

# Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento

Notas para un análisis cultural de la movilidad  
como experiencia urbana

Dhan Zunino Singh\*

## Introducción

Como señalan Richard Sennett (1997) y Wolfgang Schivelbusch (1986), en su genealogía del concepto “circulación”, la metáfora de origen médico-biológica (que explicaba el sistema sanguíneo) fue adoptada por los reformistas urbanos en el siglo XIX y podemos observar cómo permea todo el pensamiento del urbanismo moderno del siglo XX, pero también es una idea central para la economía política moderna: no sólo la idea liberal de la libre circulación de capital y mercancías, sino la idea marxista de que éstas últimas adquieren valor de cambio en cuanto son puestas en circulación unas con otras en lo que llamamos mercado. La metáfora de la circulación ha sido tan efectiva en la organización de los flujos en el espacio urbano y otros territorios que, en el mundo de las telecomunicaciones, por ejemplo, el flujo de información sigue siendo interpretado en estos términos. Hasta no hace mucho tiempo las llamadas telefónicas solían colapsar porque las líneas estaban “congestionadas” y términos como “ancho de banda” o “autopistas digitales” en la comunicación digital son metáforas circulatorias que los ingenieros del transporte y planificadores de la ciudad han utilizado por más de un siglo para dar cuenta que la circulación es una función vital del organismo urbano y, por lo tanto, el detenimiento o la congestión, es un problema.

\*Universidad Nacional de Quilmes (UNQ) – Bernal – Buenos Aires – Argentina.

¿Qué nos dice esta genealogía? Que la ciudad moderna ha sido pensada, planificada y construida por y para la circulación de personas, objetos, información, recursos, dinero, agua, desechos, alimentos etc. En otras palabras, el espacio urbano es organizado en función del control, distribución y conducción de flujos. No es que no existan las viviendas y otros espacios fijos donde llevamos a cabo prácticas “inmóviles”. De hecho, en los estudios urbanos se les ha prestado más atención a esos sitios que aquellos donde transitamos. O más bien, los espacios de tránsito han sido vistos como “no-lugares”, llevando a una confusión analítica: en esos sitios (como estaciones, aeropuertos, metros, puentes, autopistas) no sucede nada porque son espacios de alienación, anonimato, sin identidad y vacíos de significación (Jensen, 2009). Pero si observamos la fuerza que tuvo la idea de circulación en la producción del espacio notaremos que la ciudad está compuesta de una red de infraestructuras que no sólo hacen de soporte para la vida de la ciudad, sino que produce espacio urbano y experiencias urbanas.

De este modo, podemos pensar a las ciudades compuestas no solo de sitios fijos que habitamos sino también de espacios de movilidad donde transitamos. Sólo pensemos en las calles y autopistas, caños de todo tipo (gas, agua, desechos), cables de todo tipo (teléfonos, fibra óptica, TV), puentes, túneles (de autos, de metros), vías de ferrocarril o tranviarias, ciclovías etc., para dimensionar la importancia de los espacios de circulación o la ciudad como sistema circulatorio (Amin y Thrift, 2002).

Siendo entonces la ciudad un espacio de circulación, las prácticas y representaciones asociadas a su planificación, operación y uso deberían formar parte fundamental del análisis urbano. Y si bien los usos del espacio han sido un tema muy explorado por las ciencias sociales y humanidades latinoamericanas, no ha existido una discusión teórica y sistemática sobre el significado del movimiento en la experiencia urbana<sup>1</sup>. Con el llamado giro de la movilidad, que surge en las ciencias sociales europeas, el movimiento de cosas, personas, información, ideas etc. se ha colocado en el “corazón de la vida social” – como diría uno de los más importantes referentes de este giro, John Urry (2007). No es que la movilidad en sus diversos sentidos (turismo, migraciones, transporte o comunicación) no haya sido estudiada y problematizada. Pero la diferencia fundamental radica en si la movilidad es el objeto de estudio o es el enfoque con el que se observa cualquier fenómeno social (Sheller y Urry, 2006). Esta diferencia puede perderse de vista cuando observamos temas como el transporte urbano con los lentes del nuevo paradigma de la movilidad, porque tanto el objeto de estudio como el marco teórico son sobre movilidades. Pero la diferencia se

1. Podríamos señalar el trabajo de García Canclini (1996) como pionero en la exploración del andar en la ciudad, pero no constituyó el inicio de un trabajo sistemático.

hace más evidente cuando se estudian temas como el trabajo, la vida académica, las relaciones de género a partir de la movilidad como marco (Jirón y Zunino, 2017). Desde este llamado “nuevo paradigma”, entonces, el movimiento se transforma en el eje organizador de las preguntas, exploraciones e interpretaciones.

En este artículo, proponemos repensar a la ciudad desde sus movilidades a partir de considerar a las prácticas cotidianas de viaje como experiencia urbana; es decir, como una práctica social con sentido, encarnada (*embodied*), modelada por el espacio, la cultura, las relaciones de poder, las estructuras sociales, las tecnologías de transporte, pero (re)modelando a las mismas (Urry, 2007; Cresswell, 2010). La experiencia de la de los desplazamientos cotidianos en la ciudad no agota para nada el inmenso fenómeno de las movilidades urbanas – podríamos abordar el tráfico, las tecnologías de transporte, la relación entre movilidad y ambiente, la movilidad de las cosas etc. – pero sirve de modo de entrada para discutir la forma en que opera la relación entre ciudad, movimiento y cultura, y especialmente, reponer el lugar de importancia de la movilidad en la producción del espacio urbano y no como un subproducto de la ciudad<sup>2</sup>.

### Moverse es habitar en movimiento

Acercarnos a la ciudad, o mejor dicho a lo urbano, desde las prácticas y experiencias de movilidad de las personas es una perspectiva muy cercana a lo que Michel de Certeau (1984) llamó prácticas espaciales o usos del espacio. Es acercarse, además, a la vida cotidiana (Lefebvre, 1991) y a fenómenos que Georg Simmel (1986), y con él, la Escuela de Chicago, definen como cultura urbana (Wirth, 2005)<sup>3</sup>. La mirada sobre las prácticas y sentidos ha permitido comprender las apropiaciones del espacio por parte de los usuarios, las resignificaciones y contestaciones posibles en vez de observar (o creer) que los sujetos se comportan de acuerdo con reglas y condiciones planificadas para determinado espacio.

Si bien, esta mirada tiene una importante tradición en los estudios urbanos de Latinoamérica donde la experiencia de habitar es quizás la que más se ha explorado en la literatura especializada, la movilidad cotidiana de los sujetos entendida como una experiencia de habitar ha estado prácticamente ausente. Las prácticas de moverse en la ciudad han sido objeto de análisis en los estudios de transporte, pero

2. Esto último es muy común en la planificación urbana donde el territorio o la ciudad son las unidades mayores de análisis

3. Estos autores son referentes clásicos de los estudios urbanos, especialmente a la hora de abordar la experiencia de los sujetos en la ciudad o una “mirada desde abajo” de los fenómenos urbanos antes que el estudio de planes y políticas urbanas, procesos de urbanización etc.

primariamente como patrones de movilidad y motivos de viaje. Algunos estudios sobre accesibilidad, capital espacial o violencia de género se acercan a la experiencia de la movilidad, restituyen las relaciones sociales e identifican a la movilidad con una actividad (Gutiérrez, 2010; Jirón *et al.*, 2010). No obstante, son menos los estudios contemporáneos que profundizan en un análisis cultural de esa experiencia de moverse (Jirón y Iturra, 2011; Muñoz, 2013; Lange Valdés, 2011) así como los que abordan la cultura de la movilidad urbana desde una perspectiva histórica (Errázuriz y Giucci, 2016; Zunino Singh, 2014).

Cuando Sheller y Urry (2006, p. 214) afirman que moverse es una forma de habitar en movimiento (*dwelling-in-motion*), está produciendo un giro en la idea de que la movilidad es el simple desplazamiento entre un punto y otro del espacio y que es vivido como tiempo muerto. Por el contrario, propone mirarlo como un momento de experiencia donde suceden cosas – cosas que son susceptibles de ser analizadas socioculturalmente. Por lo tanto, desde de las ciencias sociales y las humanidades se puede poner de relieve que las movilidades son experiencias y, si bien, las disciplinas clásicas como la sociología, antropología, historia nos ofrecen herramientas teórico-metodológicas, éstas necesitan ser repensadas bajo el nuevo “paradigma” porque el movimiento precisa de una indagación epistemológica (Adey *et al.*, 2014) tanto como metodológica (Büscher *et al.*, 2011)<sup>4</sup>.

Abordar el moverse como una forma de habitar no sólo sirve para una crítica a los estudios de transporte que han creído que lo único que importa es reducir el tiempo de viaje porque es un tiempo muerto (Urry, 2007). Considerar que viajar es habitar pone en cuestión también a los estudios urbanos donde el habitar se ha focalizado solo en la vivienda o el barrio. Y de modo más general, obliga a repensar el modo en que en las ciencias sociales opera una permanente separación entre espacio y lugar; separación que ha llevado a valoraciones negativas sobre lo primero y positivas sobre lo segundo. Lo que ha llevado a que los sitios de tránsito, pasaje, viaje etc. sean considerados como lo que Marc Augé (2000) llamó “no-lugares”. La palabra habitar ha estado más asociada a estar fijos en un lugar que a moverse; siendo esos lugares significativos en términos de identidad, sentido, pertenencia, relación cara a cara, conocimiento o familiaridad con el otro (Merriman, 2009; Crang, 1998). Es como si hubiera dos tipos de experiencias, una de lugar y otra de no-lugar. La famosa idea de Marc Augé (2000) sobre la sobremodernidad, es que en el presente se multiplican los espacios de tránsito, que son impersonales, masivos, individualistas donde no es

4. No entraré aquí en detalle acerca de los “métodos móviles”, pero recomiendo la crítica de Peter Merriman (2014) a cierta moda académica que privilegia el moverse con el objeto de estudio y las nuevas tecnologías de digitales y de telecomunicación por sobre métodos más tradicionales.

posible tener una relación cercana, ni pertenencia, ni identidad. Y muchos de esos sitios que describe son espacios de movilidad como una autopista o el aeropuerto<sup>5</sup>.

La rápida asignación de los espacios de movilidad como no-lugares ha sido, en verdad, no tanto una responsabilidad de Augé – para quien la idea es parte de una etnografía ficcional antes que un concepto señala sino de sus lectores (Merriman, 2009). Ahora bien, si se ha identificado como no-lugar a los espacios de movilidad que transitamos diariamente en la ciudad (como autopistas, estaciones de trenes o metro, la calle, incluso los vehículos como los buses etc.) es porque en éstos efectivamente hay signos de impersonalidad, anonimato o aislamiento, masividad, transitoriedad etc. Lo que no implica que no se pueda experimentar un proceso de “lugarización” de los espacios móviles (Jirón y Iturra, 2011).

Lo primero que hay que comprender es que lo transitorio, fugaz o efímero caracteriza a la modernidad urbana (Frisby, 2001), pero eso no significa que la experiencia urbana sea pura alienación. No solo porque es posible que en esos espacios de tránsito haya relaciones o experiencias más estables etc., sino porque incluso si la experiencia es impersonal y fugaz tiene un significado, produce cultura y es formada por ésta. Esa fugacidad de las relaciones o la distancia social puede ser representada y experimentada como un problema, quizás para algunos produzca angustia, pero para otros es un espacio de individualidad, relax, libertad – como bien señala Simmel (1986) al final de su tan citado texto sobre la metrópolis moderna. Para otros esa libertad e individualidad es un problema porque erosiona los vínculos sociales, como lo observara uno de los más importantes referentes de la sociología norteamericana, Robert Park (1999). Park veía en los medios de comunicación (en un sentido amplio: transporte, radio, teléfono) una causa de erosión de los vínculos cara a cara:

Los transportes y las comunicaciones han provocado, entre otras modificaciones silenciosas pero profundas, lo que he denominado “la movilización del individuo”.

Los medios de transporte y comunicación han multiplicado para el individuo las oportunidades de contacto y de asociación con sus semejantes, pero han vuelto esos contactos y relaciones más transitorios e inestables. Una gran parte de la población de las grandes ciudades, incluidos los que residen en apartamentos o en casas de vecindad, viven más bien como si de un hotel se tratase, encontrándose pero sin conocerse entre ellos. De ahí deriva que las relaciones formales y ocasionales sustituyan a las estrechas y permanentes relaciones de la pequeña comunidad (Park, 1999, p. 79).

5. En “El metro revisitado”, Augé (2010, p. 38) reconocerá que su idea de no lugar no cabe para sitios como el metro: “el metro no es un no-lugar [...] tiene recuerdos, costumbres, reconocen en él algunas caras y mantienen con el espacio de las estaciones una especie de intimidad corporal [...]”.

Detrás de este argumento hay una larga tradición filosófica, que ha influido al pensamiento sociológico, antropológico y geográfico (Crang, 1998). La fuerte ligazón de la noción de habitar con el lugar es una idea de Martín Heidegger (1993), quien permanentemente es citado por diversos autores como el referente principal de esta noción de habitar. Una serie de conceptos e ideas dentro de la sociología, geografía, filosofía, antropología, y demás disciplinas que abonan a los estudios urbanos suelen organizarse en un pensamiento binario en cercana relación con la dicotomía espacio y lugar, que resumimos en el Cuadro 1.

CUADRO 1  
*Atributos de Espacio y Lugar*

ESPACIO	LUGAR
Nomadismo	Sedentarismo
Global	Local
Impersonal	Familiar
Individuo	Grupo
Alienación	Identidad
Transitar	Habitar
Centro	Barrio
Velocidad	Lentitud
Sociedad	Comunidad
Relaciones secundarias	Relaciones primarias

Ciertamente esta dicotomía, y los atributos asignados a cada parte o polo llegando al romanticismo del sedentarismo o al del nomadismo, no nos permite estudiar la movilidad como experiencia porque niega la posibilidad de que durante nuestros viajes exista sociabilidad o interacción social, sentidos, memoria, emociones etc. Otro importante texto de referencia sobre la cultura urbana, como el de Georg Simmel sobre la metrópolis moderna, señala que la emoción que prima en las grandes ciudades es la indiferencia, una actitud *blasé*, de conservación de la individualidad ante los estímulos externos (Simmel, 1986). La lectura profusa de Simmel lleva en muchos casos a asignarle a la experiencia de transitar en la ciudad un halo de individualidad y distanciamiento.

La poética de caminar, otro tropo del análisis urbano, es una interesante entrada al estudio de la movilidad urbana. Sin embargo, se trata de una experiencia individual, como en el caso del *flâneur* (la figura más extendida en los estudios urbanos) de Walter Benjamin (1999) o la *flâneuse* (Parsons, 2000; Elkin, 2016). Pero esta

figura se encuentra siempre caminando en la multitud; una multitud que es definida como una masa impersonal, anónima, por lo general, distante y hasta agresiva. Por lo tanto, carecemos en la teoría social clásica sobre la modernidad de una valoración positiva de las masas que se mueven. Por otra parte, se enfatiza demasiado el carácter disciplinado de esos movimientos, como si fueran resultado directo de las tecnologías de poder. De hecho, es la imagen de masas uniformes que se mueven como autómatas lo que podemos encontrar en los productos culturales como la literatura o el cine – como lo demuestra la masa de obreros entrando a la fábrica en la película *Metrópolis* (Fritz Lang, 1926).

### Movilidad como experiencia

Si dejamos de un lado el prejuicio de que las relaciones sociales se erosionan en los espacios de movilidad es posible, entonces, acercarnos a la movilidad cotidiana en las ciudades como una experiencia. Una experiencia que es social y cultural, y no sólo como un desplazamiento espacial y por razones económicas. La existencia de la hora pico (*rush hour*) pone de relieve que nuestras vidas urbanas están fuertemente organizadas por el mundo del trabajo o la economía – Henri Lefebvre (2004) llamaba a esto el ritmo lineal de la ciudad. Pero no viajamos solamente porque tenemos que trabajar sino también por otra serie de actividades e incluso sin el mayor propósito que pasear. Cualquiera sea el motivo del viaje, al desplazarnos hay una experiencia social y cultural, que es también política porque en ese momento se reproducen relaciones de poder (Cresswell, 2010), porque existen regímenes de movilidad: viajamos en diferentes velocidades, condiciones materiales y la movilidad de unos puede significar la inmovilidad de otros, porque la movilidad es siempre relacional.

Cabe aclarar que, mirar la movilidad como experiencia, no es centrarse en patrones de movilidad, de dónde a dónde se mueven las personas y por qué medios. Eso es apenas un acercamiento descriptivo la tema. La experiencia implica observar cómo se mueven las personas, qué sucede en sus viajes, qué expresan esas performances, qué relaciones sociales se tejen etc. Para entender a un ciclista, por ejemplo, es necesario observar más allá de la racionalidad económica o ideas de conveniencia y atender a conceptos como estilos de vida, por ejemplo.

En América Latina, la mirada más social sobre la movilidad se posa sobre temas de accesibilidad y sustentabilidad. Si bien son temas relevantes y están en primer lugar en la agenda de la investigación, muchas veces deja de lado otros fenómenos. Nuestras ciudades son desiguales y nuestra movilidad es contaminante, pero debemos poder mirar la diversidad de aspectos que son aptos para analizar como fenómenos



de movilidad. Un punto importante para acercarse a la experiencia es no mirar sólo las formas de movilidad por modos de transporte (bus, tren, bicicleta etc.). Si bien, como veremos, es importante las mediaciones materiales, los estudios de la movilidad nos desafían a mirar fenómenos como la espera, la velocidad, las relaciones de género, los ritmos, las ideas y emociones etc.

Una pregunta que puede servir para comprender qué es la experiencia de movilidad es ¿cómo aprendimos a movernos así? ¿De qué modo hemos internalizado normas, pero también prácticas, para movernos? Desde la historia, podemos preguntar si estas prácticas fueron siempre iguales. Es decir, nuestra realidad actual debe ser vista en perspectiva temporal porque si la movilidad es una práctica social, ésta es aprendida a través de otros (en lo que los sociólogos llamamos proceso de socialización) pero, a la vez, a través del tiempo. En el concepto de ritmo-análisis (Lefebvre, 2004) se pone de relieve el modo en que hemos internalizado esas formas de movernos como forma de adiestramiento (*dressage*). La geografía de corte fenomenológico también ha dado cuenta de formas colectivas de movernos bajo el concepto de cuerpo-ballet y de su espacialización “place-ballet” (Seamon, 1979).

Podemos encontrar en el trabajo de Orvar Lögfren (2008), entre otros, una pregunta sobre estos modos de aprender a movernos, cuando aborda la movilidad desde las emociones. Si, por un lado, el sociólogo Ole Jensen (2009) sostiene que la movilidad produce cultura, es decir, sentidos, significados, y el geógrafo Tim Creswell (2010) apunta que toda movilidad es una experiencia vivida y representada, Lögfren apuntará a un nivel más fenomenológico y corporal o la performance y emociones envueltas en la experiencia. Entonces podemos observar, comenzando desde un nivel performativo, cómo las personas se mueven, qué hacen durante sus viajes o el uso del tiempo, cuál es el ritmo (es decir, la duración e intensidad de esos movimientos), cómo se interactúa con el espacio construido, los artefactos, las otras personas e incluso con el clima o el ambiente. Podemos ver cómo pagamos el ticket, cómo hacemos señales a un bus para que se detenga o bajamos la escalera del metro, cómo entramos a un tren etc. Prácticas. O si se prefiere, performance. Y los modos de hacer o de viajar podríamos examinarlos por diferencia de edad, género, raza, clase social, etc. para comprender diferentes modos de viajar.

El género, por ejemplo, es una perspectiva que nos permite: primero, abandonar la idea de que existe un sujeto universal que se mueve, como por ejemplo “el pasajero”; segundo, y en relación con lo anterior, de que no existe un solo viaje sino diferentes maneras de percibir y experimentarlo; tercero, que esas diferencias son a veces resultado de relaciones de poder, de formas asimétricas de acceder al espacio (de que el cuerpo de las mujeres no tienen la misma libertad que los varones). Por lo tanto, al observar un mismo viaje en tren, por ejemplo, podemos encontrar diversas



experiencias que expresan y reproducen relaciones de poder y no simplemente un desplazamiento entre un punto y otro.

Los modos de hacer, la performance del viaje, se han convertido hoy en uno de los temas más estudiados dentro del giro de la movilidad, sin embargo, es importante recordar que nuestras experiencias están mediadas por discursos o representaciones (visuales o textuales) que dan cuenta de qué sentidos tienen esas prácticas, qué significados tienen sobre nosotros y los otros (identidad), explican y justifican los motivos de nuestras acciones etc. Nuestras prácticas no determinan los sentidos, sino que existen sentidos que preceden nuestras prácticas y se ven modificados por éstas: es decir, existe una modificación mutua entre prácticas y representaciones. Podemos encontrar la voz de los sujetos, pero también la de otros que hablan, representan, desde el lenguaje científico o artístico, estas prácticas. Podemos conocer los significados de la movilidad mediante entrevistas, pero también mediante modos de representar esos viajes en una novela o en las noticias. Los discursos hablan de nuestras conductas, porque hay una moral, impresiones, percepciones, prejuicios, angustias, expectativas, ideologías que organizan simbólicamente nuestras experiencias.

En los estudios sobre la performance se presta atención no sólo a los movimientos individuales sino a la coordinación de nuestros movimientos, cierta coreografía social que hace posible la convivencia es un espacio y tiempo determinado. Podemos observar, por ejemplo, cómo interactuamos en la calle al momento de cruzar como peatones y la relación con otros actores viales como los automovilistas, ciclistas etc. No se trata sólo de comparar nuestras conductas respecto a ciertas normas (especialmente aquellas legales) sino comprender cómo nos relacionamos en el espacio público porque las moviidades expresan (y construyen) nuestras relaciones sociales. Podemos leer en estas situaciones tanto el ritmo de nuestros movimientos (una mirada fenomenológica y performativa) como ideas sobre el respeto al otro.

El ejemplo de la calle nos permite introducir aquí no sólo sujetos o cuerpos, performance, movimiento, diferencias sociales o de género, raza y edad, sino mediaciones materiales (infraestructura, semáforos, paisaje etc.) que también actúan en la coreografía social de la movilidad callejera. En efecto, los estudios de las moviidades dan importante relevancia a los actores no humanos. John Urry (2007) destaca que los objetos de estudios de la movilidad suelen ser híbridos (humanos–no humanos). El automovilista o el ciclista no son sólo sujetos humanos sino mediados, co-construidos con artefactos (el automóvil y la bicicleta). No puede pensarse a estos sujetos de la movilidad por fuera de esa relación socio-material. Dant (2014) habla de diferentes niveles de hibridación en relación a cuán mediada está nuestra experiencia por tecnologías: en la práctica de caminar la hibridación es menor que en caso del automovilista.

En efecto, si observamos nuestra movilidad cotidiana en las ciudades veremos que viajamos con cosas (Bissell, 2009)<sup>6</sup>. Existe un set de gadgets hechos exclusivamente para viajar y que forman parte de nuestra experiencia. Uno de los más clásicos ha sido el periódico u otros artefactos de lectura, ya que ha sido la práctica de leer parte fundamental de la experiencia de viaje en los tiempos modernos. Con el nacimiento del ómnibus o los ferrocarriles con sus asientos enfrentados, personas totalmente desconocidas entre sí comenzaron a compartir un espacio público en condiciones de proximidad física, donde era muy difícil evadir el contacto visual y entrar en un espacio de intimidad (Simmel, citado en Benjamin, 1999, p. 433), por lo tanto, leer se convirtió en una forma no sólo de pasar el tiempo mientras se viaja sino de lidiar con esa tensión entre proximidad física y distancia social (Schivelbusch, 1986). Hoy, artefactos como laptops o teléfonos móviles nos permiten distraernos, comunicarnos, trabajar durante el tiempo de viaje y de algún modo mantener nuestra intimidad (Lögfren, 2008).

Como se mencionó anteriormente, es importante descentrar la mirada de la movilidad por modo de transporte y tratar de mirar fenómenos que atraviesan varias experiencias de viaje. No obstante, es importante el tipo de mediación tecnológica que modela cada experiencia. Podríamos mirar la experiencia del transporte público o el privado que sugieren problemáticas diferentes, pero también en común. Tomemos el caso del automóvil porque por lo general, en Latinoamérica, los pasajeros o el uso del sistema público suelen recibir mayor atención, mientras que, sobre la experiencia del automóvil, por ejemplo, tenemos menos. No me refiero a una sociología del consumo, la industria o la publicidad, sino a la experiencia cotidiana de manejar, pero también de llevar y ser llevado en auto – lo que Laurier *et al.* (2008) llaman *passengering* (la sociabilidad adentro del coche).

Como bien señalan Sheller y Urry (2000) pero también Nigel Thrift (2004), el auto ha tenido un enorme impacto en la ciudad. Sin embargo, las ciencias sociales han ignorado la vida social del auto. Las prácticas espaciales de Certeau o el *flâneur* de Benjamin están basados en la práctica de caminar y están marcados también por un prejuicio acerca del automóvil y una sobrevaloración del caminar, que puede leerse también en otros científicos sociales como Richard Sennett (1997). Si

6. Podríamos ver movibilidades de cosas, no sólo de humanos. Por ejemplo, la carga y descarga de mercancías en una ciudad ha sido siempre un tema de controversia, pues no se la considera parte del tráfico sino un obstáculo y una actividad que hay que regular. Podríamos ver la circulación de mensajes o recursos, o agua y desechos, los sistemas e infraestructuras que organizan esa circulación y ver cómo nos relacionamos a través de esas mediaciones. La famosa idea de ciudad formal e informal no debería verse solo desde la cuestión de la vivienda sino en la medida en que estamos o no conectados a redes (de información, agua, electricidad, cloacas etc.).

queremos entender qué significa la experiencia del automóvil en nuestras ciudades o por qué la gente no deja de usar el auto a pesar de las políticas que desalientan su uso y los discursos que alertan sobre sus externalidades, es necesario indagar en la cultura del automóvil. ¿Es libertad? ¿Aislamiento social? ¿Velocidad? Si es por llegar más rápido, podríamos ponerlo en duda ya que nuestras ciudades viven congestionadas.

Uno de los antecedentes del giro de la movilidad ha sido justamente una importante literatura, especialmente pero no exclusivamente, norteamericana, sobre la automovilidad (Miller, 2001). Se ha avanzado mucho sobre el conocimiento de la experiencia del automóvil y sus efectos en la ciudad. Como resumen Sheller y Urry (2000), el automóvil ha creado una relación ambigua entre libertad y sujeción: por un lado, otorga flexibilidad y rapidez que permite la expansión de la ciudad en procesos como la suburbanización, pero al mismo tiempo todas las actividades deben hacerse en automóvil.

En Latinoamérica se ha avanzado más en la historia del automóvil que en la experiencia contemporánea. Insisto, en que esta falta de investigación sobre la cultura del automóvil se debe más a un prejuicio y a miradas tradicionales sobre el automóvil y que precisan ponerse en discusión con investigación empírica y contextualizada. Guillermo Giucci (2007) ha escrito sobre la vida cultural del automóvil desde una perspectiva histórica y con atención a Latinoamérica marcando cómo funcionó el auto como signo de modernidad cinética, de libertad y velocidad. Pero creo que se debe avanzar en el modo en que automóvil se relaciona con la fragmentación social y espacial en nuestras ciudades siguiendo la idea de que el auto produce un efecto *cocoon* (Mom, 2014). La sensación de habitar un capullo, un espacio privado sobre ruedas que transita el espacio público (Sheller y Urry, 2000), que nos separa de las condiciones ambientales, pues si hace calor afuera tenemos AC adentro y viceversa, pero también de las sociales. No se trata, por lo tanto, de una diferencia de clase social sino de formas de privatización de lo público y de distanciamiento social que en el contexto latinoamericano refuerzan la desigualdad.

Experiencia mediada por tecnologías y por el tiempo

Mirar las experiencias, entonces, nos permite ver prácticas en relación con tecnologías, modos de hacer, entender y significar no solo la movilidad sino la ciudad. La pregunta aquí es, cómo se producen, funcionan y cambian estas prácticas a través del tiempo. Cómo historizar el conducir el coche o tomar el bus, el modo en que aprendimos a ser pasajeros o peatones, prácticas que a primera vista son mundanas, cotidianas, sobre las que no reflexionamos cuando las llevamos a cabo porque han

sido in-corporizadas. Si este es un aspecto difícil de reconstruir, es más factible indagar las representaciones de esas experiencias.

Un modo de aproximarse es reconstruir las experiencias de movilidad a partir de las tecnologías. Considerando a éstas de un modo muy amplio (infraestructuras, vehículos, artefactos, incluso no sólo una versión hardware sino software de tecnología (sistemas de tránsito, normas o leyes etc.), tiene algunas ventajas y también riesgos. La ventaja principal es que es posible delimitar un periodo de análisis. Uno puede tomar la implementación o incorporación de un modo de transporte, por ejemplo, el bus, en una ciudad o lugar determinado. Entonces, tiene una fecha, un año aproximado, y puede moverse “hacia atrás” analizando los debates y planes, luego mirar la implementación y a partir de allí rastrear las experiencias o usos. Existen una diversidad enorme de materiales que pueden utilizarse para el estudio histórico de los transportes (documentos públicos, leyes, ordenanzas, debates parlamentarios, documentos privados de las empresas, mapas, estadísticas, fotos, periódicos etc.). La historia cultural urbana es un buen ejemplo de cómo incorporar fuentes variadas para dar cuenta de representaciones, por ejemplo, trabajando con discursos oficiales, así como el imaginario popular (Stieber, 1999).

El aporte del análisis cultural es fundamental porque permite ampliar el campo de estudio e incorporar la experiencia de los sujetos y salirse de la mirada económica e incluso política que ha sido predominante en los estudios históricos del transporte (Moraglio, 2017). Ha predominado una historia de las empresas de transporte, su relación con el Estado o de las políticas públicas. En menor medida, en Latinoamérica, se ha realizado historia de las tecnologías (un campo muy prolífero tanto en Europa como en EEUU), focalizándose en la historia del artefacto. En cualquier caso, poco sabemos de los usos y los significados de esas tecnologías o la experiencia de viaje; en particular, porque el viaje en sí mismo en tanto experiencia no es indagado. La historia urbana, por su parte, ha tomado al transporte como una variable para explicar el crecimiento urbano sin entrar tampoco demasiado en la experiencia de la movilidad.

Otra limitación de la historia del transporte es haberse centrado en un modo de transporte en particular perdiendo de vista otros modos, pero también el fenómeno de la movilidad en general (Mom, 2003). Por ejemplo, contar la historia del metro de una ciudad puede ser un gran aporte, pero es importante mirar el contexto y que la historia del metro pueda ser una historia de la ciudad y su movilidad. Uno de reclamos o postulados de la historia de la movilidad – en vez de historia del transporte – es justamente incorporar otras perspectivas, discusiones teóricas, y no tomar un solo modo de transporte como caso de estudio.

El giro de una historia del transporte a una historia de la movilidad – de las cosas y personas en movimiento, como señala Massimo Moraglio (2017) – también alerta

acerca del determinismo tecnológico: abordar la relación entre tecnología y sociedad de una manera causal. El determinismo tecnológico (Smith y Marx, 1994) es una narrativa muy fuerte, pues está ligada a la idea de progreso y a que el motor de la historia es la evolución de las tecnologías, y que esa evolución, además, es lineal y progresiva: cada nuevo transporte supera y desplaza al anterior porque lo nuevo (la innovación) siempre es mejor. Es importante estar atento a no reproducir este tipo de discurso, muy típico, además, de las narrativas progresistas del siglo XIX y XX acerca de los transportes, pero incluso de la confianza en la innovación tecnológica hoy.

Como se puede advertir, la historia desde la tecnología del transporte ha tendido a ignorar los usos, percepciones y experiencias de los usuarios. Por lo tanto, a esta historia debe incorporarse una mirada “desde abajo”, desde las prácticas y sus significados, como han comenzado a hacerlo los historiadores de la movilidad (Pooley, 2009). Muchas veces se ha explorado los significados o la cultura del transporte a través de la publicidad, los discursos oficiales, pero ha sido y es más difícil encontrar fuentes que permitan conocer la experiencia de viaje. La literatura y otras formas culturales como la fotografía o el humor gráfico pueden dar cuenta de los usuarios y sus significados, aunque no hay que confundir la mirada del escritor, el fotógrafo o artista con la experiencia común o social.

Desde las prácticas podríamos preguntarnos sobre el andar en metro o el uso del transporte público, pero también sobre el caminar, ir al trabajo o salir de noche; también se puede estudiar la movilidad mirando la cultural del tráfico o la soledad en la multitud, las relaciones de género en el espacio público, etc. El problema con estos temas de investigación en la historiografía es cómo establecer un periodo o ciclo como puede establecerse con la historia del artefacto. Por ejemplo, para una historia de la movilidad y el género, es difícil explicitar cuándo comenzó el acoso callejero a las mujeres, cuáles son los ciclos o transformaciones históricas de esa práctica.

Si bien observar las prácticas y representaciones del uso o la experiencia de movilidad abre un gran espectro de fenómenos muy interesantes, también se trata de un acercamiento más fenomenológico y las fuentes, aunque pueden ser diversas, son más complicadas de encontrar o analizar porque se trata de fragmentos de la vida cotidiana. Si para estudiar un fenómeno de movilidad urbana en el presente llegamos a través de entrevistas, observaciones o la etnografía a conocer cómo experimentan los sujetos sus prácticas de movilidad y el sentido que le otorgan, con las experiencias del pasado esas voces no suelen estar registradas. Dependiendo del caso de estudio y su lejanía con el presente se puede abordar a través de la historia oral. Pero en la mayoría de los casos encontraremos esas voces mediadas por otras voces: la de los periodistas, escritores, fotógrafos, etc. que dan cuenta de la experiencia, pero desde la mirada subjetiva del mediador. Acervos como las cartas de reclamo de los pasa-

jeros del *subway* de Nueva York (1950-1960), por ejemplo, son fuentes muy ricas para “leer las voces” de los usuarios. Lo son también los diarios personales como los que ha usado Colin Pooley (2017) para reconstruir la experiencia de la espera y las interrupciones en el viaje a fines del siglo XIX en Inglaterra mediante el diario de una joven británica.

A pesar de las limitaciones, las preguntas y temas sobre la movilidad que desde una perspectiva histórico cultural se abren son variados y nos permiten conocer el presente como un proceso de larga duración. Podríamos nombrar algunos temas que, influidos por el giro de la movilidad, podrían incorporarse a la agenda de la investigación histórica en Latinoamérica, y que hasta el momento han sido poco explorados o ignorados, por ejemplo: las prácticas (modos de hacer) o performance de la movilidad, la interacción social o sociabilidad en los espacios de movilidad, las relaciones de poder –entre ellas las de género – que se expresan en la experiencia de movilidad y la dimensión subjetiva incorporando no sólo los significados sino las emociones nacidas de los viajes, la percepción del espacio-tiempo, las representaciones sobre los sujetos que viajan (pasajeros, conductores, ciclistas, peatones) y sus conductas – representaciones que circulan en discursos oficiales (estatales, científicos, empresariales) así como culturales (cine, literatura, la publicidad, el humor gráfico).

Tanto las prácticas como representaciones de los sujetos móviles pueden abordarse como un proceso de disciplinamiento. Es decir, dispositivos a través de los cuales se fueron modelando conductas y modos de movernos en la ciudad, el modo en que aprendimos y reproducimos nuestras prácticas. Pero también puede abordarse la historia de usos diversos o inesperados, de las resistencias, contestaciones y variaciones a las reglas. Las prácticas y representaciones están fuertemente ligadas con los procesos de construcción de identidades sociales y por lo tanto los grupos sociales y sus cruces por raza, clase, edad, género etc. deben estar presente en los análisis sobre las experiencias de movilidad urbana porque ponen de relieve que las movilidades son políticas.

### Consideraciones finales

Recapitulando, podemos definir las movilidades de los sujetos como prácticas sociales con sentido, mediadas por tecnologías, espacios y materialidades, producidas, pero también productoras de cultura, sociedad, poder. Se trata, por lo tanto, del movimiento (real o imaginado, físico o virtual) de las personas, pero también de la inmovilidad (momentos de espera, descanso, detención, quietud) que, al igual que la movilidad, puede ser deseada, necesaria o forzada. Quedarse en el análisis de los patrones de movilidad (de qué punto a qué punto las personas se mueven en



un determinado espacio) no da cuenta de lo que las personas hacen, de las significaciones y vivencias de esos desplazamientos; es decir, de la experiencia. Conocer esas experiencias nos sirve para comprender el modo en que las ciudades se viven desde el movimiento, pero también a poner en cuestión la idea de un sujeto racional o con razones meramente instrumentales, un sujeto consumidor que sólo piensa en la racionalidad económica de su viaje (conveniencia, costo, pérdida de tiempo). Si bien, la economía es una cuestión fundamental, ésta está modelada e imbuida en la cultura. Finalmente, comprender la experiencia de la movilidad es introducirla como una parte constitutiva de la producción del espacio urbano y no meramente como un “subproducto” de la ciudad – que es el modo en que normalmente se aborda el tema.

Si la movilidad cumple un rol fundamental en la producción de lo urbano, y no meramente reproductivo y derivado de otras actividades, es entonces un aspecto importante para pensar el cambio urbano. Las movildades se convierten en espacios de vivencia cotidiana en dónde se puede contestar o plantear formas alternativas de vivir una ciudad. Muchas de las políticas de movilidad sostenible son efectivamente intervenciones en los espacios y prácticas de movilidad para cambiar la cultura urbana: desde la introducción de ciclovías a la apertura de las infraestructuras de automovilidad como las autopistas para el uso peatonal y ciclistas. Sin embargo, y a pesar del éxito de estas políticas, la automovilidad sigue dominando. En gran medida, esto se explica porque no hay sido la cultura del automóvil estudiada en sus efectos culturales (que son también materiales, sociales, económicos y políticos).

Es el caso de la automovilidad, es decir, del automóvil como sistema social, cultural, político, tecnológico y económico, es un buen ejemplo de cómo una vez instalada una tecnología de transporte ha generado una experiencia que se ha aferrado a nuestra cultura y cuyo cambio cultural no puede ser entendido solamente como un problema de educación y propaganda. A los hábitos y costumbres hay que sumarle el peso simbólico del automóvil como signo de status social y de libertad individual, de masculinidad y poder (aunque también la industria automotriz construyó modelos de mujeres consumidoras de automóvil). Es la quintaesencia del capitalismo en tanto que es una industria que marcó modos de producción dentro del capitalismo como el fordismo y toyotismo, que entrelaza ciencia, tecnología y negocios de seguros, talleres y repuestos, hotelería, turismo, deporte (Sheller y Urry, 2006; Piglia, 2014). Aún más, moviliza grandes recursos en la construcción de infraestructuras para su movimiento, pero también para su estacionamiento. Y consume energías no renovables a la vez que contamina y genera otras externalidades como congestión y accidentes. En este contexto y frente a los diagnósticos conocidos y difundidos acerca de sus consecuencias negativas, la cultura del automóvil se ha visto poco debilitada; incluso las alternativas de una movilidad sustentable basada en innovaciones



tecnológicas que permitirían tener un *smart-car* (eléctrico, autónomo y por lo tanto más seguro etc.) las consecuencias como la congestión, pero aún la producción de la individualidad no cesaría.

Y es este último aspecto, el que debería preocuparnos en el contexto de las desigualdades sociales de nuestras ciudades latinoamericanas, porque es el efecto “*cocoon*” el que tiene efectos políticos. La llamada fragmentación urbana se ha centrado siempre en las divisiones socio-espaciales que se expresan en barrios cerrados y torres que se aíslan de su entorno o de zonas de pobreza que se guetizan de algún modo, pero la movilidad nos permite ver el espacio de modo relacional y en red para comprender que ciertas personas viajan por los conductos de redes que los conectan con los flujos globales y otros quedan desconectados. El automóvil permite reproducir esas desigualdades sociales no tanto en el signo de status que da el automóvil sino en la distancia social que genera con los otros. Por ejemplo, en el ritmo de la movilidad podemos ver cómo hay quienes se mueven rápido por infraestructuras como las autopistas mientras otros quedan desconectados porque las autopistas son barreras para su movilidad o quiebran su espacio urbano. Pero creo que es el modo en que el auto es considerado un espacio privado y cuasi blindado el que media una distancia social: nos aleja de los otros (que están fuera de él) indeseados. Esa distancia mediada en que el automóvil aparece como escudo, (que es además confortable y placentero) que reproduce las desigualdades espaciales y sociales.

## Referencias Bibliográficas

- ADEY, Peter *et al.* (2014), *Routledge handbook of mobilities*. London, Routledge.
- AMIN, Ash & THRIFT, Nigel. (2002), *Cities: reimagining the urban*. Cambridge, Polity.
- AUGÉ, Marc. (2000), *Los no lugares*. Barcelona, Gedisa.
- AUGÉ, Marc. (2010), *El metro revisitado: el viajero subterráneo veinte años después*. Barcelona, Paidós.
- BENJAMIN, Walter. (1999), *The arcades project*. Cambridge/London, Belknap.
- BISSELL, David. (2009), “Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station”. *Social & Cultural Geography*, 10 (2): 173-195.
- BÜSCHER, Monika *et al.* (2011), *Mobile methods*. London/New York, Routledge.
- CRANG, Mike. (1998), *Cultural geography*. London, Routledge.
- CRESSWELL, Tim. (2010), “Towards a politics of mobility”. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28: 17-31.
- DANT, Tim. (2014), “Drivers and passengers”. In: ADEY, Peter *et al.* *The routledge handbook of mobilities*. New York, Routledge.
- DE CERTEAU, Michel. (1984), *The practice of everyday life*. Berkeley, University of California Press.

- ELKIN, Lauren. (2016), *Flâneuse: women walk the city in Paris, New York, Tokyo, Venice, and London*. New York, Farrar, Straus & Giroux.
- ERRÁZURIZ, Tomás & GIUCCI, Guillermo. (2016), "The ambiguities of progress: cultural appropriation of electric trams in the Southern Cone, 1890-1950 (Chile, Argentina, Uruguay and Brazil)". *Icon*, 22: 55-77.
- FRISBY, David. (2001), *Cityscapes of modernity: critical explorations*. Cambridge, Polity.
- GARCÍA CANCLINI, Néstor. (1996), *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. México, Grijalbo.
- GIUCCI, Guillermo. (2007), *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.
- GUTIÉRREZ, Andrea. (2010), "Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial". *Scripta Nova*, 14 (331). Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>, consultado en 29/12/2017.
- HEIDEGGER, Martin. (1993), "Building dwelling thinking". In: HEIDEGGER, Martin. *Basic writings*. New York, Harper Collins, pp. 343-364.
- JENSEN, Ole. (2009), "Flows of meaning, cultures of movements: urban mobility as meaningful everyday life practice". *Mobilities*, 4 (1): 139-158.
- JIRÓN, Paola *et al.* (2010), "Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana". *Invi*, 68 (25): 15-57.
- JIRÓN, Paola & ITURRA, Luis. (2011), "Momentos móviles: los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público". *Revista Arquitecturas del Sur*, 39: 44-57.
- JIRÓN, Paola & ZUNINO SINGH, Dhan. (2017), "Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas". *Revista Transporte y Territorio*, 16: 1-8.
- LANGE VALDÉS, Carlos. (2011), "Dimensiones culturales de la movilidad urbana". *Invi*, 71 (26): 87-106.
- LAURIER, Eric *et al.* (2008), "Driving and 'passenger': notes on the ordinary organization of car travel". *Mobilities*, 3 (1): 1-23.
- LEFEBVRE, Henri. (1991), *The production of space*. Oxford, Blackwell.
- LEFEBVRE, Henri. (2004), *Rhythmanalysis: space, time and everyday life*. London, Continuum.
- LÖGFREN, Orvar. (2008), "Motion and emotion: learning to be a railway traveller". *Mobilities*, 3 (3): 331-351.
- MERRIMAN, Peter. (2009), "Marc Augé on space, place and non-places". *The Irish Journal of French Studies*, 9: 9-29.
- MILLER, David. (2001), *Car cultures*. Oxford, Berg.
- MOM, Gijs. (2003), "What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field". *The Journal of Transport History*, 24 (2): 121-138.
- MOM, Gijs. (2014), *Atlantic automobilism: emergence and persistence of the car, 1895-1940*. New York, Berghahn.

- MORAGLIO, Massimo. (2017), "Seeking a (new) ontology for transport history". *The Journal of Transport History*, 38 (1): 3-10.
- MUÑOZ, Daniel. (2013), "Experiencias de viaje en Transantiago: la construcción de un imaginario urbano hostil". *Bifurcaciones*, 15. Disponible en <http://www.bifurcaciones.cl/2013/12/experiencias-de-viaje-en-transantiago>, consultado en 29/12/2017.
- PARK, Robert. (1999), *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- PARSONS, Deborah. (2000), *Streetwalking the metropolis: women, the city, and modernity*. Oxford, Oxford University Press.
- PIGLIA, Melina. (2014), *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires, Siglo Veintiuno.
- POOLEY, Colin. (2009), "Transport: history of everyday mobility". In: KITCHIB, Rob & THRIFT, Nigel (eds.). *International encyclopedia of human geography*. Oxford, Elsevier, pp. 144-149.
- POOLEY, Colin. (2017), "Travelling through the city: using life writing to explore individual experiences of urban travel c. 1840-1940". *Mobilities*, 12 (4): 598-609.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang. (1986), *The railway journey: the industrialization of time and space in the 19th century*. Leamington Spa/New York, Hamburg/Berg.
- SEAMON, David. (1979), *A geography of the lifeworld: movement, rest and encounter*. London, Croom Helm.
- SENNETT, Richard. (1997), *Carne y piedra*. Madrid, Alianza.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2000), "The city and the car". *International Journal of Urban and Regional Research*, 24 (4): 737-757.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2006), "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, 38:207-226.
- SIMMEL, Georg. (1986), "Las grandes urbes y la vida del espíritu". In: SIMMEL, Georg. *El individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona, Península, pp. 247-262.
- SMITH, Merritt Roe & MARX, Leo. (1994), *Does technology drive history? The dilemma of technological determinism*. Cambridge, MIT Press.
- STIEBER, Nancy. (1999), "Microhistory of the modern city: urban space, its use and representation". *The Journal of the Society of Architectural Historians*, 58 (3): 382-391.
- THRIFT, Nigel. (2004), "Driving in the City". *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5): 41-59.
- URRY, John. (2007), *Mobilities*. Cambridge, Polity.
- WIRTH, Louis. (2005), "El urbanismo como modo de vida". *Bifurcaciones*, 2. Disponible en <http://www.bifurcaciones.cl/002/reserva.htm>, consultado en 29/12/2017.
- ZUNINO SINGH, Dhan. (2014), "Meaningful mobilities: the experience of underground travel in the Buenos Aires Subte (1913-1944)". *Journal of Transport History*, 35 (1): 97-113.

**Resumen**

*Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento: notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana*

Se introduce en este ensayo nociones claves del “giro de la movilidad” para comprender y definir la experiencia de movilidad urbana desde una crítica a los estudios urbanos y de transporte, así como a las ciencias sociales, en general, y en Latinoamérica, en particular. Se propone la idea de que las ciudades son espacios para la circulación y la importancia que tiene la misma en la producción del espacio urbano. Aunque la tradición de la teoría social moderna abonó la idea de que los espacios de tránsito son no-lugares, los desplazamientos en la ciudad son formas de habitar y toda movilidad es una práctica social con sentido. Finalmente, la experiencia de movilidad urbana es caracterizada a través de ejemplos concretos como la automovilidad.

Palabras-clave: Movilidades; Ciudades; Cultura; Experiencia.

**Abstract**

*Cities, practices, and representations in motion: notes for a cultural analysis of mobility as an urban experience*

This essay introduces some key notions from the “mobility turn” to understand and define the experience of urban mobility from a critical reading of urban and transport studies as well as social sciences, in general, and particularly in Latin America. It states that cities are spaces of circulation and stresses the importance of circulation to the production of urban space. The social modern theory tradition has fuelled the idea that transit spaces are non-places, yet human movements within the city are ways of dwelling and, thus, mobilities are social and meaningful practices. Finally, urban mobility experience is characterized through examples like automobility.

Keywords: Mobilities; Cities; Culture; Experience.

**Resumo**

*Cidades, práticas e representações em movimento: notas para uma análise cultural da mobilidade como experiência urbana*

Neste ensaio, introduzem-se noções-chave sobre o “giro móvel” para compreender e definir a experiência de mobilidade urbana, com base em uma crítica aos estudos urbanos e de transporte, bem como às ciências sociais em geral, e na América Latina em particular. Propõe-se que as cidades são espaços para circulação, destacando a importância que esta tem na produção do espaço urbano. Ainda que a tradição da teoria social moderna tenha sustentado a ideia de que os espaços de trânsito são não lugares, os deslocamentos na cidade são formas de habitar e toda mobilidade é uma prática social com sentido. Por fim, a experiência de mobilidade urbana é caracterizada através de exemplos concretos, como a automobilidade.

Palavras-chave: Mobilidades; Cidades; Cultura; Experiência.

Texto recibido en 3/1/2018 e aprobado en 16/1/2018.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2018.142171

DHAN ZUNINO SINGH es pesquisador adjunto del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet), Universidad Nacional de Quilmes (Argentina). E-mail: dhansebastian@gmail.com.

