

# Revisión del concepto de espacio en la movilidad urbana: del positivismo a la experiencia del sujeto en el espacio

Revisiting the concept of space in urban mobility: from positivism to the subject's experience of space

<sup>1</sup>Daniela Villouta

## RESUMEN

Los estudios urbanos han comprendido la movilidad desde diversos y complejos puntos de vista y objetos de estudio. Sin embargo, dada la naturaleza interdisciplinaria del concepto y su compleja historia de enfoques, se ha dificultado la comprensión y la resolución de las problemáticas urbanas. Esto ha impedido sentar las bases de una disciplina esencial para la comprensión de la ciudad. Específicamente, la literatura comprende la movilidad como parte de la ciudad, sin embargo, ha variado la forma de entender el espacio de la ciudad y, por tanto, esa movilidad puede ser tradicionalmente categorizada de diferentes maneras. El presente documento se enmarca en esta problematización para aportar a la construcción de un marco teórico a partir de la revisión del concepto de espacio en la movilidad urbana. Mediante una metodología de revisión de literatura narrativa y cualitativa que se desarrolla mediante los siguientes motores de búsqueda: i) movilidad urbana; ii) espacio urbano; iii) historia de la movilidad y iv) estructura urbana. Los resultados relevan el rol del entorno construido y la movilidad en la noción de ciudad desde una visión positivista hacia otras visiones en tanto objeto espacial, sistema o dialéctica. Es

posible observar que la movilidad, más allá de considerarse un sinónimo de vencer una distancia en el espacio, puede abordarse, además, desde su dimensión potencial, también conocida como capital de movilidad o la capacidad para ser móvil en el territorio. En esta oportunidad, el rol de la configuración del entorno construido junto a teorizaciones del capital de movilidad puede dar lugar a una comprensión del aprovechamiento socialmente diferenciado del territorio y las oportunidades –o barreras– creadas para la co-presencia y el encuentro en los espacios públicos.

## Palabras clave

Soledad; Barragán; Elementos sensoriales; Entrevistas.

## ABSTRACT

*Urban studies have understood mobility from diverse and complex points of view and objects of study. However, given the interdisciplinary nature of urban mobility and its complex history of approaches, the understanding and resolution of urban issues has been hindered, preventing the laying of the foundations of a discipline essential for understanding the city. Specifically, the literature understands mobility as part of the city, however, it can be traditionally categorised in different ways and*

<sup>1</sup>Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.  
<https://orcid.org/0000-0001-7706-5759>

Autor de correspondencia: Daniela Villouta.  
Dirección: Avenida Libertador General Bernardo O'Higgins  
340, Santiago, Chile.  
E-mail: [villoutadaniela@gmail.com](mailto:villoutadaniela@gmail.com)

ISSN 2735-6078 Impresa  
ISSN 2735-606X on-line  
DOI: 10.29393/UR17-1RCDV10001

meanings throughout history. This paper is framed within this problematisation in order to contribute to the construction of a theoretical framework based on the historical review of the concept of space in urban mobility. Using a qualitative narrative review methodology (Salinas, 2020), a theoretical analysis is carried out at a historical level in a non-systematic way, the review is developed through the following search engines: i) urban mobility; ii) urban space; iii) history of mobility and iv) urban structure. The structure of analysis corresponds to three main approaches, namely: i) the city as a spatial object or "artefact"; ii) the city as a "system"; and iii) emerging propositions of the dialectical city. The results highlight the role of the

built environment and mobility in the notion of the city as spatial object and system. In this way, it is possible to observe that mobility, beyond being considered a synonym of overcoming a distance in space, can also be approached from its potential dimension, also known as mobility capital or the capacity to be mobile in the territory. In this opportunity, the role of the configuration of the built environment together with theorisations of mobility capital can give rise to an understanding of the socially differentiated use of territory and the opportunities - or barriers - created for co-presence and encounter in public spaces.

#### Keywords

Mobility; Space; Space object; Urban plot.

## INTRODUCCIÓN

Una de las famosas batallas urbanísticas que nos han dejado las ciudades modernas fue entre Jane Jacobs y Robert Moses, quienes tuvieron grandes desacuerdos por sus diferentes visiones acerca del futuro de la ciudad de Nueva York. Mientras Moses buscaba reconstruir las calles para albergar grandes carreteras, Jacobs luchaba por preservar la vitalidad cultural de las calles neoyorquinas (Ardura, 2011). Este hito es probablemente una de las principales disputas sobre el espacio y la movilidad urbana, en la cual se inserta la presente investigación.

En este contexto, -aunque buena parte de los Estudios Urbanos reconoce la movilidad como una actividad urbana relacionada con el espacio, la forma y la distribución de las funciones en la ciudad, en parte como una característica inherente de la ciudad-, aun los análisis urbanos se circunscriben en un paradigma en donde la movilidad es considerada un elemento superpuesto en la ciudad. La movilidad, como parte de la ciudad, puede ser tradicionalmente categorizada de diferentes maneras en el discurso de las ciencias sociales.

Contrario a la visión positivista de Robert Moses, y a partir de las aproximaciones distinguidas por Almandoz (2020) en *Reconsideraciones epistemológicas y conceptuales sobre el urbanismo* (en base a Lefebvre, 1979) este documento propone una revisión del espacio urbano en los

estudios de la movilidad que toman a la ciudad como objeto espacial o "artefacto". Esta perspectiva es complementada con aproximaciones de la ciudad en tanto "sistema" y por propuestas emergentes que sostienen una relación dialéctica entre espacio y movilidad. Se concluye que es posible establecer los cimientos para analizar las relaciones entre diversos procesos urbanos y la movilidad a partir de la identificación de los antecedentes espaciales que se han establecido a lo largo de los últimos 50 años en esta temática.

## METODOLOGÍA

Las revisiones de literatura cumplen un rol fundamental en la elaboración de información sintética sobre un tema específico de conocimiento. El objeto de este artículo es observar vacíos, limitaciones y proporcionar una indagación novedosa en la temática de movilidad y espacio. La investigación utiliza el método de revisión narrativa (o no sistemático), que permite dar una perspectiva de evolución en un tiempo determinado mediante hitos en el desarrollo del conocimiento y que, al mismo tiempo, genera posibles perspectivas futuras acerca de cómo debiese continuar avanzando un determinado tema (Salinas, 2020).

En este caso, la metodología proporciona una visión amplia sobre el concepto de espacio en la movilidad en un período relativamente largo: un marco de los últimos 50 años (Pautasso, 2013). Para ello, se utilizan los siguientes motores de búsqueda:

- i) movilidad urbana;
- ii) espacio urbano;
- iii) historia de la movilidad y;
- iv) estructura urbana.

La revisión se basó en una selección de autores de literatura científica publicada en lengua inglesa y española. Esta segmento fue determinado mediante una estructura de análisis desde tres enfoques principales como método de clasificación de la evolución conceptual en la generación de conocimiento:

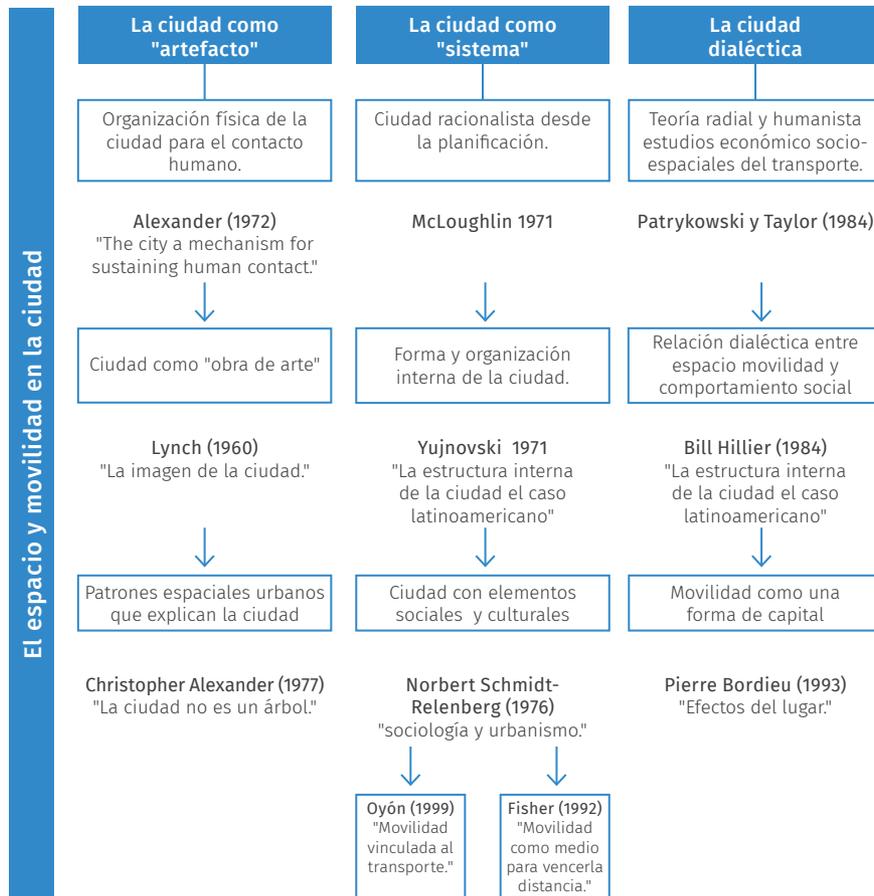
- i) la ciudad en tanto objeto espacial o "artefacto" a partir de Lefebvre (1979) en "*La révolution urbaine*", Alexander (1972);
- ii) ciudad en tanto "sistema" a partir de McLoughlin (1971), Yujnovski (1971) y
- iii) propuestas emergentes de la ciudad dialéctica a partir de Potrykowski y Taylor (1984), Bill Hillier (1984) y Kaufmann y Audikana (2020), (Figura 1).

Los enfoques de análisis permiten establecer cuáles han sido los autores relevantes, a nivel cualitativo, en la narrativa sobre movilidad y espacio, utilizando estos últimos conceptos como elementos de observación conceptual entre investigadores. Por lo tanto, esta investigación no considera autores que escapen a la estructura de análisis propuesta.

De esta manera, se busca focalizar la observación desde una dimensión espacial, priorizando aquellos autores que en la narrativa influenciaron el posterior surgimiento de otros enfoques, acotando así el campo de estudio de la investigación.

**Figura 1.**

*Esquema teórico sintético del espacio en la movilidad.*



Fuente: Elaboración propia.

## RESULTADOS

### La movilidad en la ciudad en tanto "objeto espacial"

La disputa entre la visión positivista de Robert Moses, a favor de implementar grandes infraestructuras para renovar la ciudad; y la de Jane Jacobs, quien buscaba preservar la experiencia del sujeto de a pie y la vitalidad cultural de las calles de Nueva York, ha sido uno de los puntos de partida en la problematización del espacio y la movilidad en la ciudad. En este contexto, la ciudad ha sido tradicionalmente categorizada bajo diversas aproximaciones en las ciencias sociales.

Este documento parte de la aproximación realizada por Lefebvre (1979) en *La révolution urbaine* que entiende la ciudad como objeto espacial que puede ser controlado y analizado. Desde la vitalidad urbana, Jane Jacobs, en su texto *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas* (1961) establece la movilidad como una cuestión de encuentro de personas en el espacio que tendría una incidencia directa en la decadencia urbana. Además, aborda una serie de implicancias del diseño urbano en la generación de movimiento. Por ejemplo, la propuesta de manzanas pequeñas para generar mayores puntos de encuentro entre personas.

Esta línea influye, de alguna manera, en el trabajo de Newman (1972) sobre el espacio defendible a través del control social del espacio público, en donde los condominios cerrados y los modelos de ciudad que cierran sus fachadas al espacio actúan como detractores del movimiento peatonal.

Desde la teoría del diseño urbano, como una teoría de control social, Alexander (1972) es uno de los promotores de que la organización física de los barrios debe fomentar el contacto humano. En "*The City a Mechanism for Sustaining Human Contact*" Alexander (1972) se aproxima a la acepción de movilidad como el encuentro y la interacción en el espacio, partiendo desde la continuidad del espacio público, como elemento central. Tanto el diseño urbano como la vitalidad urbana se insertan en la idea de la ciudad como un elemento susceptible de ser analizado y controlado, idea muy cercana al funcionalismo y a la relación de causalidad entre el espacio, la movilidad y los distintos fenómenos analizados.

### La movilidad en la ciudad en tanto "sistema"

La idea de la ciudad como objeto espacial puede ser complementada por la perspectiva de ciudad en tanto "sistema" o estructura, visión que conformó la base de la planificación urbana y regional desarrollada en los años sesenta y setenta (McLoughlin, 1971). Si bien esta corriente ya ha desaparecido de la práctica de la planificación urbana, todavía persiste el enfoque racionalista de la planificación con acento en aspectos físicos (uso del suelo, equipamientos, infraestructura). La idea de ciudad como sistema es asimilable a la ciudad como "artefacto", ya que introduce elementos sociales, culturales, políticos, incluso fisiológicos, ausentes hasta entonces.

Paralelamente, Óscar Yujnovski en *La estructura interna de la ciudad. El caso latinoamericano* (1971) constituye un intento sistemático por abordar la forma y organización interna de la ciudad y su efecto en la vida cotidiana en Latinoamérica. A partir de la precisión de los aspectos teóricos de la estructura urbana, el arquitecto argentino y planificador urbano, hace un recorrido histórico, desde la fundación colonial, de su consolidación como ciudades modernas y de la evolución de los procesos de urbanización de las ciudades latinoamericanas, destacando las características de las estructuras urbanas resultantes.

Yujnovski (1971) contempla la ciudad en tanto sistema interrelacionado de actividades en el espacio, donde juegan diferentes variables en esquemas más amplios que los que se habían llevado hasta el momento. En este intento por complejizar la comprensión de la ciudad, Norbert Schmidt-Relenberg en *Sociología y Urbanismo* (1976), incorpora una visión sistémica que incluye elementos sociales y culturales en la ciudad. Esto permite un abordaje más adecuado para la forma urbana en el marco de la racionalidad de la planificación normativa (Almandoz, 2020).

Las teorías más sustantivas sobre la ciudad que logran abordar la relación entre espacio y movilidad -aunque no reconocida como tal- fueron principalmente aquellas centradas en la imagen urbana. Estas contribuciones también son asimilables a la noción de ciudad como obra de arte desde las categorizaciones de ciudad de Lefebvre. En esta línea, Lynch (1960) se interesa incluso por cualidades visuales de la ciudad como el arte y la arquitectura y su relación con estructuras físicas y mentales de la ciudad.

Sin embargo, la investigación que logra una continuidad a la fecha, son nuevamente los trabajos de Christopher Alexander (1972, 1977). Uno de los principales aportes de Alexander (1977) son los patrones espaciales del diseño urbano que explican las principales transformaciones del entorno construido. Esta línea fue la base de los aportes desarrollados por el Laboratorio de Sintaxis Espacial en la Universidad College London desde los años ochenta por Bill Hillier (1984).

Hasta acá, la mención de movilidad en las ciencias sociales alude, más bien, al encuentro y la estructura de forma causal. Es decir, es la forma del espacio en la ciudad la que puede favorecer o restringir el desplazamiento de las personas. Al mismo tiempo, y en una esfera ligada a la ingeniería, la ciudad se entrecruza e influye con el concepto de transporte, también de forma causal como un elemento técnico introducido. De esta forma, se ignora la complejidad de las dinámicas territoriales donde se insertan.

Por su parte, Oyón (1999) reconoce que esta acepción de movilidad y transporte en el espacio está inserta en el paradigma de la causalidad muy ligado a la modernidad y al inicio de la ciudad industrial, que es cuando se construye un territorio urbano adecuado a las condiciones de producción y de consumo. Es entonces, a partir de la estructura o noción de la ciudad sistema que ya se argumentó, que surgen "condiciones generales" que deben permitir el funcionamiento de dichas estructuras. Entre estas condiciones están las infraestructuras que posibilitan la movilidad de las personas en el espacio: los medios de transporte. El trabajo de Fischer (1992) declara la movilidad como una forma de vencer una distancia en el espacio, junto a los medios de transporte, como elementos que permiten el equilibrio de los efectos de la segregación

y fragmentación de la ciudad, intrínseca de la ciudad industrial y su evolución. El aumento de la necesidad de desplazamiento atribuida a los medios de transporte, posiciona la movilidad de manera sobrepuesta a una estructura espacial económica y social.

Una síntesis de las diferentes acepciones del espacio en la movilidad realizado hasta los años noventa es realizado por Carme Miralles-Guasch en "Ciudad y transporte: el binomio imperfecto" (2002) y en "Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad" (2003), junto a Ángel Cebollada. Los autores sostienen que desde el siglo XIX el paradigma de causalidad acompaña a todos los estudios que analizan las infraestructuras, la movilidad y los sistemas de transporte en el espacio.

Los enfoques revisados hasta acá se fundamentan en dos argumentos centrales: el determinismo tecnológico que sostiene que todos los cambios derivados de la estructura espacial de la ciudad dependerían de los avances tecnológicos. Y la ley del mínimo coste desde un enfoque economicista, en donde la causa que explicará todo comportamiento social y forma de la estructura urbana de la ciudad dependería del equilibrio entre todos los costes asociados.

Ahora bien, no es hasta los trabajos de Giampietro en 1988 que se sostiene que la influencia determinista en la movilidad también cuenta en el sentido contrario. Vale decir que la movilidad y sus infraestructuras también pueden influir sobre el espacio, esta idea toma fuerza a principios del siglo XX, entendiendo la movilidad como una característica urbana integrada al espacio (Erba, 1989).

Sin embargo, durante este periodo existieron importantes críticas al determinismo declarado. Entre ellas, Braudel (1967) pone en alerta sobre la visión de la historia basada en un determinismo de la sustitución tecnológica de las infraestructuras. Como lo realizan también Flichy (1991) a partir de los efectos de la suburbanización; Salomon, (1992) mediante los factores asociados según cada contexto y Gómez-Ibáñez (1985) a partir de los errores metodológicos de aislar variables bajo modelos deterministas. En síntesis, Miralles (2002, 2003) logra sistematizar claramente la transición desde un paradigma de causa-efecto hacia una relación dialéctica de la movilidad, los medios de transporte y el espacio.

### La movilidad en la ciudad en tanto sistema dialéctico

En toda transición de paradigma existen discordancias, crisis metodológicas y conceptuales que dirigen los estudios hacia un nuevo paradigma. Potrykowski y Taylor (1984) podrían ser los que inician este proceso con estudios económico-socioespaciales del transporte, inspirados en la teoría radical y humanista. En esta línea, Miralles (2002) establece un recorrido por la relación entre la ciudad y el transporte argumentando que hemos dejado atrás el paradigma de la causalidad, para transitar hacia un paradigma dialéctico en donde cada uno es

producido por el otro. En otras palabras, la relación entre espacio, movilidad y transporte es recíproca y circular en el tiempo.

Una de las principales crisis de la aproximación causal, de cuño positivista, técnico y económico, es la tendencia a desconocer la interacción entre movilidad y el espacio de localización de actividades y su relación con la dimensión social. En esta línea, se reconocen dos importantes aportes con raíces en la noción de ciudad como sistema o estructura, que abordan la movilidad y el espacio de manera dialéctica y que, además, incorporan la dimensión social como una capacidad de las personas.

Con raíz en los estudios de Alexander (1972), los trabajos de la Sintaxis Espacial desarrollados por Hillier, Hanson y sus colegas en los años ochenta en Londres, retoman la noción de ciudad en tanto sistema y complementan esta aproximación con la relación dialéctica entre espacio, movimiento y comportamiento social. Se refiere a la teoría social del espacio levantada por Hillier en *Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture* (1996) y al conjunto de técnicas analíticas sobre la estructura espacial y la relación con la sociedad.

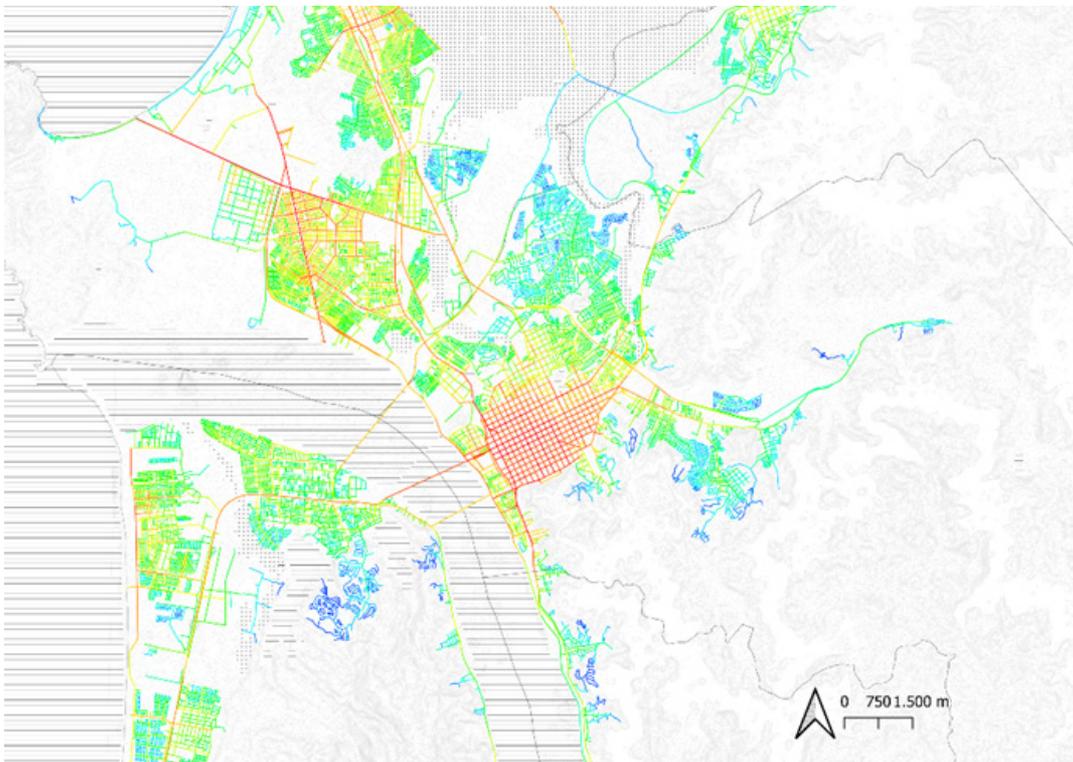
La teoría social del espacio revela la lógica social del espacio entendiendo que la sociedad tiene una lógica espacial y el espacio tiene una lógica social (Hillier y Hanson, 1984). Es probable que esta aproximación difiera en tanto a la forma de entender la dialéctica que refiere Miralles (2002). La sintaxis espacial hace alusión más bien a los efectos sociales del diseño espacial de las ciudades -en sus distintas escalas- y la relación dialéctica en tanto la ciudad es planificada y producida por las personas con capacidad de transformar el espacio para generar determinado comportamiento social. Es posible observar ideas funcionalistas en la concepción de reglas que afectarían el comportamiento de las personas en el espacio.

Una de las principales líneas de trabajo de los teóricos de la sintaxis ha sido la relación de la trama urbana (en su escala local y global) y la configuración del entorno construido con la posibilidad de posibilitar o restringir los encuentros y la co-presencia en el espacio, en tanto condición base para la interacción social y para la vitalidad urbana que revisamos en Jacobs (1961). Bill Hillier y Alan Penn en *Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement* (1993) desarrollan la teoría del movimiento natural, estableciendo las relaciones de influencia mutua entre la configuración del entorno construido, la movilidad peatonal y las actividades en el espacio (Figura 2). El enfoque permite entrega una predicción del potencial de movimiento que tiene una determinada estructura urbana a partir del nivel de integración de esta, tal como se observa en el caso de una metrópolis latinoamericana como Concepción en Chile.

La teoría del movimiento natural ha salido a la luz como fenómeno formal y empírico gracias a la aplicación de nuevas técnicas de análisis configuracional de la sintaxis espacial. "Sin movilidad la mezcla de

**Figura 2.**

Análisis del movimiento potencial en el área Metropolitana de Concepción mediante los valores de integración de la trama urbana.



Fuente: Elaboración propia.

diferencias no puede producirse”, es decir, el espacio público tiene el potencial de “recomponer lo que la sociedad divide” (Hanson y Hillier, 1987, p. 265), demostrado de esta forma que los patrones de movimiento de las personas están determinados globalmente, es decir por la relación de las partes con la estructura mayor, no localmente (únicamente de las partes entre sí) y que solo es posible comprenderlos a partir de parámetros sintácticos situando la zona en un contexto urbano mayor. Esta aproximación resulta relevante para abordar procesos de segregación socioespacial o integración social, como han desarrollado recientemente Vaughan (2018).

Según la teoría del movimiento natural en los sistemas urbanos, la configuración del entorno construido es el principal generador de los patrones de movimiento de los peatones. En general, los usos del espacio actúan como atractores y multiplicadores de desplazamientos en la ciudad. Sin embargo, el efecto multiplicador de las actividades en el espacio supera con creces los efectos de la configuración del entorno construido, es decir que tiene mayor potencial para aumentar el movimiento en el espacio. El argumento de Hillier (1993) es que la configuración es el generador primario de movimiento. Sin comprender este movimiento, que se denomina movimiento natural, no podemos entender el movimiento peatonal

urbano, ni la distribución de las actividades, ni la propia morfología de la red urbana. Claramente, los aportes del equipo de sintaxis espacial adolecen de cierto determinismo físico y arquitectónico y, aunque reconocen que la lógica espacial que analizan corresponde a la base mínima generadora de un comportamiento, esa lógica espacial no asegura la interacción social. De hecho, han declarado que estos patrones pueden variar según determinado contexto cultural y condiciones de alta desigualdad urbana.

El sociólogo Vincent Kaufmann en *"Motility: Mobility as Capital"* (2004) y una serie de trabajos posteriores realizados en École Polytechnique Fédérale de Lausanne, construye la idea de que la movilidad en su interacción con el espacio puede ser entendida como una forma de capital en si misma, vale decir que puede ser acumulada, transformada o transferida. Kaufmann (2004) se basa en los trabajos de Pierre Bourdieu sobre capital social, cultural y simbólico y posteriormente en "Efectos de lugar" (1993), para dar cuenta de que la capacidad para ser móvil de los sujetos en el espacio depende de otras formas de acumulación de capitales.

Así, a mayor capacidad para ser móvil, mayores son las oportunidades y el universo de movilidad y, en consecuencia, aumenta el acceso a otros recursos. Sin embargo, esta relación secuencial sólo es posible cuando la movilidad potencial es transformada en movilidad practicada (efectiva). Para que esto suceda intervienen variables espaciales y variables subjetivas de los individuos. Es en este punto donde Kaufmann logra articular las dimensiones culturales, incluso cognitivas, en el concepto de espacio y movilidad con el fin de construir herramientas para la integración social.

Más recientemente, Vincent Kaufmann y Ander Audikana en *Mobility capital and motility* (2020), junto a los trabajos en Argentina de Blanco et al., (2015), y otros autores de la *Red Contested Cities en Chile* (López Morales, 2015), destacan el valor de abordar la movilidad como un potencial de movimiento. De esta forma, los autores evidencian la articulación entre condiciones materiales de las personas y su capacidad física para concretar el movimiento.

En otra línea, Levy (1993) indaga sobre la idea de capital espacial como atributo del sujeto, por ejemplo, el hábitat o la movilidad, o bien de un "capital urbano" para finalmente plantear la idea capital espacial, entendido como todas aquellas ventajas del territorio que potencial la movilidad (Levy, 2011). La lectura crítica que Kellerman realiza de los trabajos de Kaufmann y Levy, lo llevan a abandonar el concepto de capital espacial, en favor de la movilidad potencial. Es decir, la capacidad de ser móvil en el espacio derivada del estudio de la biología molecular dentro del cual se distinguirían variables "activas" (el sujeto se moviliza), y "pasivas" (el sujeto es accesible para otros), así como efectos centrífugos, centrípetos y detonantes del movimiento (Kellerman, 2012, p. 180).

Finalmente, Fournier (2003) levanta una última variante relativamente autónoma dentro de la conceptualización de capital espacial como

atributo de los sujetos (por ejemplo, la capacidad física o cognitiva para moverse en el espacio) relacionado con las diferentes escalas urbanas de apropiación. El autor define capital espacial como "la aptitud para poder utilizar diversas escalas geográficas" (Fournier, 2003, p. 7), es decir que la movilidad dependería de la capacidad del individuo. De manera afín, se ha planteado que el capital espacial depende de la capacidad de "gestionar la distancia", mediante la articulación de diferentes movilidades (activas, motorizadas, incluso náuticas y aéreas), diferentes formas de utilización de las telecomunicaciones (manejo de tecnología e inteligencia artificial) y ciertas formas de proximidad (localización geográfica central o periférica).

Los tres enfoques mencionados anteriormente tienen la capacidad de observar aspectos subjetivos e individuales de las personas, frente a los enfoques estructuralistas anteriores en que su capacidad se centra en reconocer el potencial del espacio construido, pero no aquellas dimensiones variables de los sujetos.

## CONCLUSIONES

Efectivamente, la movilidad como parte de la ciudad puede ser tradicionalmente categorizada de diferentes maneras y acepciones a lo largo de la historia, este trabajo realiza una revisión desde el discurso de las ciencias sociales y los estudios urbanos, contraponiendo una visión positivista a la noción de ciudad como "objeto espacial" en base a Lefebvre (1979) en *La révolution urbaine*. La revisión del espacio urbano en la movilidad en tanto diferentes aproximaciones de ciudad permite comprender los enfoques de "artefacto" y "sistema". Así, se concluye que es posible establecer los cimientos para analizar las relaciones entre diversos procesos urbanos y la movilidad –como la segregación y la integración social– a partir de la revisión de los últimos 50 años de la incorporación del espacio en los antecedentes que se han realizado en esta temática.

En primera instancia, vimos la aproximación causal y positivista de la relación entre movilidad y espacio de localización de actividades que evidencia sistemáticamente Miralles (2002, 2003), así como sus respuestas dialécticas estructurales y sistémicas posteriores como el "capital de movilidad" o la "sintaxis espacial" pueden ilustrarse para diferentes momentos del urbanismo temprano como también para el urbanismo contemporáneo. A su vez, estas dimensiones remiten también a dos dinámicas de interés para los estudios urbanos críticos. Por un lado, una mirada que se interesa por los atributos del territorio y la configuración espacial en procesos de transformación urbana. Por otro lado, una mirada que se interesa por los atributos particulares de los sujetos y sus capacidades en constante relación con la dimensión espacial de la ciudad.

En este sentido, la comprensión del paradigma dialéctico en la movilidad, el espacio y los habitantes que evidencia Miralles (2002) resulta relevante para abordar procesos de diferenciación espacial como la segregación

desde nuevas perspectivas como la movilidad, poco valorados aun por la literatura. Desde la aproximación de la sintaxis espacial que, si bien presenta dimensiones asimilables al funcionalismo en el urbanismo temprano, declara un interés dialéctico por la movilidad y el espacio configuracional, pero este sólo es posible cuando se da de manera integrada. De esta misma forma, un abordaje que ignore la configuración espacial del entorno construido en la movilidad reproduce los sesgos y críticas al funcionalismo y modernismo arquitectónico ya declaradas en los años sesenta.

Finalmente, a la luz de los desafíos contemporáneos de la movilidad, las aproximaciones aquí revisadas presentan el potencial de ser implementadas conjuntamente, entregando un análisis subjetivo e individual de sujeto y a la vez una aproximación de la estructura espacial de la ciudad. En su defecto, con el abordaje independiente de estos métodos se corre el riesgo de generar investigaciones sesgadas en términos de la complejidad de la movilidad, escalas y subjetividades según cada contexto social y territorial.

Se espera, por tanto, que la presente investigación sobre la idea del espacio en la movilidad pueda aportar a la construcción de un marco teórico y conceptual factible de ser discutido; que colabore en la discusión crítica de algunos problemas urbanos, específicamente aquellos vinculados a la segregación socioespacial. Al mismo tiempo, se plantea el desafío de hacer operativo el concepto de capital de movilidad, de modo que permita profundizar la línea de estudios críticos sobre movilidad que actualmente se encuentran en pleno desarrollo, y de nuevos estudios que integren estas visiones del espacio para la movilidad a las problemáticas medioambientales.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ardura, A. (2011). *Jacobs contra Moses, Urbanismo en Nueva York*. Arquitectura Viva, 137, 78.
- Alexander, C. (1972). *The City a Mechanism for Sustaining Human Contact*. En: Gutman, R. (Ed) *People and Building*. 406-434. Basic Books Inc.
- Alexander, C. (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. Oxford University Press.
- Almandoz, A. (2020). *Reconsideraciones epistemológicas y conceptuales sobre el urbanismo*. *EURE*, 46(137), 135-162.
- Blanco, J., Apaolaza, R., Bosoer, L., & Gonzalez, A. (2015). *Movilidades, desplazamientos y territorios: algunos aportes para el debate de la gentrificación*. Working Papers Serie III. Realidades de procesos de desplazamiento en América Latina: Contested Cities.
- Braudel, F. (1967). *Civilisation matérielle et capitalisme, XV-XVIII siècles*. ArmandColin.
- Bourdieu, P. (1999). *Efectos del lugar*. En: *La Miseria del Mundo*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, [Primera edición en francés, Éditions du Seuil, 1993].
- Fournier, J. (2003). *Nouvelles temporalités, changements spatiaux et inégalités sociales. L'exemple des villes pétrolières du Casanare (Colombie)*. En: *Cybergeog: European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire*, document 238. París: s/d.
- Erba, V. (1989). *Trasformazioni territoriali e infrastrutture di trasporto. Alcunicasi studio nell'area milanese*. CLUP.
- Flichy, P. (1991). *Une histoire de la communication moderne*. La Découverte.
- Giampietro, G. (1988). *La realizzazione trasporti-uso del suolo. Una rassegna della letteratura americana*. *Arkansaschivo di studi urbani e regionali*, 33, 156-20
- Gómez-Ibáñez, J. (1985). *La política de transporte como herramienta para dar formadesarrollo*. *Research en Economía del Transporte*, 2, 55-8.
- Hillier, B. (1996). *Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture*. Space Syntax.
- Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T., & Xu, J. (1993). *Natural Movement: Or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement*. *Environment and Planning B: Planning and Design*
- Hillier, B., & Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*. Cambridge University Press.

- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing.
- Kaufmann, V., Bergman, M., & Joye, D. (2004). *Motility: Mobility as Capital*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-56.
- Kaufmann, V., & Audikana, A. (2020). *Mobility capital and motility*. In: *Handbook of Urban Mobilities*.
- Kellerman, A. (2012). *Potential Mobilities*. En: *Mobilities*, 7(1). Routledge.
- Lefebvre, H. (1979). *La révolution urbaine*. Gallimard.
- Levy, J. (1993). *A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire?*. In: *Espaces Temps*, 51(51-52). École Normale supérieure de Cachan.
- Levy, J. (2011). *La mobilité comme bien public*. In: *Métropolitiques*. Association Métropolitiques
- López-Morales, E. (2015). *Gentrificación y desplazamiento en América Latina: Tres factores causales concatenados*. En: *Working Papers Serie III. Realidades de procesos de desplazamiento en América Latina*.
- McLoughlin, J. (1971). *Planificación urbana y regional*. Un enfoque de sistemas. Instituto de Estudios de Administración Local.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte*. En *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Ariel. 11-26.
- Miralles-Guasch, C. (2003). *Movilidad y Transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Documentos de trabajo, Laboratorio de alternativas, 5.
- Oyón, J. (1999). *Transporte público y estructura urbana (De mediados s. XIX a mediados s. XX): Gran Bretaña, Francia y Países Germánicos*. *Ecología Política*, 17, 17-35.
- Pautasso, M. (2013). *Ten Simple Rules for Writing a Literature Review*. *PLoS Comput Biol.*, 9(7). <https://dx.doi.org/10.1371/journal.pcbi.1003149>.
- Potrykowsky, M., & Taylor, Z. (1984). *Geografía del transporte*. Ariel.
- Salinas F., M. (2020). *Sobre las revisiones sistemáticas y narrativas de la literatura en Medicina*. *Revista chilena de enfermedades respiratorias*, 36(1), 26-32. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-73482020000100026>
- Salomon, JJ. (1992). *Le destin technologique*. Ballard.
- Schmidt-Relenberg, N. (1976). *Sociología y urbanismo*. Trad. J. Hernández Orozco. Instituto de Estudios de Administración Local (ieal). (Publicado originalmente en 1968).