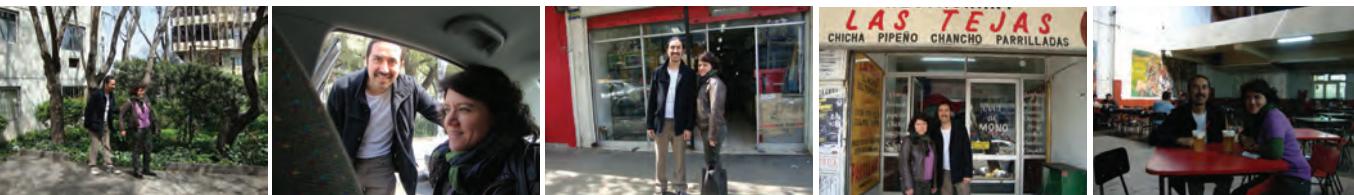




Figura 0 Despedida en la escalera de combinación desde la línea 5 a línea 1 en el metro de Santiago. Foto: Luis Iturra.



**Secuencia:** Camino a despedida de investigadora en el centro de Santiago. Punto de partida, INVI Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Punto de llegada, Bar y Restaurante "Las Tejas" (también puede ser, Bar y Restaurante en el centro de Santiago)  
**Fotos:** Ruth Garrido, desconocidos en el trayecto y Susana Cortés.

1

2

3

4

5

## MOMENTOS MÓVILES. LOS LUGARES MÓVILES Y LA NUEVA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO<sup>1</sup>

MOBILE MOMENTS. MOBILE PLACES AND THE NEW BUILDING OF PUBLIC SPACE<sup>1</sup>

PAOLA JIRÓN<sup>2</sup> / LUIS ITURRA<sup>3</sup>

### RESUMEN

Teniendo en cuenta el actual proceso de globalización, para algunos los lugares han perdidos su carácter distintivo, convirtiéndose en espacios unificados y sin esencia. Sin embargo, precisamente a la luz del proceso de globalización actual, de la forma en que cada sociedad y cada ciudad interactúan localmente con este proceso, y de la inevitable movilidad cotidiana de los habitantes urbanos por las ciudades contemporáneas, es posible repensar la noción de espacio público a partir del concepto de lugar. Esto debido a que el lugar cobra un nuevo sentido al vincularse con el inexorable vuelco desde un espacio fijo con significado, a un espacio móvil con múltiples significados simultáneos. Este artículo se adentra en la reconceptualización del concepto de lugar al presentar la idea de lugares móviles dentro de la práctica de la movilidad cotidiana urbana. Esto se examina por medio de un recuento etnográfico de lugarización en movimiento y es acompañado por imágenes fotográficas que muestran la apropiación del espacio temporal de movilidad de los habitantes urbanos de Santiago de Chile. El trabajo fue elaborado a partir de seguimientos etnográficos de viajeros urbanos en la ciudad de Santiago en el marco del Proyecto de Investigación FONDECYT N° 1090198 "Movilidad Cotidiana Urbana y Exclusión Social Urbana en Santiago de Chile".

**Palabras clave:** lugar, movilidad cotidiana urbana, prácticas sociales, lugarización móvil

### ABSTRACT

In the current globalisation process, some feel that places have lost their distinctiveness and become unified spaces lacking essence. However, it is thanks to this current process of globalisation and the way in which each society and city interacts with it locally and the inevitable daily mobility of urban inhabitants in contemporary cities that it has become possible to rethink the notion of public space based on a new understanding of place. Place takes on new meaning when linked to the inexorable shift from fixed space with meaning, to a mobile space with multiple and simultaneous meanings. This paper delves into there-conceptualisation of place by introducing the idea of mobile places within the practice of urban daily mobility. This is examined through an ethnographic account of mobile place-making accompanied by photographic images that show the appropriation of times and spaces on the move by urban dwellers in Santiago. The research is based on ethnographic work of urban travellers in the city of Santiago within the FONDECYT Research Project No.1090198 "Urban Daily Mobility and Social Exclusion in Santiago de Chile"

**Keywords:** Place, urban daily mobility, social practices, mobile place-making

[1] Este artículo está basado en el Proyecto FONDECYT N° 1090198 "Movilidad Cotidiana Urbana y Exclusión Social Urbana en Santiago de Chile" (2009-2012) financiado por CONICYT, Chile. [www.santiagoosemueve.com](http://www.santiagoosemueve.com)  
 Artículo recibido el 29 de Junio y aceptado el 30 de Agosto 2011.

[2] Académica, Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. [pjiron@uchile.cl](mailto:pjiron@uchile.cl)

[3] Docente Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. [me@luis.iturra.com](mailto:me@luis.iturra.com)



## INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta el actual proceso de globalización, para algunos los lugares pierden su carácter distintivo y se convierten en espacios unificados y sin esencia, así, el proceso de lugarización pierde su significado y sus características desaparecen (Harvey 1996); otros insisten en que el lugar continúa siendo un elemento constituyente de la vida social y de los cambios históricos (Gieryn 2000; Cresswell 2001; Sheller y Urry 2006). Según Savage et al (2005), la creación de lugares sigue siendo importante, sin embargo, este proceso se torna complejo en las ciudades contemporáneas. Esto en relación a la forma en que algunos autores como Castells (1996; 2000; 2005) ven el espacio y la ciudad, como redes y flujos, redes que funcionan como estructuras versátiles que se conectan en nodos (en un sistema de ciudades globales y dentro de ciudades en áreas urbanas). Para el autor las redes se vuelven procesos en vez de lugares, y son caracterizados por la dominación estructural de los espacios de flujos. Sin embargo, y muy por el contrario, autores como Massey sostiene que si la organización social del espacio cambia y altera las ideas actuales sobre lugar, este concepto debería replantearse por completo (Massey 1994: 1995) y entenderse como la localización en el tiempo de conjuntos particulares de relaciones sociales y espacios de actividad (Massey 1995).

La multiplicidad de cambios de velocidad, formas y encuentros en el tiempo y en el espacio generan lo que Massey (2005; 2007) denomina acontecimientos, una constelación de trayectorias y procesos múltiples que no son necesariamente coherentes. Este acontecimiento de lugar necesita ser discutido y, además, plantea el desafío sobre la forma en que los encuentros con otras personas (o cosas) se llevan a cabo y sobre cómo se originan las actividades en conjunto (Massey 2005). Este acontecimiento no se puede predeterminar o anticipar, se da a medida que se desarrolla y son relaciones que suceden en el tiempo y en el espacio.

Este artículo se adentra en esta reconceptualización al presentar la idea de la creación de lugares móviles dentro de la práctica de movilidad cotidiana urbana. Esto es posible al examinar las experiencias de movilidad de los habitantes urbanos de Santiago de Chile. Siguiendo esta premisa, se analizan las experiencias de movilidad cotidiana de transeúntes urbanos en diversos sectores de la ciudad, y se presenta la idea de lugarización móvil, específicamente las nociones de lugares móviles y lugares transientes, así como los elementos que dan forma a estas ideas.

## LUGARIZACION EN MOVIMIENTO

La dicotomía, solapamiento, similitud y yuxtaposición entre los conceptos de lugar, espacio y tiempo ha sido un tema importante de discusión en el amplio campo de la geografía y de los estudios urbanos. El lugar siempre hace referencia a una localización física, a un escenario material y a un significado que involucra la apropiación y transformación del espacio y el entorno, el cual es inseparable de la reproducción y transformación de la sociedad en el tiempo y en el espacio. En este sentido progresivo, el lugar es un espacio abierto, permeable y en continua construcción que se constituye mediante prácticas sociales reiteradas, las que construyen y reconstruyen el lugar a diario. De acuerdo a Cresswell, los lugares nunca están completos, terminados o delimitados, están siempre deviniendo, siempre en proceso (Cresswell 2001). Los lugares hacen referencia a relaciones, al emplazamiento [desplazamiento o reemplazo] de personas, materiales, imágenes, y a los sistemas diferenciadores que se establecen (Sheller y Urry 2006). El lugar es el contexto en el cual se desarrollan las prácticas sociales, así como el producto de estas prácticas, de esta manera, la relación entre lugares y prácticas sociales, en particular aquellas que se desarrollan a diario, son de suma importancia dentro de la vida urbana contemporánea.

Por otro lado, la movilidad caracteriza al modo de vivir moderno, ya sea a través de los viajes y el turismo, la migración, la movilidad residencial o la movilidad cotidiana urbana. Precisamente, esta última práctica ha ganado notoria importancia y es el objetivo principal de la investigación en que se basa este artículo<sup>4</sup>. La movilidad, al ser comprendida como un movimiento socialmente producido, implica dar un significado a la práctica de desplazarse de un punto a otro y sugiere la posibilidad de apropiación y transformación de lugares en movimiento, generando lugares móviles y lugares transientes (Jirón 2008).

El primer término se refiere a aquellos lugares que las personas dan importancia al momento de viajar en ellos: automóviles, buses, trenes o metros. En el campo del transporte y de la planificación urbana, el tiempo utilizado en estos medios de movilización es generalmente considerado como tiempo muerto (Jain 2006; Urry 2006) y sus intervenciones apuntan a disminuir los tiempos de viaje y a mejorar las conexiones al hacerlas más eficientes.

Los lugares móviles son aquellos lugares que las personas se apropian para reflexionar o contemplar, socializar, hacer amistades, sentirse independientes, distraerse o evadirse, entre otros, al momento de moverse. Como se podrá apreciar a continuación, distintas personas experimentan el tiempo de viaje de manera diferente, sin embargo, no todas las experiencias son consideradas como tiempos muertos, por el contrario, para la mayoría de los involucrados el tiempo que se destina en los distintos medios de transporte son cruciales para su existencia cotidiana.

Los lugares transientes, la segunda forma de lugar generada en la movilidad, hacen referencia a aquellos espacios fijos que son de importancia para las personas al momento de moverse a través de ellos. Estos no son lugares de permanencia, sino lugares de tránsito y transición, y sin importar la cantidad de tiempo que se permanece en ellos, y sin embargo son apropiados o significados. Estos lugares varían en tipo, forma y posibilidades de permanencia y en ocasiones se les considera como espacios públicos o lugares de uso público. Algunos de estos sitios más estudiados incluyen mercados (Cresswell 2006), paraderos de buses, estaciones de servicio (Normark 2006; Sabbagh 2006), aeropuertos, parques y calles (Duneier 1999). Estos lugares han sido considerados como “no-lugares” (Augé 1995); esto quiere decir espacios “construidos en relación a determinados propósitos (transporte, tránsito, comercio, ocio)” (Kaufmann 2002:94). Augé no utiliza este término peyorativamente, sino más bien de un modo descriptivo para determinar un tipo de lugar que introduce un nuevo sentido de identidad delgada o abstracta (Augé 1995). Por otro lado, lugares como strip centers, new towns, el estilo arquitectónico internacional, o los paisajes turísticos, entre otros, son una forma en que el ‘no lugar’ ocurre en tiempos actuales (Agnew 2005:88). No obstante, en esta investigación se develan que estos no-lugares no son estáticos, y la carencia de lugar, tal como lo sugiere Agnew (2005), queda a discreción de las personas, ya que los centros comerciales, mercados o paraderos de buses no son solamente objetos que aparecen en el camino, sino estructuras que tienen significados importantes dentro de las experiencias cotidianas de las personas. Los lugares transientes entonces son espacios fijos a través de los cuales ocurre movilidad intensa, y son dotados de importancia por conveniencia, ocio, distracción, socialización y recreación (Jirón 2010a). Estas experiencias de lugarización en movimiento tienden a tener consecuencias en la vida de las personas, ofreciendo la posibilidad de ampliar, restringir o aislar lugares mientras se construyen<sup>5</sup>.

[4] Proyecto FONDECYT N° 1090198 “Movilidad Cotidiana Urbana y Exclusion Social Urbana en Santiago de Chile” [www.santiagoosemueve.com](http://www.santiagoosemueve.com)

[5] Para más información sobre la ampliación de lugares móviles y confinamiento, ver Jirón (2010c)

## LUGARES MÓVILES Y LUGARES TRANSIENTES

Un aspecto que explica la importancia de la movilidad es la gran influencia que tiene en la vida cotidiana de las personas, puesto que sus vidas no se detienen al moverse. El tiempo que se utiliza en desplazarse no se “desperdicia” (Jain 2006), ya que diversas situaciones ocurren en los momentos móviles y en los espacios en que las personas se mueven. A pesar de que la movilidad se ha catalogado como algo físico, también puede ser virtual o imaginaria (Sheller y Urry 2006; Szerszynski y Urry 2006), y el uso de aparatos tales como televisores, Internet o teléfonos móviles ofrece la posibilidad de estar presente en más de un lugar al mismo tiempo. Estos avances tecnológicos le otorgan gran importancia al manejo de la distancia por parte de las personas. De esta forma, las opciones de presencia se han ampliado a tres: co-presencia, la cual elimina la distancia; movilidad, la cual ocurre durante el desplazamiento; y la telecomunicación, la cual transfiere información desmaterializada (Bourdieu 2003). Sin embargo, a pesar de las constantes innovaciones tecnológicas, el estar físicamente presente aun es imprescindible dentro de la vida cotidiana actual y los viajes físicos son todavía requisito para realizar las conexiones necesarias. Según Urry (2004), el viaje físico y virtual transforma la naturaleza y la necesidad de co-presencia, de este modo, el viaje virtual es un complemento del viaje físico, el que a su vez se deriva en co-presencia. El mismo autor (Urry 2003) afirma que es poco probable que las comunicaciones virtuales alteren la importancia de los encuentros personales o la conexión cara a cara, y por consiguiente, la necesidad de observar cómo se dan estas instancias de conexión y encuentro.

A continuación se presentan distintas formas que emplean los habitantes de Santiago para apropiarse de los diversos lugares móviles y transientes<sup>6</sup>. El trabajo fue elaborado a partir de seguimiento etnográfico de viajeros urbanos en la ciudad de Santiago en el marco del proyecto de investigación. A partir de los relatos de viaje se puede constatar las diversas formas en que los viajeros dan significado a estos momentos móviles, según diversos espacios. En el presente trabajo se muestran imágenes que ilustran estos procesos de lugarización otorgándoles mayor profundidad, utilizando parte del material etnográfico, que da cuenta de las experiencias de viaje de los habitantes de Santiago. En este sentido el material que aquí se expone se divide en dos: material fotográfico<sup>7</sup> utilizado como texto para poder develar visualmente la apropiación del espacio en movimiento, y material etnográfico que contextualiza la experiencia del viaje expresada en relatos. En primer lugar se presenta el vagón del metro como lugar móvil. Posteriormente se introducen andenes y escaleras del metro así como la calle y el paradero como lugares transientes.

## LUGARES MÓVILES

*La Micro y El Metro: lugares para sentirse cómodo*

En medio del agitado estilo de vida contemporáneo, la confianza que otorgan tanto la micro como el Metro a sus viajeros los ha convertido en lugares donde se puede estar cómodo pese a la incomodidad del viaje y realizar actividades habitualmente reservadas al ámbito privado como dormir (Figura 1), leer o trabajar (Figura 2) y comer (Figura 3), tal como se percibe en el relato de Edison.

Edison tiene 47 años, está casado y tiene dos hijas de 18 y 20 años. Vive en la población La Bandera en San Ramón, una comuna peri-central en el sur de la ciudad de Santiago. Edison trabaja como obrero, concretamente como limpiador de estructuras en una empresa de metales pesados cerca de El Salto, en el norte de la ciudad, por lo que sobre todo en las tardes, viaja sumamente cansado, y aprovecha su viaje para dormir. Su viaje cotidiano en micro-metro-micro es rutinario, y se repite a la ida y a la vuelta, sin embargo a la vuelta, logra sentarse en el metro e intenta dormir. Para mejorar su experiencia, viste de buzo y jockey para andar más cómodo, cuando llega a su trabajo se cambia y se pone su atuendo de fábrica, con casco.

Sale por la mañana temprano, un poco pasado las seis de la mañana para aprovechar el metro sin tanta gente ,

*“parecen sardinas, es inhumano. Así es que por ningún motivo me subo al metro por la mañana a la hora peak”.*

Camina hasta el paradero, donde no hay señalética “no es, pero es un paradero” comenta algo irónico. Ya a esa hora se ha congregado un número importante de gente en la esquina de Esperanza con Almirante Latorre. Pese a que tiene la Intermodal La Cisterna cerca, prefiere tomar el recorrido expreso ya que se va sentado hasta Los Héroes y aprovecha de disfrutar un poco el viaje. Se queda mirando la calle, se nota que son generalmente los mismos pasajeros, algunos se conocen, un caballero mientras avanza por la máquina saluda a la única señora que va sentada, que va tomándose un yogurt. Al sentarse, Edison cierra la ventana

*“si bien no hace tanto frio, la corriente de aire es otra cosa a esta hora de la mañana”.*

Edison saca un audífono conectado a su celular y se lo pasa por debajo del pelerón para ponérselo en la oreja derecha. Dice que prefiere escuchar radio que quedarse dormido, a la ida le gusta ir despierto mirando por la ventana al mismo tiempo que escucha las noticias y conversaciones en la radio...

[6] Para mayor información sobre la metodología de trabajo ver Jirón (2010b)

[7] Este material corresponde al trabajo de terreno levantado durante el desarrollo del proyecto de investigación y el trabajo de tesis del Magister en Habitat Residencial “La ciudad tejida” de Luis Iturra. (Iturra, 2011)



Figura 1 Dormir en el viaje plantea la construcción de un espacio personal al interior del vagón del metro, el cuerpo delimita la intimidad. Foto: Luis Iturra.

A la vuelta Edison me envía una mirada de aprobación. Me quedo detrás de él y me aprieto contra la ventana, la cantidad de gente que entra al tren me obliga a hacerlo. Un poco más al fondo una señora va leyendo el diario, mientras que un caballero va con los ojos pegados al suelo, en tanto la joven de lentes que va frente a Edison abraza su bolso y parka y cierra los ojos, atrás, un joven que va con ella apoya su brazo en la pared y pone su cabeza sobre ella. Edison apoya la cabeza en la ventana y poco a poco comienza a dejarse llevar por el cansancio, hasta cerrar los ojos definitivamente hasta casi el final del viaje.

Al dejarse llevar por el cansancio, Edison revela una rutina complicada para los viajeros en Santiago, el tener jornadas laborales difíciles, que los dejan rendidos al final del día. Pero también revelan que pese a la dificultad del viaje y a no tener muchas más opciones, sienten la suficiente confianza para poder dormir y apropiarse de un espacio concurrido y público. Como en este caso, la posibilidad de apropiarse el espacio micro o metro es variado, y puede ser durmiendo, descansando, leyendo, comiendo o simplemente observando.

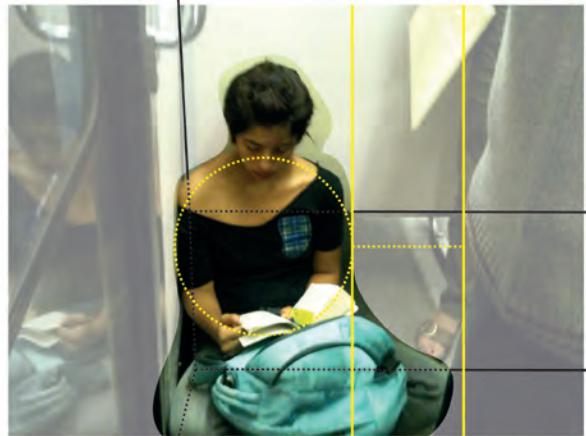


Figura 2 Trabajar o leer durante el viaje, requiere un distanciamiento respecto a los otros que permita realizar esta actividad. Foto: Luis Iturra.



**Figura 3** Comer durante el viaje en metro, pone a prueba la distancia respecto a los otros, se mezclan olores y miradas en la proximidad. Foto: Luis Iturra.

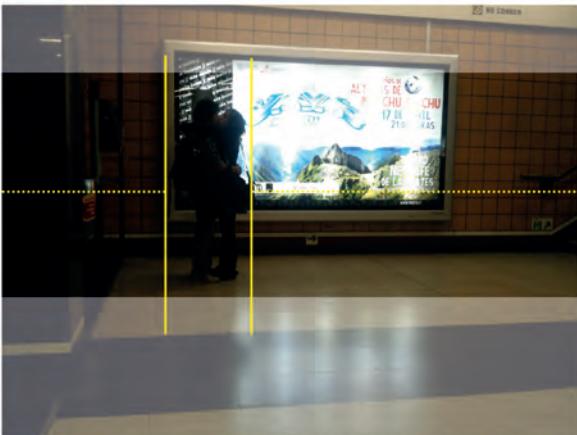
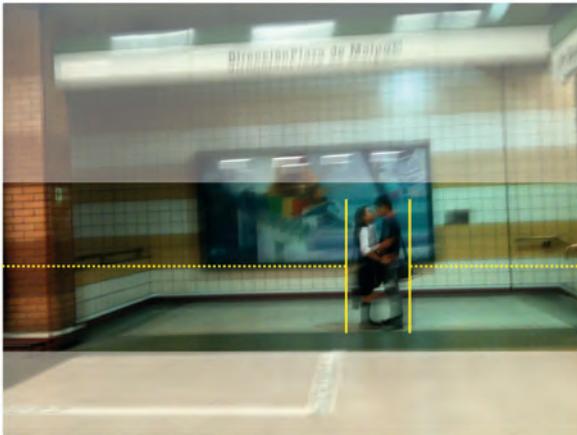
LUGARES TRANSIENTES

*Los andenes del Metro: un lugar para la intimidad*

En los andenes de las estaciones de Metro, ocurren encuentros íntimos en estos espacios destinados a la espera de los diferentes trenes, transformándolos en lugares que la gente apropia aprovechando para despedirse intensamente o saludarse. (Figura 4).

A las seis y treinta Edison llega al Metro Los Héroes. Bajamos al andén, aún hay poca gente pero están los mismos de siempre. Edison señala un espacio detrás de la muralla que separa el andén de las escaleras, me cuenta que en ese lugar todos los días se para una pareja a despedirse, pero es un poco más tarde, hoy que vamos temprano no la alcanzamos a ver, pero vemos otras.

Figura 4 Algunos momentos de intimidad requieren el buscar la separación de la masa de personas que viajan en el metro. Foto: Luis Iturra.



*El paradero presente y el paradero ausente*

La espera es también un momento móvil, con posibilidades de apropiación por sus usuarios, dependiendo de las actividades que se pueden desarrollar en ese tiempo espacio. Para los habitantes de Santiago, esperar el transporte público en el paradero se torna en una instancia para comprar, 'vitriear', donde se pueden obtener las noticias del día o la comida que acompañará el viaje, así como también algún elemento adecuado para el sol, la lluvia, o el frío (Figura 5).

A diferencia de la mañana con Edison, ahora salimos a Einstein, que ahora es un barrio lleno de comercio y gente transitando hacia todos lados, saliendo de la farmacia

Figura 5 Los paraderos pueden construirse a partir de la relación comercial que delimita los espacios de desplazamiento. Material fotográfico proyecto Fondecyt N°1090198



Cruz Verde, entrando a la distribuidora de sopaipillas, al Ekono a la Caja de Compensación Los Héroes entre otras. Afuera de la entrada al metro una señora con delantal azul y un caballero venden pastelitos a 200 pesos en un carro blanco, tienen apiladas varias bandejas y a su alrededor hay tres personas comprando. También hay un carro de sopaipillas con un grupo de hombres alrededor. Atrás del paradero hay otro grupo de hombres rodeando un puesto de sopaipillas, este es un carro de supermercado.

Por el contrario, el paradero puede tornarse en un espacio construido sólo por la suma de cuerpos en espera (Figura 6). Sin embargo, estos cuerpos son significativos para las

personas, marcan el tiempo y el espacio, y los viajeros se reconocen con los demás que esperan.

Edison cuenta que “somos cerca de quince personas en el paradero, detrás de éste, hay un negocio blanco de decoración, mientras que en al esquina se alcanza a ver una panadería bastante grande”.

Figura 6 Cuando la infraestructura material del paradero no existe, la sumatoria de los otros que esperan indica la posición.



## La Calle

La calle es el espacio público por esencia, es el lugar de las posibilidades, donde encontrar a otros iguales, distintos y semejantes aumenta la posibilidad de ser ciudadanos. Por medio de la conversación, la observación, la distracción, es en la calle donde, de manera fugaz y momentánea, el acontecimiento de lugar sucede cotidianamente (Figura 7).

Para Sofía, que tiene 27 años y vive en Santiago Centro,

*“su paso es siempre el mismo. Camina erguida. Sin mirar hacia los lados, sin detener su vista en los demás, sujetando su cartera negra. Atribuye su actitud al hecho de que ve pacientes todo el día, lo que hace que “le dé lata” ver más gente. La caminata, y sobre todo la caminata hacia danza, es su momento de estar sola, de “autocuidado” en medio de una rutina que incluye ver cerca de trece pacientes por día”.*

Elia tiene 29 años y también vive en Santiago Centro,

*“Todos los días en la esquina de San Francisco con Alonso de Ovalle, “decido por donde me voy, si directo o por Paris” En esta ocasión decide continuar por Alonso de Ovalle, pero a veces prefiere Paris, esta ruta le distrae, conoce a los guardias del estacionamiento del Serviu, que se encuentra a unos metros de la esquina Alonso de Ovalle con Serrano “como los conozco, a veces me quedo conversando y me atraso”. (...) Al llegar a Serrano se encuentra con gente a quienes saluda con un “hola! ¿Cómo estas?”, acompañado de una sonrisa. “Por eso evito esta calle, me quedo conversando y ando con los tiempos justos, en cambio cuando me voy por Paris nunca me encuentro con nadie”.*

**Figura 7** La calle, espacio donde el acontecimiento de lugar sucede cotidianamente, de manera fugaz y momentánea. Material fotográfico proyecto Fondecyt N°1090198



## CONCLUSIONES

Este artículo proporciona elementos para develar la forma en que la creación de lugares móviles es posible dentro de las prácticas de movilidad cotidiana. Este proceso se manifiesta de dos maneras: a través de lugares móviles o a través de lugares transientes. Evidentemente, estos lugares no son experimentados de la misma forma por los viajeros urbanos, ya que la experiencia que cada persona obtiene de los espacios urbanos es distinta. De esta manera, el Metro, el automóvil o el autobús no tienen el mismo significado para todos y la experiencia de entrar a una estación, esperar el bus o caminar por la calle, no genera el mismo sentido de apropiación. Sin embargo, la posibilidad de sentirse identificado con estos espacios existe, por lo tanto, las prácticas de moverse dentro de ellos enriquecen las experiencias urbanas volviéndolas irremplazables, es por esto que estas prácticas espaciales merecen ser analizadas.

A juicio de Agnew, los humanistas consideran que los lugares “están entrelazados entre sí a través del espacio gracias al movimiento y a los vínculos que generan lugares como una constelación cambiante de compromisos humanos, capacidades y estrategias” (Agnew 2005:90). Si bien esta afirmación es cierta, la movilidad no es solamente la unión entre lugares, ya que estos se crean en movimiento y a través de la movilidad. Este artículo mostró que el moverse, o las rutinas de movilidad repetidas, crean lugares móviles que son importantes para las personas. Por ejemplo, el Metro proporciona un espacio de comodidad donde es posible ver a distintos tipos de personas y donde las personas se distraen, se encuentran o reflexionan.

A la luz del proceso de globalización actual, de la forma en que cada sociedad y cada ciudad interactúan localmente con este proceso, y del inevitable movimiento cotidiano de los habitantes urbanos por las ciudades contemporáneas, es que se plantea una nueva forma de entender el espacio público. Los espacios públicos que hoy cobran sentido se vinculan claramente con el concepto de lugar y su inexorable vuelco desde un espacio fijo con significado, a un espacio móvil con múltiples significados simultáneos. Al encontrarse el concepto de lugar en proceso de replanteamiento, considerándose como la localización de un conjunto de relaciones sociales y espacios de actividades que se intersectan entre sí en el tiempo, esta reformulación obliga a repensar el espacio público hoy.

El presente trabajo intenta avanzar en la discusión sobre la re-conceptualización del lugar, introduciendo la idea de lugares móviles en el marco de la práctica de movilidad cotidiana urbana. Esto implica que los espacios públicos de hoy son también los espacios en movimiento, estos incluyen metros, buses, trenes o espacios con mucha circulación como paraderos o estacionamientos. En este intento, este trabajo examina la lugarización en movimiento, y presenta la idea de espacios públicos en movimiento a partir del proceso de lugarización móvil, específicamente planteando las nociones de lugares móviles y lugares transientes, y los



Figura 8 El viaje de Edison. Material fotográfico proyecto Fondecyt N°1090198

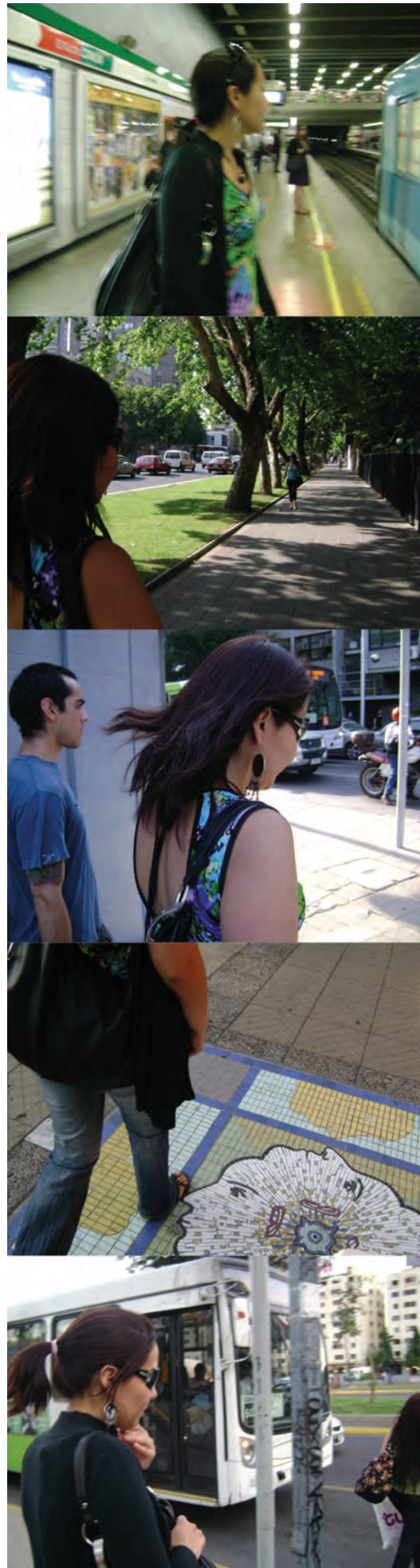


Figura 9 El viaje de Sofía.  
Material fotográfico proyecto  
Fondecyt N°1090198

## BIBLIOGRAFÍA

- AGNEW, John. *Space: Place. Spaces of Geographical Thought. Deconstructing Human Geography's Binaries*. P. Cloke and R. Johnston. London: Sage, p.81-96. 2005.
- AUGE, Marc. *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London: Verso. 1995.
- BOURDIN, Alain. *Workshop 4: Hypermodern individuals? International Colloquium "The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies"* organised by IVM, Centre culturel international de Cerisy-la-Salle, Paris, France: Institute pour la ville en mouvement. 2003.
- CASTELLS, Manuel. *The Information Age: Economy, Society and Culture, vol. I: The Rise of Network Society*. Oxford: Blackwell. 1996.
- CASTELLS, Manuel. "Materials for an explanatory theory of the network society." *British Journal of Sociology*, 2000, v. 51 n° 1, p.5-24.
- CASTELLS, Manuel. *Space of flows, spaces of places: materials for a theory of urbanism in the information age. Comparative Planning Cultures*. B. Sanyal. Oxon: Routledge. 2005
- CRESSWELL, Tim. *Introduction: Theorizing Place. Intersecting: Place, Sex and Race. Mobilizing Place, Placing Mobility: The Politics of Representation in a Globalized World*. G. Verstraet and T. Cresswell. Amsterdam: Rodopi, p.11-32. 2001.
- CRESSWELL, Tim. *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge. 2006.
- DUNEIER, Mitchell. *Sidewalk*. New York: Farrar, Straus and Giroux. 1999.
- GIERYN, Thomas. F. "A Space for Place in Sociology." *Annual Review of Sociology*, 2000, v. 26, p.463-496.
- HARVEY, David. *From Space to Place and Back Again. Justice, Nature and the Geography of Difference*. Oxford, Blackwell Publishing, p.291-326. 1996.
- JAIN, Juliet. *By passing and WAPing: Reconfiguring Timetables for 'Real-time' Mobility in Mobile Technologies. Mobile technologies of the city*. M. Sheller and J. Urry. Abingdon Routledge, p.79-101. 2006.
- JIRÓN, Paola. "Mobility on the Move. PhD Thesis, Department of Geography and Environment, London School of Economics and political Science: Londres: 350. 2008.
- JIRÓN, Paola. "Repetition and Difference: Rhythms and Mobile Place-making in Santiago de Chile" *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Bodies*. Edensor, Tim. Ashgate Publishing Limited, p.129-143. 2010a
- JIRÓN, Paola. "On Becoming 'la sombra/the shadow'", *Mobile Methods*, Monika Büscher, John Urry and Katian Witchger, Routledge, p.36-53. 2010b
- JIRÓN, Paola. "Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile" *International Political Sociology*, 2010c, v. 4 n° 1, p.66-79.
- ITURRA, Luis. "La Ciudad Tejida". Tesis en proceso del Magister en Habitat Residencial, Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Santiago. 2011
- KAUFMANN, Vincent. *Re-thinking Mobility. Contemporary sociology*. Aldershot: Ashgate. 2002.
- MASSEY, Doreen. *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press. 1994.
- MASSEY, Doreen. *The Conceptualization of Place. A Place in the World? Places, Cultures and Globalization*. Doreen Massey and Pat Jess. New York: Oxford University Press and The Open University. 1995.
- MASSEY, Doreen. *For Space*. London: Sage Publications Ltd. 2005.
- MASSEY, Doreen. *World city*. Cambridge: Polity Press. 2007.
- NORMARK, Daniel. *Tending to Mobility: Intensities of Staying at the Petrol Station*. *Environment and Planning A*, 2006, v. 38 n° 2, p.241-252.
- SABBAGH, Juan. *Estaciones de Servicio*. *Revista ARQ*, 2006, 62, p.62-65.
- SAVAGE, Michael., G. Bagnall, et al. *Globalisation and Belonging*. London: SAGE. 2005.
- SHELLER, Mimi and John Urry. "The new mobilities paradigm." *Environment and Planning A* 38, 2006, v. 38 n° 1, p.207-226.
- SZERSZYNSKI, Bronislaw. and John Urry. "Visuality, mobility and the cosmopolitan: inhabiting the world from afar." *The British Journal of Sociology*, 2006, v. 57 n° 1, p.113-131.
- URRY, John. *Workshop 1: Beyond societies. International Colloquium "The sense of movement. Modernity and mobilities in contemporary urban societies"*, Centre culturel international de Cerisy-la-Salle, Paris, France: Institute pour la ville en mouvement. 2003.
- URRY, John. "Connections." *Environment and Planning D: Society and Space*, 2004, v. 22, p.27-37.
- URRY, John. "Travelling Times." *European Journal of Communication*, 2006, v. 21, n° 3, p.357-372.