



REGÍMENES DE MOVILIDAD, SISTEMAS DE CONTROL Y NUEVAS FORMAS DE EXCLUSIÓN SOCIAL

JOAN J. PUJADAS
Joanjosep.pujadas@urv.cat
Universitat Rovira i Virgili

TERESA TAPADA
Teresa.Tapada@uab.cat
Universitat Autònoma de Barcelona

No es casual el hecho de que la movilidad haya atraído el interés de una gran cantidad de especialistas en las diferentes ciencias sociales. Más allá de las ideologías del globalismo como proyecto (Beck, 2002; 2008), los procesos de globalización constituyen el trasfondo de todas las nuevas investigaciones de carácter translocal. Los nuevos objetos de estudio de las ciencias sociales, y también desde la perspectiva etnográfica, necesitan del concepto de movilidad como una pieza clave para la comprensión de un presente globalizado (Salazar y Jarayam, 2016:12).

Aquellos campos de investigación en que la movilidad constituye una dimensión inexcusable y que ocupan hoy el interés prevalente para un número creciente de etnógrafos y etnógrafas en España son las migraciones, los exilios, el turismo, y la movilidad cotidiana, como se puede comprobar leyendo el programa científico del XIV Congreso de la FAAEE. Sin duda existen otros campos de interés científico en que la movilidad y las dinámicas transnacionales ocupan también un lugar central, entre otros aquellos que analizan las diferentes formas de difusión de la cultura, las artes y las prácticas cotidianas, como la alimentación o el uso de las TIC (Giménez, 2009; Barriandos, 2011; 2013, Rosas, 2014; Arizpe y Alonso, 2001).

El objeto de esta ponencia marco, en consonancia con la propuesta contenida en la convocatoria de este simposio, pretende explorar aquellas contribuciones paradigmáticas que nos permiten profundizar críticamente en la comprensión de las diferentes formas de movilidad, incorporando siempre la perspectiva de la inmovilidad y de las barreras, fronteras y obstáculos que impiden que esta nueva precondition de la vida humana esté al alcance de todas y todos los ciudadanos (Glick Schiller y Salazar, 2013; Salazar, 2011; Shamir, 2005).

Sin olvidar que los autores de este texto practican, antes que nada, la Antropología Urbana, nuestra pretensión es lanzar pasarelas teóricas desde el campo de estudio de las formas de movilidad urbana y metropolitana hacia los otros campos de interés que abarcan este simposio. Para ello dedicaremos tres secciones a presentar los debates sobre movilidad cotidiana, desajuste espacial y regímenes de movilidad. En una cuarta sección reflexionaremos sobre el impacto que el estudio de estos objetos dentro de una epistemología crítica, tiene en el ámbito etnográfico y nos plantearemos cómo situar y concebir la



etnografía de los fenómenos móviles, a partir de un énfasis que trascienda la división sujeto-objeto para concebir la aproximación etnográfica desde un ángulo colaborativo a la luz de las diversas ponencias presentadas en este simposio, representativas de los tres enfoques analíticos planteados. Las conclusiones finales pretenden ir recogiendo los hilos lanzados previamente para sugerir una posible agenda futura.

1. Los estudios sobre movilidad cotidiana

Tras la consolidación de la expansión urbana (*urban sprawl*), con los consecuentes procesos de metropolización y suburbanización, hoy tenemos que releer el derecho a la ciudad propugnado hace casi medio siglo por Lefebvre (1978:2) como un derecho de accesibilidad y movilidad. El capitalismo tardío ha utilizado las innovaciones tecnológicas en el transporte como una forma de comprimir las coordenadas espacio-tiempo, destinadas a “acortar las distancias”. En otras palabras, estos avances han reducido el tiempo necesario para el traslado de personas de un lugar a otro o para el transporte de mercancías (Harvey, 1998). Algunos autores han llegado incluso a afirmar que hemos entrado en la era de la movilidad (Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007). Sin embargo, el impacto de la eficiencia en el transporte no se distribuye de forma homogénea y equitativa entre la población. No todo el mundo puede acceder a los medios de transporte más eficientes y costosos, y no todos los suburbios metropolitanos que rodean a las grandes ciudades están bien conectados a las principales rutas ferroviarias o automovilísticas (Jirón, 2007; Orfeuil, 2004; Ureta, 2008).

Los enfoques sociológicos, geo-demográficos y económicos, que son la corriente principal de la investigación sobre el transporte y la movilidad, trabajan con variables como la distancia, el tiempo de viaje, los medios de transporte, la multi-modalidad, las tasas de auto-contención y los orígenes y destinos geográficos. Por otro lado, la movilidad diaria que sirve a otros fines como el aprovisionamiento, las actividades de ocio, el uso de servicios especializados y el consumo cultural, queda relegada a un segundo plano o silenciada (Albalade y Bel, 2010; García-López, 2012; Kaufmann, Bergman y Joye, 2004; Small y Verhoef, 2007; Urry, 2004). En algunos casos estos estudios llegan a poder establecer correlaciones entre la elección de los medios de transporte y las opciones disponibles según el tipo de localidad o región territorial, en el marco de tipologías que tienen mayor o menor conectividad (centralidad o marginalidad) o el nivel de riqueza o pobreza (Abramo, 2008; Cervero et al., 2002; Dávila, 2012; Dercon y Shapiro, 2007; Glaeser et al., 2008).

Sin embargo, lo que los enfoques cuantitativos sobre el tema no nos proporcionan son los significados y las racionalidades que hay detrás del uso de cada tipo de movilidad en el caso de individuos, familias o grupos sociales. Un enfoque etnográfico del tema busca una comprensión más profunda de la lógica que mueve a la gente en la organización de su vida personal, familiar, laboral y residencial. En todos los enfoques etnográficos, las personas tienen rostros, marcos sociales de referencia que debemos revelar y trayectorias que tenemos que descubrir, mientras que sus acciones se basan en razones que queremos hacer explícitas y que son expresión de aspiraciones vitales. En fin, todas las personas poseen grados variables y relativos de arraigo y desarraigo, medidos en términos sociales y territoriales (Pujadas, 2012). Sin embargo, queremos enfatizar que el acercamiento etnográfico a este tema, aunque anclado básicamente en la tradición de la antropología urbana, debería siempre definirse como una contribución que busca el diálogo y la contribución al esfuerzo interdisciplinario



para comprender y documentar las nuevas formas de movilidad. Al mismo tiempo, este diálogo en el seno de la propia comunidad etnográfico-antropológica debería servir para dinamitar los compartimentos estancos a que nos conduce la hiper-especialización definida a través de las líneas temáticas de investigación.

Para situar el debate queremos presentar de manera sintética algunos de los hallazgos del proyecto de investigación que hemos compartido los dos autores (Pujadas y Tapada, 2013; Tapada y Pujadas, 2016; Pujadas, en prensa; Pujadas y Maza, en prensa) en el estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB). Tres años y medio de trabajo etnográfico nos han permitido identificar una serie de prácticas de movilidad vinculadas a los desplazamientos laborales (*commuting*) y a los de aprovisionamiento, ocio y consumo cultural. Hemos dedicado especial atención al estudio de la movilidad del personal que trabaja en la URV y la UAB, con el fin de comparar grados de metropolización diferenciados en las rutas residencia-trabajo-consumo. Nuestra aproximación empírica se basa en 75 EPOB¹, 1 grupo de sociabilidad ferroviaria y 12 sombreados², amén de centenares de entrevistas informales y el seguimiento de una red de WhatsApp commuter.

El punto de partida para analizar la trascendencia de la movilidad cotidiana es la asunción de un concepto clave: *espacio de vida*³. La vida cotidiana de las personas en las regiones metropolitanas, como la de Barcelona, presupone un porcentaje significativo de desplazamientos inter-municipales. El año 2013 5,2 millones de personas se desplazaron diariamente de un municipio a otro de la RMB. Esta cifra supone solamente un 30% de los 17,4 millones de desplazamientos diarios totales, la mayoría de los cuales se realizaron a pie a distancias próximas dentro de un mismo municipio (45,7%). Por otro lado, un tercio del *commuting* se realizó en vehículo privado, mientras que el transporte público superaba ligeramente el 20% (EMEF, 2014).

El ensanchamiento progresivo de los espacios de vida de las personas es la consecuencia de las prácticas del urbanismo neoliberal y del consentimiento cómplice de unas administraciones públicas, sobre todo locales, que toleran o fomentan la urbanización de antiguos espacios rurales en localizaciones remotas respecto a la gran ciudad. El proceso de suburbanización es constante y afecta a un número creciente de personas, en la medida en que tanto la residencia como los enclaves laborales se extienden por todo el territorio. La dislocación entre residencia y trabajo se consolida, ya que la creciente discontinuidad de las trayectorias laborales no anima a las personas a buscar residencias próximas a un lugar de trabajo, que puede verse truncado por un reajuste empresarial⁴. Por otro lado, desde la crisis provocada por la burbuja inmobiliaria, el mercado de la vivienda se ha contraído y no resulta nada fácil para la mayoría de las personas realizar un traslado de su hogar.

¹ EPOB es el acrónimo de entrevistas en profundidad de orientación biográfica.

² Seguimos la adaptación al español del término *shadowing* por parte de la investigadora chilena Paola Jirón (2011). De acuerdo con sus precursores (Wolcott 1973, Czarniawska 2014, Gaggiotti 2010, Jirón 2007), esta técnica de campo consiste en hacer un seguimiento sistemático a lo largo de jornadas completas de las actividades desarrolladas por una persona, incluyendo sus desplazamientos.

³ El término *espacio de vida* fue acuñado por el demógrafo francés Daniel Courgeau (1988). Se define como aquella parte del territorio donde se desarrollan las actividades cotidianas de una persona. Para Mendizábal (1991) sería el espacio en que se desenvuelven las relaciones sociales de cada persona.

⁴ Como una parte significativa del *urban sprawl* vemos florecer en el ámbito del consumo y del aprovisionamiento, nuevas e insospechadas localizaciones de áreas comerciales y supermercados a lo largo del territorio: en las periferias de las ciudades, en los nudos de comunicación viaria, en las estaciones de ferrocarril y en las gasolineras de las autopistas.



La vida urbana se ha metropolizado, lo que significa que un número creciente de ciudadanas y ciudadanos viven y/o trabajan en territorios suburbanos. Las ciudades grandes y medianas tienden a perder población, mientras que las poblaciones situadas en el rango de 5.000 a 15.000 habitantes no paran de crecer. El ensanchamiento de los espacios urbanizados desde la gran ciudad, Barcelona, hasta los confines de la tercera corona metropolitana e, incluso más allá, no se realiza de manera homogénea, desde el punto de vista de ofrecer a la ciudadanía unas infraestructuras adecuadas para garantizar su derecho de acceso al trabajo, a la educación, a la sanidad, al aprovisionamiento y al resto de servicios indispensables para la vida personal y familiar. Como ya señalábamos al inicio, el *derecho a la ciudad* lefebvriano se traduce hoy en día en un derecho a la accesibilidad y a la movilidad. La segunda y tercera coronas de la RMB contienen toda una geografía de lugares aislados, desconectados o mal comunicados, que someten a sus habitantes a un sobre-esfuerzo para el desarrollo de sus tareas cotidianas.

Paola Jirón (2009) nos relata cómo se organizan la vida doméstica y los desplazamientos diarios de varias personas residentes en áreas periurbanas subalternas de la región metropolitana de Santiago de Chile. Los casos relatados nos avisan de las dificultades a las que han de hacer frente los habitantes de las áreas suburbanas, todas ellas muy mal comunicadas, para acceder a sus lugares de trabajo, situados en el centro de la ciudad o en otras áreas suburbanas de nivel alto. Marta, por ejemplo, sale a pie cada día con su hija, atravesando espacios yermos y un asentamiento de chabolas hasta llegar a la escuela, luego llega a pie hasta la parada del autobús que la llevará al centro de la ciudad, pero es frecuente que los buses no paren porque ya van atestados de viajeros. En el centro de la ciudad ha de tomar otro transporte que la dejará en casa de los señores donde ejerce de cuidadora infantil y mujer de la limpieza. A las 7,00 de la tarde empieza su viaje de vuelta, con los dos transportes, una breve parada para aprovisionarse y el camino a pie que la llevará hasta su casa, a donde llega pasadas las 8,30. Allí encuentra su hija, sola, viendo la TV (Jirón, 2009:129-131).

En nuestra propia etnografía nos hemos encontrado con varios casos en los que los desplazamientos suponen, como le sucede a Marta, trayectos de más de dos horas diarias en cada dirección. Tal sería el caso de Luís, un ingeniero de telecomunicaciones, residente en Tarragona, que trabaja en un polígono industrial de la primera corona de la RMB. Su trayecto diario consiste en ir en coche particular desde Tarragona (6,45) a la población de Torredembarra, donde encuentra con facilidad aparcamiento, para tomar el tren (7,11) que le lleva hasta la estación de Sants en Barcelona (8,10), de allí sale un autobús de empresa (8,20) que lo lleva hasta su lugar de trabajo (8,50). Su jornada laboral (flexible) se prolonga hasta las 6,00 aproximadamente, iniciando su viaje de vuelta, que le permite llegar a casa pasadas las 8,00 de la noche.

La diferencia radical entre los casos de Marta y Luís residen en el hecho de que Luís adopta este itinerario como estrategia de ahorro, frente a los costes superiores que supondría su desplazamiento en coche particular o en tren de alta velocidad, lo que le supondría acortar el tiempo de viaje en más de 50 min. De hecho, dos o tres veces al mes acude al trabajo en coche. Marta, por el contrario, no posee vehículo propio y está condenada a una *movilidad inmóvil*, ya que la urbanización donde reside consiste en un *espacio de confinamiento* (Jirón, 2009). A estas diferencias en la capacidad potencial para desplazarse de manera eficiente Kaufmann las denomina *motilidad* (Kaufmann 2002, Kaufmann, Bergman y Joye 2004).



Las diferencias se extienden, por otro lado, al potencial de una y otro para conseguir otro trabajo y/o para cambiar de residencia. En el caso de Luís, tanto la elección de la residencia como del puesto de trabajo pudieron adoptarse libremente, mientras que en el caso de Marta las restricciones son mucho mayores. Su condición de clase marca diferencias estructurales. Es cierto, sin embargo, que en la actual etapa de desarrollo del capitalismo, las fronteras de clase tienden a desdibujarse. Por ello, resulta sumamente útil adoptar una perspectiva epistemológica alternativa, como la que nos ofrece Pierre Bourdieu, a través de su teoría del capital social, derivada de su crítica a la perspectiva funcionalista del capital humano y acorde con sus propuestas anteriores de capital cultural y habitus (Bourdieu, 1986). De manera simplificada, podemos decir que el capital social conecta la red social en que se haya inserto cada individuo con los recursos disponibles en el marco de cada red. El capital social consiste, pues, en una serie de recursos que los individuos pueden obtener a partir de las estructuras de las redes sociales. Dos de los recursos más importantes son la información que fluye por las redes y las obligaciones de reciprocidad que pueden generarse de la confianza mutua entre los agentes de la misma red⁵.

Más allá de la condición de clase o del capital social acumulado, las restricciones a la plena accesibilidad y a una movilidad eficiente poseen otros dos sesgos, que son importantes de reseñar. Por un lado, los itinerarios de las mujeres, como vimos en el caso de Marta, suelen ser más complejos que los masculinos, ya que incluyen la responsabilidad de acompañar a los niños a la escuela y/o de garantizar el aprovisionamiento doméstico diario⁶. La misma autora (Jirón, 2007, 181) señala que:

“(…) las prácticas de movilidad generalmente hacen que la desigualdad sea invisible, pero aún dentro de su complejidad, su multi-dimensionalidad puede develarse. Las desigualdades de género pueden ser exacerbadas por dimensiones físicas, organizacionales, temporales, y socioeconómicas de movilidad”.

Esta autora defiende que una etnografía basada en el análisis de lo cotidiano permite poner de relieve dimensiones íntimas y ocultas del comportamiento de las personas que tienen como trasfondo unas relaciones de poder y unos conflictos que se alinean en las divisorias de género, especialmente en contextos de subalternidad social y de exclusión socio-territorial.

En nuestra etnografía, que se ha centrado sobre todo en el análisis de clases medias profesionales, comprobamos cómo los sesgos de género están presentes en el marco cognitivo de las personas y de las familias en términos, no de confinamiento territorial, pero sí en términos de una motilidad diferencial. Si tomamos el caso de Isabel, una ingeniera informática residente en Tarragona, casada con un profesional que trabaja en Barcelona, podremos contemplar en qué medida los roles de género juegan un papel determinante en los ámbitos doméstico, profesional y, por extensión, en la organización de

⁵ No hay duda de que esta epistemología combina en lo substancial una perspectiva analítica de clase social con una visión no tan cerrada y simplificadora, que se representa por medio de unas cuantas categorías discretas, sino por medio de una concepción gradualista o de continuum. Por otro lado, la principal ventaja de esta aproximación es que pone de relieve una estrategia analítica de gran valor para la etnografía urbana, como es el análisis de redes sociales.

⁶ Hay que señalar, sin embargo, que en nuestra muestra el 40% de los padres de familias en etapa reproductiva cumplen en exclusiva esta tarea de llevar a los hijos al colegio, o bien lo comparten con la pareja. De todos modos, reconocemos que nuestra muestra es algo sesgada en términos de clase y de nivel de estudios, ya que la mayoría son universitarios con carreras profesionales, lo que contribuye a comportamientos algo más igualitarios a nivel de roles de género.



su movilidad. Antes de formarse la pareja, ella vivía en Reus y trabajaba en Barcelona. En sus desplazamientos diarios conoció al que hoy es su marido, residente en Tarragona, que trabajaba también en Barcelona. Cuando preguntamos a ambos si se habían planteado irse a vivir a Barcelona, él responde que consideraron el tema y que la decisión de quedarse en Tarragona respondió a una cuestión ligada a la carestía de vivienda en la gran ciudad, mientras que la versión de ella enfatizó la mejor calidad de vida en una ciudad mediana, así como la importancia de la cercanía de la red familiar, pensando en términos de su inminente etapa reproductiva. Pasados unos años, y tras haber tenido a su primera hija (ahora tienen dos), ella consiguió deslocalizar su trabajo y quedarse en casa, practicando el tele-trabajo. Actualmente debe desplazarse a su empresa barcelonesa solamente una o dos veces al mes. Con esta estrategia ella combina el desarrollo de su actividad profesional con las tareas domésticas y reproductivas a las que el marido presta bien poca atención, tiempo y esfuerzo. Aunque parece una solución imaginativa y razonable, no existe ninguna duda de que en términos de carrera profesional Isabel ha renunciado a competir por lograr una mejor posición y estatus dentro de su empresa.

Otro caso, el de Encarna, nos permite corroborar lo ya expuesto en relación al binomio motilidad-género. Mediante un traslado desde su Barcelona natal a Tarragona, hace ahora 25 años, consiguió una promoción profesional muy significativa. Viendo su futuro profesional ligado a la nueva ciudad, su deseo entonces fue trasladarse a vivir con su familia, el marido también funcionario como ella estaba dispuesto. Sin embargo, la edad avanzada de su madre, junto al rechazo de un traslado por parte de su hija adolescente, que no deseaba abandonar a sus amistades barcelonesas, impidieron llevar a cabo el traslado. La atención y el cuidado familiar, históricamente ligado al rol doméstico de la mujer, bloquearon un deseo personal en el caso de alguien a quien no le gusta viajar.

El caso de Encarna resulta muy interesante porque nos permite enlazar de nuevo las dos perspectivas que estamos analizando: motilidad y movilidad. Tanto por su poder adquisitivo, como por su accesibilidad a los medios de transporte más eficientes, su capacidad de movilidad es muy amplia, sin embargo contamos con una dimensión subjetiva: no le gusta viajar, desplazarse. Esto lo hemos comprobado en el acompañamiento que durante nuestra etnografía hemos realizado de su vida privada. Su radio de acción, los lugares donde compra, donde pasa el mayor tiempo de su vida familiar y de ocio, se reducen a unas pocas calles del Ensanche barcelonés, en un radio de no más de 500 m de su domicilio. Su movilidad de *commuting* es, por tanto, forzada y constituye una carga colateral asociada a la dislocación entre la ubicación de su trabajo y su enclave residencial.

2. Los desajustes espaciales y el acceso al empleo

Hace medio siglo, el economista norteamericano John Kain (1968) publicó un influyente artículo que inició un debate que aún está en curso. Se trata de la hipótesis conocida como *desajuste espacial* (“spatial mismatch”, en inglés), que pone de relieve la falta de coincidencia entre la ubicación residencial de los hogares de bajos ingresos y la ubicación de las oportunidades de empleo adecuado. Esta situación, estudiada por Kain en las poblaciones afroamericanas de Detroit y Chicago, ha sido confirmada por numerosos estudios posteriores como un problema que afecta a las poblaciones negras y latinas en los Estados Unidos como resultado de la segregación residencial, la reestructuración económica y la suburbanización creciente de las empresas (Ihlandfeldt y Sjoquist 1989, Ihlanfeldt 1994, Kain 1994, Stoll et al 2000).



Conseguir un empleo requiere una movilidad que no todas las personas pueden pagar, sobre todo en ciudades en expansión con planificación urbana hostil y poco o ningún transporte público suburbano. Estos procesos han sido descritos en ciudades como Montreal (Chicoine 1998) y Santiago de Chile (Jirón, 2007, 2008; Imilán et al 2015, Ureta 2008). En esta literatura etnográficamente pionera sobre la movilidad, podemos ver que, además de la condición de clase social y poder adquisitivo, existen claras divisiones de género y edad que exacerban las dificultades de acceso y, por lo tanto, limitan los derechos de estos ciudadanos a la ciudad (Chicoine 1998, Jirón, 2007).

Si en la etapa del urbanismo industrialista, el crecimiento urbano de ciudades como Barcelona, Bilbao o Manchester colonizaban nuevos territorios en un proceso de urbanización contiguo a las “ciudades viejas” (downtown), el tardo-capitalismo ha visto aflorar en los últimos decenios un nuevo tipo de formas urbanas situadas en enclaves mucho más excéntricos respecto a los centros metropolitanos, situados normalmente en puntos estratégicos, cercanos a las grandes vías de circunvalación de las grandes metrópolis. Tal es el caso de las *ciudades de frontera* (“edge cities” en inglés), situadas en los confines del territorio urbanizado (Garreau, 1991). Según este autor las *ciudades de frontera* constituyen la principal transformación en la forma de hacer ciudades que se ha producido en Estados Unidos desde hace siglos⁷. Para otros, más críticos con el fenómeno, las *ciudades de frontera* son la última generación de suburbios norteamericanos, si bien sus características formales y funcionales difieren tanto de las de los suburbios tradicionales que muchos autores tienden a contemplarlas como un fenómeno diferente. Entre las diferencias destacan su ubicación excepcionalmente lejana de los centros urbanos, la mezcla de la función residencial con la del trabajo de oficinas, así como una extrema dispersión que hace que se confundan con el territorio natural. Las *ciudades de frontera* nacieron en Estados Unidos en la década de los 80 y su éxito ha sido tan grande que actualmente dos tercios del espacio de oficinas existente en EUA se concentran en ellas⁸.

La razón que explica este fenómeno es que, en comparación con los centros urbanos, las *ciudades de frontera* ofrecen a las empresas transnacionales muchas ventajas: suelo más barato, seguridad, eficientes comunicaciones terrestres, avanzado equipamiento tecnológico y una elevada calidad de vida para sus empleados y directivos. Éstos encuentran en ellas entornos de alto valor ambiental, grandes centros comerciales, instalaciones deportivas y colegios. Todo ello en un entorno parecido al de los campus universitarios, en medio de la naturaleza. Por ello se están convirtiendo en la sede preferente de las empresas punteras de la economía tardo-capitalista y en la residencia de sus cuadros más calificados. Idealmente, al mezclar residencias y centros de trabajo se convierten en unidades urbanas funcionalmente autónomas, cuyos habitantes escapan a los atascos cotidianos generados por el commuting casa-oficina.

⁷ Para Garreau existen cinco rasgos definidores de las ciudades de frontera: 1. Han de poseer alrededor de medio millón de m² de espacios de oficina arrendables, 2. Una superficie de alrededor de 60.000 m² de espacios comerciales, 3. Ha de poseer más puestos de trabajo que alojamientos, 4. Han de ser percibidas por la población residente como lugares en sí mismos y 5. Ha de tratarse de una *new town*, ocupada hasta el pasado reciente por campos y ganado.

⁸ Actualmente existen en EUA más de 200 *edge cities* en EUA, la mitad de las cuales se ubica en la zona oriental del país, especialmente en el NE.



Sin embargo, esto constituye solamente la teoría o la cara amable de esta nueva realidad urbanística. Nathalie Chicoine analiza los efectos que ha tenido sobre la movilidad pendular cotidiana, y en especial en el caso de las mujeres, lo que ella denomina la nueva geografía del empleo, así como las dinámicas residenciales que van aparejadas en Canadá y EUA. Sobre la base de diez estudios de caso de empleadas administrativas de empresas montrealenses, Chicoine (1998) constata los desajustes personales y familiares que el desplazamiento diario desde la ciudad hasta los lejanos suburbios en que se han reubicado sus empresas. La ausencia de servicios públicos de transporte genera complejas estrategias a nivel doméstico por el uso del coche familiar entre maridos y esposas. La adquisición de un segundo vehículo o el uso de coche compartido entre las compañeras de trabajo suele ser la solución precaria a las nuevas condiciones socio-espaciales a las que aboca este reajuste espacial promovido desde el sector empresarial. Las capas más precarizadas de la escala laboral de las grandes corporaciones suburbanizadas no tienen acceso residencial a la confortabilidad que proporcionan estas nuevas ciudades de frontera. La hipótesis del desajuste espacial, pues, no se restringe, como sugiere la mayoría de la literatura norteamericana, a las minorías étnicas y raciales, sino que abarca un espectro mucho más amplio.

Desde una perspectiva estrictamente etnográfica el tema de las *edge cities* ha sido abordado en el caso de la Ciudad de Santa Fe, situada en los confines de la Ciudad de México por Margarita Pérez Negrete. En el extremo oeste de Ciudad de México se creó hace treinta años el Campus de la Universidad Iberoamericana, que se constituyó en la primera colonizadora de uno de los pocos espacios disponibles del suelo urbano de la gran metrópoli, situado al pie de la autopista México-Toluca⁹. Desde entonces hasta ahora esta área ha crecido con la ubicación de las sedes principales de numerosas empresas de ámbito mexicano y transnacional, sedes diplomáticas, centros comerciales y escolares, así como áreas residenciales elitistas. Esta *edge city*, concebida como polo de desarrollo para facilitar la articulación de la economía nacional con la global, ha derivado en una entidad autónoma, privatizada y de espaldas al conjunto de la ciudad. Pérez Negrete (2009:36) señala cómo la intención que los planificadores de Santa Fe tenían en mente era crear un espacio ordenado, moderno y eficiente, que sirviera de modelo para cambiar la imagen de la ciudad entera. Sus habitantes debían ser “prototipos de ciudadanos del progreso”. El problema es que la mayoría de los habitantes de la ciudad no responden a ese modelo y se ven por ello excluidos. En lugar de constituirse como un espacio que, como mancha de aceite, irradiara progreso más allá de sus fronteras, se ha constituido en un espacio cerrado y ajeno al conjunto de la ciudadanía. Un espacio, por otro lado, hostil, privatizado y sin espacio público: una verdadera e inexpugnable fortaleza¹⁰.

⁹ Las obras de construcción de la UIA se iniciaron en 1982 en unos terrenos cedidos por el Gobierno Federal, ya que las antiguas instalaciones de la mencionada universidad en Coyoacán habían sufrido grandes daños en el terremoto de 1979. Hasta entonces, Santa Fé había contenido algunas industrias pesadas y contaminantes y había sido un centro de gestión de residuos urbanos.

¹⁰ El año 2009 Joan J. Pujadas se encontraba dictando un curso en la Universidad Iberoamericana e invitó a la Dra. Pérez Negrete a dar una clase práctica, consistente en una visita a pie con los alumnos por Santa Fe. Una de las constataciones más perturbadoras de la visita fue la reacción de los cuantiosos guardas de seguridad de cada sede corporativa que salían hasta la acera para conminar al grupo a que se alejara de su edificio. Las calles, las aceras eran concebidas como parte exclusiva y privativa de la propiedad corporativa. El espacio público solamente podía ser transitado en coche, con excepción de las áreas comerciales y de servicios, pero aún allí los derechos de ciudadanía se reducían a los derechos de las personas en tanto que consumidores.



3. Los regímenes de movilidad

Ciertos enfoques críticos en antropología y otras ciencias sociales han planteado el carácter desigual del acceso ciudadano a la movilidad. Desde las narrativas canónicas sobre la globalización se ha insistido de manera indiscriminada en los procesos que han llevado a la compresión del espacio-tiempo, merced a las nuevas tecnologías, como si se tratase de un avance absoluto e indiscutible para toda la humanidad. Ciertamente, hoy en día se puede estar presente (física o virtualmente) en tiempo real en cualquier acontecimiento que se desarrolle en cualquier punto del planeta. Sin embargo, el disfrute de una movilidad eficiente, accesible, rápida y sin limitaciones está desigualmente repartido entre los diferentes estratos y grupos de la sociedad (Shamir, 2005; Glick Schiller y Salazar, 2013).

Ronen Shamir (2005) en su trabajo pionero sobre movilidad, fronteras y sistemas de control argumenta que la globalización, además de ser generadora de nuevos y diferentes tipos de movilidad, lleva aparejados sus propios principios de cierre. Postula la existencia de un nuevo principio cultural-normativo de tipo global que sirve de contrapeso a las doctrinas de derechos humanos, haciendo prevalecer los criterios de seguridad (a nivel global, nacional y local), instaurando lo que denomina el paradigma de la sospecha, mediante el que se ejercen diferentes formas de biopolítica orientadas a estigmatizar y cerrar el paso a determinadas categorías de personas.

Glick Schiller y Salazar (2013) se alinean junto a Shamir por lo que respecta a la crítica hacia los posicionamientos un tanto naïf de algunos académicos que celebran tanto la “muerte de la distancia” (Cairncross, 1997), como el “giro hacia la movilidad”, entendida como libertad de movimiento indiscriminada (Urry, 2007). En la misma línea de argumentación, Franquesa (2011) afirma que el enfoque del “giro hacia la movilidad”, reifica los marcos contextuales en los que ésta se produce, como si se tratara de espacios neutros (y exentos de control y de prácticas de poder segregacionistas) donde se produce una nueva movilidad generalizada. Frente a esta visión positivista, Franquesa plantea la necesidad de un enfoque dialéctico que ponga de relieve en contextos específicos la doble dinámica de movilidad e inmovilidad (continuidad y cambio), tomando como referencia empírica su análisis de los cambiantes patrones de acumulación de la industria turística sobre el territorio, en este caso el barrio de Sa Calatrava en Palma de Mallorca (Franquesa, 2013).

La celebración del “giro hacia la movilidad” (*mobility turn*) suele operar como coartada para justificar los procesos de redefinición funcional del territorio a diferentes escalas: 1, en forma de relocalizaciones empresariales, como hemos visto en el caso de las ciudades de frontera, y 2, en forma de deslocalizaciones empresariales a nivel global, que han generado fenómenos como el de las industrias maquileras en América Latina, al servicio de empresas con sede en EUA, o el fenómeno del desplazamiento de la producción textil y siderometalúrgica desde los países industriales occidentales hacia Asia, dando lugar a la emergencia de nuevas economías, conocidos como, primero, como los “Cuatro dragones” (Corea del Sur, Hong Kong, Taiwán y Singapur), después los “Tigres asiáticos” (Malasia, Indonesia, Filipinas y, también, Vietnam, Laos y Camboya), o el caso de los países con mayores economías emergentes, conocidos por el acrónimo “BRICS”: Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica¹¹. Ambos tipos de

¹¹ La categorización de los BRICS, impuesta por el periodismo económico, especialmente el Financial Times, contrasta con otra categorización referida a los países de la UE en fallida, tras la crisis del último



deslocalización empresarial se insertan en la misma lógica de competitividad y de reducción de costos de producción, por medio de la colonización de suelo barato en las inmediaciones de los grandes centros metropolitanos occidentales, o mediante la búsqueda de mercados de trabajo alternativos a nivel planetario en que los costos del factor trabajo son sensiblemente inferiores (Borja, 2003)¹².

La redefinición funcional del territorio en cada espacio particular es el resultado de la conjunción de lo cercano y lo remoto, esto es, de un juego de escalas, donde interactúan instancias globales, regionales y locales. Lo local no se explica por sí mismo. Lo global y lo local son elementos constitutivos de la dialéctica del territorio con los nuevos proyectos productivos y especulativos, con las regulaciones administrativas y con la reorganización de las relaciones sociales correspondientes (Kearney, 1995). No se trata, en todo caso, de territorios neutros, sino de lugares donde se ejercen y proyectan sistemas normativos y de control, en base a ideologías, imaginarios y prácticas sociales y de poder. Transitar por el territorio puede ser muy fácil o muy difícil, en función de las circunstancias locales que caracterizan cada caso y del perfil social, jurídico y étnico-racial de cada persona.

La emergencia de la perspectiva analítica del transnacionalismo, como paradigma superador del nacionalismo metodológico, ha supuesto un vuelco muy importante en la agenda de los estudios sobre migraciones (Kivisto, 2001). Por un lado, siguiendo la estela de los estudios económicos sobre la implantación de grandes conglomerados empresariales transnacionales, muchos expertos en migraciones han adoptado el paradigma hegemónico del transnacionalismo en el sentido de pensar las migraciones como otra forma de atravesar fronteras nacionales en un contexto de declive de la capacidad de los estados por controlar las fronteras y, por otro lado, como la pérdida por parte del Estado-nación de su capacidad para formar y disciplinar a sus propios sujetos (Glick Schiller, Basch y Szanton Blanc, 1995; Kearney, 1991).

Sin olvidar hasta qué punto la globalización ha ido tejiendo profundas y amplias redes de interdependencia entre sujetos, economías, culturas, flujos mercantiles y financieros, la crisis mundial ha generado en los últimos años un énfasis subrayado en el control de los sistemas fronterizos y en los dispositivos de control de flujos y de fronteras (Glick-Schiller y Salazar, 2013). Las regiones o ciudades fronterizas, que muestran la capacidad de cooperación, ayuda mutua y mestizaje entre personas sujetas a regímenes jurídicos, fiscales y sociales diferentes (Ojeda, 2009; Pujadas, 1999), están siendo sitiadas y amuralladas por dispositivos biopolíticos, creando enemigos exteriores y agitando de manera populista la sospecha hacia el otro y el miedo a la diferencia. Estas políticas de la diferencia pretenden agudizar los contrastes entre unos y otros sujetos fronterizos, exacerbando rasgos culturales dualizados, imponiendo controles y filtros a los flujos de personas, destruyendo los puentes surgidos de la convivencia y de la experiencia cotidiana transfronteriza, construyendo en fin unas identidades de choque que convierten el estatus para-legal de los indocumentados, inmigrantes sin residencia definitiva y exilados en una situación de permanente inseguridad e indefensión (Besserer, 2013; Pujadas, 2011).

decenio. Nos referimos a los PIIGS: Portugal, Irlanda, Italia, Grecia y España.

¹² Según datos proporcionados por Borja (2006: 141), el coste de la mano de obra, expresada en dólares por hora en el año 2003, era: EUA (22,0), Alemania (29,9), Gran Bretaña (20,4), España (15,0), Hungría (6,0), Polonia (5,4), Brasil (2,7), México (2,5) y China 0,64).



4. Reflexiones en torno a nuevas perspectivas analíticas: hacia una antropología de la (in) movilidad

Las complejas relaciones entre el territorio y las prácticas sociales de los grupos humanos que lo habitan, ha sido un tema recurrente de la antropología urbana desde sus orígenes en la Escuela de Chicago; el tamaño de la unidad de análisis etnográfica, obedecía a las limitaciones técnicas propias de la observación antropológica, delimitando sectores de áreas urbanas que habitualmente coincidían con límites de barrio. Esta perspectiva de la antropología urbana clásica ha dado lugar a etnografías que ilustran la diversidad de formas de apropiación, uso y representación del espacio habitado y sus múltiples efectos en la construcción de identidad individual y colectiva hasta el momento actual. Sin embargo, la intensificación de las (in)movilidades visibles o invisibles, propias de los procesos de expansión capitalista en la era de la globalización, cuestionan estos límites de la antropología urbana heredera de los patrones espacio-temporales propios del estructural-funcionalismo. En el nuevo contexto, como ejemplifican Gupta y Ferguson (1997), la antropología ha de ser capaz de explicar cómo la distancia entre las élites de Bombay y Londres, puede ser mucho más corta, que la distancia social entre clases en cualquiera de las dos ciudades mencionadas.

El estudio de la cultura en el contexto urbano cada vez más desterritorializado, interconectado y global, constituye un reto para la antropología que ha de enfrentarse al análisis de los fenómenos culturales en ámbitos dinámicos, sin fronteras fijas, productoras de prácticas culturales multisituadas y/o fuertemente relacionadas con el espacio virtual. Este cambio de escenario plantea nuevos retos y oportunidades a la disciplina, aportando miradas y conceptualizaciones renovadoras sobre las prácticas sociales contemporáneas; complejas, conectadas y cambiantes.

Actualmente existe una producción antropológica que describe estos fenómenos y que dirige su atención hacia nuevas formas de análisis de lo urbano en su complejidad, mientras aporta nuevas miradas útiles para el debate, tanto en producción de contenido teórico-metodológico como en el análisis empírico, abriéndose a perspectivas más acordes con las dinámicas y procesos actuales, como son los estudios sobre espacios de frontera, procesos migratorios, fenómenos culturales multisituados o globales como el turismo y el sentido de la autenticidad sobre el patrimonio, la producción cultural, los procesos de segregación étnica/clase/género entre otros y los efectos que dichas representaciones implican en la definición de las políticas de organismos internacionales, nacionales o a nivel local.

Desde un posicionamiento crítico nos preguntamos cómo debemos situar y concebir una etnografía de los fenómenos asociados a la movilidad y a su reverso obligado, la inmovilidad, capaz de trascender la perspectiva dual sujeto-objeto y los límites dictados por la tradición antropológica. En este sentido las aportaciones de los ponentes de este Simposio dedicado a los “Regímenes de movilidad, sistemas de control y nuevas formas de exclusión social” dan muestra de la creatividad de nuevas apuestas analíticas y de las renovadas inquietudes epistemológicas. Siguiendo los tres ejes de la movilidad y sus múltiples expresiones identificadas al inicio de esta ponencia: la movilidad cotidiana, el desajuste espacial y regímenes de movilidad; presentamos los trabajos seleccionados.

En primer lugar, el debate de las diversas formas de experimentar la movilidad podemos considerar los trabajos enfocados al análisis de la movilidad cotidiana de la población y su interpretación desde un punto de vista territorial y social. Las ponencias



presentadas en este simposium enfocadas a la movilidad cotidiana, amplían la mirada analítica tradicional a partir de análisis de las representaciones y del carácter simbólico de los medios de transporte elegidos para realizar los desplazamientos; la incorporación de técnicas de observación y acompañamiento (o shadowing) como la actividad de paseo en grupo y sus significados emancipatorios, entre otros; incorporando matices a las múltiples experiencias de la movilidad.

José Luis Anta en su texto *Moverse, esperar, escapar. Observar a través de una estación de autobuses*, propone la estación de Jaén como campo empírico estratégico y privilegiado que trasciende el concepto clásico de no-lugar (Augé, 1993). La estación se convierte en un lugar escenario de dinámicas negociaciones físicas y emocionales, donde el Estado y las empresas postcapitalistas, despliegan un constante orden normativo de disciplinamiento, vigilancia, mercantilización, control del riesgo y trans-tradicionalidad, tanto sobre los cuerpos de los sujetos, como en las prácticas éstos puedan generar.

Para Miren Urquijo, la etnografía móvil como técnica y los itinerarios creados para ser recorridos de forma colectiva por el río Urumea en Donostia, le sirve de escenario para desarrollar las potencialidades de la etnografía móvil a las movilidades urbanas. Urquijo en su comunicación *Itinerancias, memoria y creación* nos presenta el caminar como forma de analizar y percibir los paisajes humanos y físicos que se suceden durante una movilidad elegida como actividad de ocio y esparcimiento y por lo tanto cotidiana pero no estrictamente obligada. La perspectiva de género, ausente en tantos trabajos sobre las prácticas de la movilidad añade elementos de identificación y uso del espacio público por parte de las mujeres que comparten el acto de caminar juntas y como medio de ocupación del espacio público además de para la intervención artística como práctica transformadora.

También desde una perspectiva de género, Gaëlla Loiseau en “Odología y contestación nómada” muestra el seguimiento en su caminar de una mujer *manouche* en Francia como acto de reivindicación frente a las políticas públicas de gestión de la movilidad de las comunidades gitanas en Francia. Loiseau ha basado su investigación en su dilatada experiencia de mediadora con población gitana nómada, para presentar el camino de una mujer *manouche* en su deseo de “sudentarizarse” como acto de reivindicación política, cuestionando así la etiqueta impuesta por las políticas sociales para las comunidades gitanas nómadas que la obligaban a circular estrictamente en los circuitos y espacios previstos por el gobierno. El reconocimiento del Estado de su reclamación, la llevó a ocupar un “hábitat adaptado” fijo, pasando así de un hábitat móvil a un hábitat sedentario, lo que lejos de ser una solución al problema, ha resultado un encasillamiento tan restrictivo como aquel que la obligaba a circular constantemente.

Desde una perspectiva “a pie de calle”, Francisco Aix, Macarena Hernández y Mario Jordi Sánchez presentan su trabajo *Las bicicletas como bien de consumo*. En los últimos tiempos, la bicicleta se ha mostrado como una de las alternativas al transporte privado en los desplazamientos cortos. La apuesta de políticas públicas que incentivan su uso, ha implicado un auge de la bicicleta como medio de transporte en movilidades cotidianas. Los autores presentan los cambios de significado o resemantizaciones de la bicicleta a partir del análisis comparativo del uso de la bicicleta en cinco ciudades andaluzas, para explorar los cambios de significados asociados a la bicicleta como bien de consumo y de distinción social, rebasando los ámbitos de la movilidad urbana y siendo objeto de consumo cultural y artístico.

Dentro de la escala urbana, pero sin abandonar el eje de las políticas de movilidad, Marta Contijoch en *Segregación espacial, movilidad y proyectos estrella en el Golfo Árabe*.



La implementación de la red de metro en Doha, Qatar, nos introduce en las estrategias desde la que las grandes corporaciones resignifican una necesidad básica, como es el acceso equitativo y asequible a la ciudad, en negocio inmobiliario y “espectáculo urbanístico”. Doha, capital de Qatar, siguiendo los modelos de desarrollo de ciudades como Dubai, se postula como ciudad de conexión en un mundo globalizado. La creación del metro como red pública de transporte urbano cumple una doble función; por un lado se presenta como un proyecto necesario y moderno en una ciudad fragmentada donde reina el automóvil privado; por otro su construcción forma parte de una operación de *city marketing* que oculta los masivos procesos de importación de mano de obra que requiere su construcción y las estrategias de inversión y especulación que mueven las verdaderas voluntades del proyecto.

En segundo lugar, y partiendo del enfoque del desajuste espacial (“spatial mismatch”) definido por Kain (1968) que engloba aquellas situaciones que definen el desajuste entre la ubicación residencial de los hogares de bajos ingresos y la ubicación de las oportunidades de empleo disponible. Las propuestas se enmarcarían en movilidades afectadas por la reestructuración económica y segregación espacial.

El trabajo de Johana Kunin *Cuando viajamos, todo el mundo quiere participar: prácticas de desarrollo y brokerage en la periferia de una ciudad intermedia de la pampa argentina*, estudia las prácticas de articulación de un grupo de emigrados a grandes metrópolis por estudios o trabajo que han regresado a su ciudad decididos a cambiar sus entornos de origen. El viaje surge así como punto de partida para “llevar al barrio fuera del barrio”: explicar y difundir para “afuera” la naturaleza compleja de las aspiraciones, logros y miedos de los habitantes de la periferia de esta localidad. La autora presenta la experiencia del “viaje” como nodal en las prácticas de articulación de y entre varios grupos que circulan entre el centro y la periferia de una ciudad intermedia del interior argentino, dedicada mayoritariamente al agronegocio sojero.

En España, la crisis inmobiliaria la precarización laboral, el endeudamiento y los recortes en las ayudas sociales han generado una precarización de los hogares con un mayor grado de vulnerabilidad. La pérdida de la vivienda familiar tanto de alquiler como de propiedad, ha obligado a las familias a una movilidad geográfica en busca de vivienda asequible y trabajo. El dramático efecto de esta situación ha generado en las familias con hijos e hijas en edad escolar es el objetivo de la investigación presentada por Bálint-Ábel Bereményi y Silvia Carrasco, *Estrategias familiares ante la crisis hipotecaria y la movilidad escolar no deseada. Identificando el triángulo de la movilidad*. El análisis permite acercarnos al impacto de la crisis en las familias con menores en edad escolar obligados/as a cambiar de escuela por traslado de vivienda familiar. Los datos obtenidos a partir de la observación etnográfica y entrevistas semi-dirigidas en asambleas de la Plataforma de Afectados por la Hipoteca (PAH) les permiten a los autores identificar lo que denominan el “triángulo de la movilidad” que opera entre las aspiraciones y experiencias de movilidad social (ascendente y descendente) de las familias; la movilidad residencial (no deseada) y la movilidad escolar (estratégica y/o inevitable) de sus hijos e hijas.

La movilidad pendular y laboral de ciudadanos marroquíes y españoles a un lado y otro de la frontera sur del Estado Español, es el escenario objeto de análisis del texto de Liliana Suarez *Modos de producción de (in)movilidad en Melilla: anotaciones etnográficas*. La autora nos acerca a la ciudad de Melilla donde se suceden lo que denomina: una compleja tensión entre el deseo y la necesidad de control y descontrol, de regulación y de tolerancia. La ciudad autónoma melillense se define y representa a partir de la triple valla vigilada por agentes de seguridad marroquíes y españoles, regulada y



financiada por la Agencia de Seguridad Europea Frontex. La valla fronteriza no genera como se presupone una inmovilidad, sino que genera movilidades selectivas y filtradas a ambos lados del espacio fronterizo: capital, trabajo, comercio, salud, educación, ocio, redes de parentesco, celebraciones vitales y religiosas se construyen alrededor de esta mal contenida (in)movilidad. La fluidez en el tránsito es hoy por hoy clave en las estrategias económicas para los ciudadanos de ambos países, en lucha por preservar a la par que invisibilizar la histórica movilidad cotidiana a través de la frontera tanto de trabajadores como de porteadores.

Por último, abordaremos los trabajos dirigidos al análisis de los diversos regímenes de movilidad. En una sociedad globalizada, las experiencias de movilidad de migrantes y refugiados dependen de factores altamente variables (tipo de migración, estatus migratorio, recursos socioeconómicos y personales, redes transnacionales, así como contextos familiares o género) lo que condiciona la capacidad de elección o capital de movilidad denominado por Kauffman como “motility” (Kauffman et al, 2004).

Anaitze Aguirre en su trabajo *Naturalización de políticas de fronteras y sistemas de género. Una relación interseccional*, se aproxima a las experiencias de movilidad y refugio de las mujeres migrantes subsaharianas que cruzan la frontera sur de la UE en Ceuta y Melilla. La frontera se configura como un laboratorio donde se ponen en práctica las políticas de control basadas en un discurso oficial de invasión y amenaza. Para la autora, la narrativa transmitida por los medios de comunicación legitiman las políticas de control al mostrar a las mujeres migrantes como víctimas sin agencia, criminales, pobres o/y fecundas y no como personas con capacidades para desarrollarse.

La perspectiva de género aplicada al contexto de la movilidad transnacional nos introduce elementos de variabilidad de las propias experiencias migratorias. Vitor López Andrade nos acerca a la situación de los procesos migratorios de personas gays, lesbianas y bisexuales, originarios de lugares donde se criminaliza las relaciones homosexuales denominado “sexilio”. En su trabajo *Entre derechos y exclusiones: refugiados por motivos de orientación sexual en Brasil y España* presenta la situación jurídica de los refugiados por razón de orientación sexual. Lopez Andrade plantea como estudio de caso los migrantes procedentes de la ciudad de Sao Paulo (Brasil) con destino Valencia (España) mostrando las inconsistencias y contradicciones jurídicas de ambos países.

Por su parte Anastasia Bermúdez en *La (in)movilidad de los migrantes y refugiados colombianos en Europa frente a la globalización y la crisis económica*, da testimonio de la gran variabilidad de experiencias de (in)movilidad pasadas y recientes de los migrantes y refugiados colombianos en Europa, en concreto de colombianos en Inglaterra y España. Este estudio es completado con el análisis del impacto de la crisis sobre los colombianos actualmente residentes en Madrid, Londres y Bruselas.

Por último, mientras los migrantes por motivo de género o por motivos económicos se mueven en un rango de opciones restrictivas, los colectivos presentados por Ignacio Fradejas y Linda M. Muelli en *Mobility regimes of United Nations employees* nos introducen un panorama diferente a partir de las experiencias de los empleados expatriados de organismos internacionales. El régimen de movilidad de estos empleados, argumentan los autores, forma parte de la identidad corporativa de la institución internacional por lo que propone un enfoque comparativo entre la sedes de las Naciones Unidas en Ginebra y Viena y las oficinas en terreno de Goma (RD del Congo) y Gaziantep (Turquía) que permita explicar los códigos y estrategias de movilidad de sus empleados entre las ciudades sede y los enclaves en terreno.



La totalidad de las ponencias presentadas plantean sus análisis a partir de trabajos de campo de corte etnográfico de larga duración e incorporando el método comparativo, ofreciendo nuevas perspectivas a los clásicos trabajos cuantitativos que han dominado la producción de los estudios sobre la movilidad en la geografía y la demografía. La perspectiva histórica integrada a las aportaciones permite analizar los múltiples efectos que la globalización genera por el aumento de la circulación de bienes, personas e información a escala local y global provocando procesos de exclusión y segregación urbana, desigualdad agudizada además por la crisis económica e inmobiliaria iniciada en el 2008.

Albergamos la esperanza que el debate que vamos a realizar en Valencia el próximo mes de setiembre suponga un avance en la clarificación de los marcos teóricos y en la epistemología asociada a esta red conectada e interdependiente de objetos de análisis.

5. Bibliografía

- Abramo, P. (2008) “El mercado del suelo informal en favelas y la movilidad residencial de los pobres en las grandes metrópolis”, *Territorios*, 18(19): 55-74.
- Albalade, D. y Bel, G. (2010) “What shapes local public transportation in Europe? Economics, mobility, transportation, and geography”, *Transportation Research Part E*, 46: 775-790.
- Appadurai, A. (1990) “Disjuncture and difference in the global cultural economy”, *Theory, culture and society*, 7: 295-310.
- Appadurai, A. (2001) *La modernidad desbordada*. México: FCE.
- Arizpe, L., y Alonso, G. (2001) *Cultura, comercio y globalización*. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Augé, M. (1993) *Los “no lugares”. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Barriandos, J. (2011) “Global art and the politics of mobility: (Trans) Cultural shifts in the international contemporary art-system”, *Thamyris/Intersecting: Place, Sex and Race*, 23(1): 313-334.
- Barriandos, J. (2013) “O sistema internacional da arte contemporânea: universalismo, ‘colonialidade’ e transculturalidade”, *Arte & Ensaio. Revista do PPGAV/EBA/UFRJ*, 25: 177-183.
- Beck, U. (1998) *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Paidós.
- Beck, U. (2002) *La sociedad del riesgo global*. Madrid: Siglo Veintiuno.
- Beck, U. (2006) *Cosmopolitan Vision*. Cambridge: Polity Press.
- Beck, U. (2008) *La sociedad del riesgo mundial: en busca de la seguridad perdida*. Barcelona: Paidós.
- Besserer, F. (2013) “Micropolíticas de la diferencia en una comunidad transnacional”. En Grimson, A. y Bidaseca, K. A. (eds.). *Hegemonía cultural y políticas de la diferencia*. México: CLACSO.
- Borja, A. (2006) “Deslocalización de empresas. ¿Temores excesivos o peligros reales?”, *Lan Harremanak Especial, Ale Bereza*:137-165.
- Bourdieu, P. (1986) “Los Tres Estados del Capital Cultural”. En *Sociológica*, 5: 11-17.



- Cairncross, F. (1997) *The Death of Distance: How the Communications Revolution will Change our Lives*. Cambridge: Harvard Business School Press.
- Castells, M. (1996) *La sociedad red*. Madrid: Alianza [primer volumen 6 de la trilogía La era de la información].
- Cervero, R. et al (2002) “Transportation as a stimulus of welfare-to-work. Private versus public mobility”, *Journal of Planning Education and Research*, 22(1): 50-63.
- Chicoine, N. (1998) “Nouvelles dynamiques métropolitaines et stratégies spatiales de la main d’œuvre: le cas d’employées de bureau montréalaises”. En Capel, H. y Linteau, P. A. (eds.). *Barcelona-Montréal: desarrollo urbano comparado/ développement urbain comparé*. Barcelona: PUB.
- Courgeau, D. (1988) *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. París: INED.
- Czarniawska, B. (2007) *Shadowing: and other techniques for doing fieldwork in modern societies*. Copenhagen: Copenhagen Business School Press.
- Czarniawska, B. (2014) “Observation on the move : shadowing”. En Czarniawska, B., *Social Science Research: From Field to Desk*. Los Angeles: Sage.
- Dávila, J.D. (2012) *Movilidad urbana y pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soucha*. Medellín: UNC Sede Medellín.
- Dercon, S. y Shapiro, J.S. (2007) ‘Moving on, staying behind, getting lost: lessons on poverty mobility from longitudinal data’. En Narayan, D. y Petesch, P. (eds.). *Moving out of poverty. Cross-disciplinary perspectives on mobility, vol. 1*. Washington: Palgrave Macmillan and The World Bank.
- EMEF (2014) La mobilitat a l’Àmbit del sistema tarifari integrat de l’Àrea de Barcelona. Barcelona, IERMB. [Available en: <http://www.iermb.uab.es/htm/mobilitat/pdf/resultatsEMEF2014.pdf>. Consultado el 14 de abril de 2016].
- Franquesa, J. (2011) “‘We’ve lost our bearings’: place, tourism, and the limits of the ‘mobility turn’”, *Antipode*, 43(4): 1012-33.
- Franquesa, J. (2013) *Urbanismo neoliberal. Negocio inmobiliario y vida familiar*. Barcelona: Icària.
- Gaggiotti, H. (2011) “Narrating expatriation and making sense of the globalization experience”. En: Bonet, E., Czarniawska, B., McCloskey, D., Jensen, H. *Rhetoric and Narratives in Management Research*. Barcelona: ESADE Business School.
- Gaggiotti, H. (2010) “Official chronicles of corporate globalization and unofficial stories of international mobility: resisting patronage of meanings?”, *Journal of Organizational Change Management*, 23(2): 157-165.
- García-López, M.A. (2012) “Urban spatial structure, suburbanization and transportation in Barcelona”, *Journal of Urban Economics*, 72(2): 176-190.
- García-Valdecasas Medina, J. I. (2011) “Una definición estructural de capital social”, *Redes: revista hispana para el análisis de redes sociales*, 20: 132-160.
- Garreau, J. (1991) *Edge City. Life on the new frontier*. Nueva York: Doubleday.
- Gershuny, J. (2000) *Changing times. Work and Leisure in Postindustrial Society*. Oxford: Oxford University Press.



- Giménez, G. (2009) “Cultura, identidad y memoria: Materiales para una sociología de los procesos culturales en las franjas fronterizas”, *Frontera Norte*, 21(41): 7-32.
- Glaeser, E. et al (2008) “Why do the poor live in cities? The role of public transportation”, *Journal of Urban Economics*, 63(1): 1-24.
- Glick Schiller, N., Basch, L. y Szanton Blanc, C. (1995) “From Immigrant to Transmigrant: Theorizing Transnational Migration”, *Anthropological Quarterly*, 68(1): 48-63.
- Glick Schiller, N. y Salazar, N. (2013) “Regimes of mobility across the globe”, *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(2): 183-200.
- Gobillon, L., Selod, H. y Zenou, Y. (2003) “Spatial mismatch: from the hypothesis to theories”, *IZA Discussion Papers (Bonn)*, 693.
- Gutekunst, M., Hackl, A., Leoncini, S., Schwarz, J. S., y Götz, I. (eds.) (2016) *Bounded Mobilities: Ethnographic Perspectives on Social Hierarchies and Global Inequalities*. Bielefeld: Transcript Verlag.
- Gupta, A. y Ferguson, J. (1992) “Beyond ‘culture’: space, identity and the politics of difference”, *Cultural Anthropology*, 7(1): 6-23.
- Hannam, K.; Sheller, M. y Urry, J. (2006) “Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings”, *Mobilities*, 1(1): 1-22.
- Hannerz, U. (1998) *Conexiones transnacionales*. Valencia: Cátedra.
- Harvey, D. (1998) *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Harvey, D. (2007) *Espacios del capital: hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- Ihlanfeldt, K. (1994) “The spatial mismatch between jobs and residential locations within urban areas”, *Cityscape*, 1(1): 219-244.
- Ihlanfeldt, K. y Sjoquist, D. (1989) “The impact of decentralization on the economic welfare of central city blacks”, *Journal of Urban Economics*, 26: 110-130.
- Imilán, W. et al (2015) “Más allá del barrio; habitar Santiago en la movilidad cotidiana”, *Revista Antropologías del Sur*, 3: 87-103.
- Jirón, P. (2007) “Unravelling Invisible Inequalities in the City through Urban Daily Mobility. The Case of Santiago de Chile”, *Swiss Journal of Sociology*, 33(1): 45-68.
- Jirón, P. (2009) *Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile* [Doctoral dissertation, London School of Economics and Political Science (United Kingdom)].
- Jirón, P. (2008) *Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile*. Londres: LSE.
- Jirón, P. (2009) “Immobile mobility in daily travelling experiences in Santiago de Chile”. En Vannini, Ph. *The Cultures of Alternative Mobilities. Routes Less Travelled*. London: Routledge.
- Jirón, P. (2010) “Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile”, *International Political Sociology*, 4(1), 66-79.
- Jirón, P. (2011) “On becoming ‘la sombra/the shadow’”. En Buscher, M. et al (eds.). *Mobile methods*. Londres: Routledge.
- Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, M. (2010) “Exclusion and Spatial Inequality: An analysis from a daily mobility perspective”, *Revista INVI*, 25(68): 15-57.



- Jirón, P. (2012) "Mobility challenges in Santiago de Chile: improving diagnosis and the need to shift the understanding of urban inequality from fixed enclaves to mobile gradients". In *Latin American Urban Development into the 21st Century*. Palgrave Macmillan UK.
- Jirón, P. y Imilán, W. A. (2015) "Embodying Flexibility: Experiencing Labour Flexibility through Urban Daily Mobility in Santiago de Chile", *Mobilities*, 10(1): 119-135.
- Jirón, P. y Iturra, L. (2014) "Travelling the Journey: Understanding Mobility Trajectories by Recreating Research Paths". En *Researching and Representing Mobilities*. UK: Palgrave Macmillan.
- Jirón, P. A., Imilán, W. A., y Iturra, L. (2016) "Relearning to travel in Santiago: the importance of mobile place-making and travelling know-how", *Cultural Geographies*, 23(4): 599-614.
- Kain, J. (1968) "Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization", *Quarterly Journal of Economics*, 82(2): 175-197.
- Kain, J. (1994) "The Spatial Mismatch Hypothesis: Three Decades Later", *Housing Policy Debate*, 3: 371-462.
- Kaufmann, V. (2002) *Re-thinking mobility*. Ashgate: Burlington.
- Kaufmann, V., Bergman, M. y Joye, D. (2004) "Motility: Mobility as Capital", *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4): 745-56.
- Kearney, M. (1991) "Borders and boundaries of state and self at the end of empire", *Journal of Historical Sociology*, 5(1): 52- 74.
- Kearney, M. (1995) "The Local and the Global: The Anthropology of Globalization and Transnationalism", *Annual Review of Anthropology*, 24: 547-565.
- Kivisto, P. (2001) "Theorizing transnational immigration: a critical review of current efforts", *Ethnic and Racial Studies*, 24(4): 549-577.
- Koslowski, R. (2011) *Global Mobility Regimes*. New York: Palgrave-Macmillan.
- Lefebvre, H. (1972) *La revolución urbana*. Madrid: Alianza.
- Lefebvre, H. (1974) *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- Mantecón, A. R. (2014) "Globalización cultural y antropología", *Alteridades*, 5: 79-91.
- Mendizábal, E. (1991) "Les noves tendències del poblament". En *Primer Congrés Català de Geografia*. Barcelona, vol. 7: 159-178.
- Nowicka, M. (2007) "Mobile Locations. Construction of Home in the Group of Transnational Professionals", *Global Networks*, 7(1): 69-86.
- Orfeuil, J. P. (2004) "Accessibilité, mobilité, inégalités: regards sur la question en France aujourd'hui". En VVAA. *Transports, pauvretés, exclusions*. Paris: Éds. l'Aube.
- Pérez Negrete, M. (2009) "Santa Fe. ¿Cómo se materializa la utopía de la transformación urbana?", *Iberoforum*, IV(7): 30-47.
- Pujadas, J. J. et al (1999) "Divididos por la frontera? Vínculos sociales y económicos entre la Cerdaña española y la francesa". En Pujadas, J. J., Martín, E. y Brito, J. P. (eds.). *Globalización, fronteras culturales y políticas y ciudadanía*. Santiago de Compostela: AGA.
- Pujadas, J. J. (2011) "Los claroscuros de la etnicidad. El culturalismo evaluado desde la perspectiva de la cohesión social y la ciudadanía". En Palenzuela, P. y Olivi, A. (eds.). *Etnicidad y desarrollo en los Andes*. Sevilla: Universidad de Sevilla.



- Pujadas, J. J. (2012) "Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa". *Biblio 3w: revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XVII, 968. [En línea: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-968.htm>>].
- Pujadas, J. J. [en prensa] "Etnografía móvil, entre el sombreado y el acompañamiento. Notas a partir del estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona", *Etnográfica*, 27(3).
- Pujadas, J. J., Maza, G. [en prensa] "Daily mobility and urban sprawl: mobile ethnography in the Metropolitan Region of Barcelona". En Ferro, L., Teixeira, J. (eds.). *Moving cities. Methodological approaches to the moving city*. Berlin: Springer.
- Pujadas, J.J. y Tapada, T. (2013) "Ethno-geography of commuting in Catalonia: the role of neighbourhood choice in urban mobility", *European Network for Housing Research Conference*. Tarragona.
- Salazar, N. (2011) "Grounding mobilities: Rethinking border-crossing tourism and migration". En Judd, E., Zhang, J. (comps.). *Labour Migration and Social Mobility in Asia and Pacific Region*. Beijing: Intellectual Property Publishing House.
- Salazar, N. (2012) "Imaginative Technologies of (Im)mobility at the 'End of the World'". En Vannini, Ph., L. Budd, O. Jensen, Ch. Fisker, P. Jirón (eds.). *Technologies of Mobility in the Americas*. New York: Peter Lang.
- Salazar, N. (2016) "Introduction. Keywords of Mobility". En Salazar, N. y Jayaram, K. (eds.). *Keywords of Mobility*. New York: Berghahn Books.
- Salazar, N. y Jayaram, K. (2016) (eds.) *Keywords of Mobility*. New York: Berghahn Books.
- Shamir, R. (2005) "Without Borders? Notes on Globalization as a Mobility Regime", *Sociological Theory*, 23(2): 197-217.
- Small, K. y Verhoef, E. (2007) *The economics of urban transportation*. London: Routledge.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006) "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*. 38(2): 207-226.
- Stoll, M. A. et al (2000) "Within cities and suburbs: Racial residential concentration and the spatial distribution of employment opportunities across sub-metropolitan areas", *Journal of Policy Analysis and Management*, 19(2): 207-231.
- Tapada, T. y Pujadas, J.J. (2016) "Urban Sprawl, residential polycentrism and metropolitan imaginaries". En *ENHR 2016 Conference: Metropolitan Dynamics: Urban Change, Markets and Governance*. Belfast.
- Ureta, S. (2008) "To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile", *Mobilities*, 3(2): 269-289.
- Urry, J. (2004) "The system of automobility", *Theory, culture and society*, 21(4/5): 25-39.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Vázquez, Á. (2015) *De la centralidad urbana al estudio del fenómeno de edge city: Santa Fé, Ciudad de México*. Valencia, Universidad Politécnica de Valencia [Trabajo final de master]. [Disponible en: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/60202/Memoria.pdf?sequence=1> Consultado el 25 enero 2017].
- Wolcott, H. (1973) *The man in the principal's office. An ethnography*. Walnut Creek, CA: Altamira Press.