B.; RIETVELD, P.; MEURS, H. (2006) Is average daily travel time expenditure constant? In search of explanations for an increase in average travel time. *Journal of Transport Geography*, 14, pp. 109-122.

VROTSOU, Katerina (2010) *Everyday Mining: Exploring Sequences in Event-Based Data*. Department of Science and Technology, Visual Information Technology and Applications (VITA). Norrköping, Sweden: Linköping University, The Institute of Technology.
<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:liu:diva-58311>