HAL
open science

La observación de las movilidades cotidianas

Françoise Dureau, Matthieu Giroud, Jean-Pierre Lévy

To cite this version:

Françoise Dureau, Matthieu Giroud, Jean-Pierre Lévy. La observación de las movilidades cotidianas. Revista INVI, 2021, 36 (102), pp.208-259. 10.4067/S0718-83582021000200208 . halshs-03333854

HAL Id: halshs-03333854

https://shs.hal.science/halshs-03333854v1

Submitted on 23 Dec 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

revista invi

Volumen 36, nro. 102, agosto 2021

ISSN 0718-1299

Documentos

La observación de las movilidades cotidianas

Françoise Dureau

Laboratorio Migrinter, Université de Poitiers, Francia.

Matthieu Giroud*

Laboratorio ACP, Universidad Paris-Est, Francia.

Jean-Pierre Lévy

CNRS, Laboratorio LATTS, Francia.

Traducción: María Mercedes Di Virgilio y Thierry Lulle**

Cómo citar este artículo:

Dureau, F., Giroud, M y Lévy, J.-P. (2021). La observación de las movilidades cotidianas. Revista *INVI, 36*(102), pp-pp. https://doi.org/xxx

---

Originalmente publicado en Francia como:

«L'observation des mobilités quotidiennes», pages 81-132 in *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen* by Christophe IMBERT, Hadrien DUBUCS, Françoise DUREAU et Matthieu GIROUD.

© Armand Colin, Col. Recherches, 2014, Paris. ISBN 978-2-200-28920-1.

* Matthieu Giroud era geógrafo, doctor en geografía por la Université de Poitiers (bajo la dirección de Françoise Dureau). Obtuvo el premio Prix de thèse 2008 del Comité National Français de Géographie. Era profesor investigador de geografía en la Universidad de Paris-Est Marne-la-Vallée. Matthieu Giroud fue una de las víctimas del atentado terrorista perpetrado en el Teatro Bataclan en París el 13 de noviembre de 2015. Se puede consultar sus trabajos en http://acp.u-pem.fr/equipe/matthieu-giroud/; y en http://migrinter.labo.univ-poitiers.fr/membres-2/membres-4/matthieu-giroud/

** Agradecemos la supervisión de Françoise Dureau.

Nuestro trabajo se inscribe en una corriente de investigación que considera que las movilidades espaciales, tomadas en su conjunto, están en el centro de un enfoque integral sobre las dinámicas urbanas contemporáneas (Lévy, 2009; Lévy y Dureau, 2002). La observación de las movilidades cotidianas, que no es más que uno de los eslabones de este enfoque, no sólo constituye un punto de entrada pertinente para comprender las evoluciones de los espacios de vida individuales y familiares, sino también para interpretar ciertas reconfiguraciones urbanas y territoriales en proceso. Una de las dificultades de este posicionamiento teórico es que implica articular metodologías de observación y análisis de las movilidades cotidianas que son diversas y que no fueron concebidas inicialmente ni desde una perspectiva de enfoque global ni necesariamente con el objetivo de una fina comprensión de las dinámicas urbanas. Por lo tanto, este texto debe considerarse como un intento de propuesta metodológica que responde a la exigencia de este posicionamiento teórico. De este modo, es para nosotros una oportunidad de presentar, en consonancia con el enfoque de varias investigaciones en las que hemos participado y en las que nos basaremos en parte aquí, las opciones metodológicas de las que disponemos para incluir una observación de las movilidades cotidianas dentro de un enfoque global de las movilidades y un estudio más amplio de la dinámica de los territorios urbanos. Más precisamente, el texto se apoya en la presentación de articulaciones y posibles reinterpretaciones de diversas metodologías que han sido ampliamente probadas tanto para la observación de las prácticas individuales de movilidad cotidiana como para la observación de los espacios públicos y sus dinámicas sociales.

El trabajo es producto de la constitución y la diversidad de un campo científico que, al fin y al cabo, es bastante reciente. Como lo recuerdan A. Bieber (2002) o también M. Bonnet (2000), en Francia, los primeros trabajos de investigación sobre las movilidades urbanas llamadas «cotidianas» se realizaron a principios de los años 1970. «Estas primeras investigaciones se inscriben en una doble tensión: por un lado, la confrontación entre dos culturas técnicas: la de los técnicos y gestores del transporte, principalmente sectorial, y la de los investigadores en ciencias humanas y sociales, más horizontal y poco definida; por otro lado, el carácter impreciso y ambiguo de la noción de movilidad como categoría de acción y reflexión. Esta noción ha dado lugar a enfoques y análisis de la movilidad muy diferentes» (Bonnet, 2000, p. 190). En efecto, quedándonos en el marco de la investigación francesa, las últimas décadas han visto una creciente diversificación en las formas de estudiar la movilidad cotidiana (Bonnet, 2000, pp. 190-194; Orfeuil, 2002a, pp. 66-69; Tarrius, 1988). Los años 1970 y principios de los 1980 parecen estar dominados por cinco temas de investigación que se alimentan y complementan entre sí: un enfoque muy técnico orientado al análisis de los desplazamientos en términos de origen/destino y su estimación económica a cargo de los ingenieros de transporte; investigaciones más completas desarrolladas sobre los patrones y programas de actividad que integran la pluralidad de los modos de transporte utilizados; análisis iniciados por ciertas corrientes de la sociología urbana de inspiración marxista sobre las movilidades domicilio/trabajo en términos de movilización de la mano de obra asalariada; investigaciones sobre las interacciones y las prácticas sociales en los propios espacios de la movilidad, especialmente en los medios de transporte durante los desplazamientos entre domicilio y lugar de trabajo; y, por último, trabajos sobre la «descripción de las movilidades en un contexto de formas sociales reguladas por

las obligaciones y normas sociales de los modos de vida urbanos» (Bonnet, 2000, p. 190). Aunque algunos de estos temas se abandonaron gradualmente, la mayoría de ellos se ampliaron significativamente durante la década de 1980 y, sobre todo, la de 1990. Es el caso, por ejemplo, de los estudios sobre las interacciones entre la movilidad y los modos de vida metropolitanos, algunos de los cuales empiezan a integrar una perspectiva temporal a través de la cuestión de los ritmos de vida y los ritmos urbanos. Este es también el caso de los estudios sobre los comportamientos y las micro-sociabilidades en las zonas de tránsito.

El final de la década de los años 1990 y la década de los años 2000 se caracterizan por la realización de investigaciones que continuaron con algunos de los temas mencionados hasta ahora. Así, la cuestión de las temporalidades de la movilidad cotidiana, vinculadas o no a las de la ciudad, se explora más ampliamente (Guez, 2002). El recurso a las conceptualizaciones de la ***time-geography*** (Chardonnel, 2001) es, por tanto, una vía fructífera para articular reflexiones sobre las temporalidades y sobre los programas de actividades (es decir, el conjunto de actividades realizadas por los individuos). Pero este periodo, que fue también el del predominio ideológico del principio de la movilidad generalizada y de sus primeros cuestionamientos, también estuvo marcado por la aparición de nuevas problemáticas: geógrafos, urbanistas y planificadores estudian los vínculos entre la movilidad y la evolución de los territorios contemporáneos, lo que ha dado lugar a unos escasos estudios que abordan de forma global los sistemas de movilidad de los individuos y los hogares; de forma más crítica, otros estudios analizan las implicaciones sociales de las movilidades cotidianas en materia de integración urbana o de desigualdades de acceso a la ciudad y a sus recursos localizados (empleo, vivienda, servicios y equipamientos); por último, más recientemente, se ha trabajado sobre los retos políticos y de regulación de la movilidad urbana en relación con la cuestión ambiental. Tal como nos lo recuerda M. Bonnet: «la movilidad ya no aparece hoy como un sistema de valores consensuado, sino como la base de discursos contrastados, a menudo contradictorios, como si se enfrentaran en este campo diferentes visiones del futuro. De un valor de progreso económico y social, estaríamos pasando a una visión de la movilidad como fuente de disfuncionamiento, desequilibrio social y degradación ambiental» (Bonnet, 2000, pp. 197-198).

Esta variedad de preocupaciones que han marcado el campo de la investigación sobre la movilidad cotidiana no debe ocultar una fuerte tendencia que parece atravesar la mayoría de estas orientaciones: una gran parte de estos trabajos tiene como objetivo comprender la movilidad cotidiana - que J.-P. Orfeuil define de forma muy genérica como «el conjunto de las prácticas de desplazamiento de una población en su entorno habitual» (2002b, p. 300) - por sí mismas y no por sus implicaciones en los espacios de vida y en los modos de habitar individuales o familiares, ni por sus efectos en los territorios urbanos. En general, estos trabajos no tienen el objetivo explícito de analizar y comprender las dinámicas de los territorios urbanos y los lugares que los componen. Por el contrario, este objetivo está en el centro de un enfoque global de las movilidades espaciales, en el cual la observación de las movilidades cotidianas está, entre otras cosas, vinculada a un estudio de las movilidades residenciales.

Es así como se tratará, en primer lugar, de repasar las principales encuestas, realizadas tanto en los países del Norte como en los del Sur, que han tenido un gran impacto en la producción de conocimientos sobre los desplazamientos y las movilidades cotidianas a escala intraurbana. También mostraremos que varias investigaciones han intentado recientemente integrar una observación de las movilidades cotidianas en encuestas que también recogen información sobre las migraciones o las movilidades residenciales, desde una perspectiva biográfica. A modo de extensión de este enfoque global, la segunda parte de este texto se dedicará a demostrar el interés por desarrollar una reflexión sobre los lugares que los individuos frecuentan durante sus desplazamientos diarios. Así, se presentarán varias técnicas de observación de las micro-movilidades cotidianas en los espacios públicos, así como de las copresencias y marcas sociales que producen. Por último, en una tercera parte, volveremos sobre las perspectivas que abren las posibles articulaciones de un enfoque basado en los individuos (encuesta sobre las movilidades cotidianas y los sistemas de lugares) y un enfoque basado en los lugares frecuentados (observación de las prácticas, las copresencias y las marcas sociales). Además de la cuestión de los retos y los métodos de producción de información, mediante encuesta u observación, a lo largo del texto se abordará la cuestión de los métodos de análisis de los materiales producidos. Sin embargo, esta cuestión se desarrollará de forma más específica en la tercera sección, basándose en ejemplos de investigaciones realizadas recientemente.

1. Una observación plural de los desplazamientos cotidianos

Pocas veces desplazarse suele ser un fin en sí mismo. Fuera de la marcha, el desplazamiento es un medio para realizar una actividad localizada en el espacio y en el tiempo. La vida cotidiana puede analizarse, pues, como una sucesión de actividades más o menos relacionadas y que cada persona distribuye en el tiempo y el espacio (Bonnet, 2000). Esta formalización de los desplazamientos se refleja directamente en la recolección de información. Es así como es posible pensar tres tipos de enfoque para observar los desplazamientos: i) preguntas sobre los desplazamientos efectuados (*trip-based approach*); ii) preguntas sobre las actividades practicadas y la localización de dichas actividades (*activity-based approach*); iii) preguntas sobre el uso del tiempo, según una fina partición temporal, es decir con rangos de cinco a 15 minutos (Armoogun *et al.*, 2007, p. 10). Dependiendo de los objetivos de la recolección y de su contexto institucional, se privilegia uno u otro, o incluso varios, de estos enfoques.

Aunque el estudio de los desplazamientos en los territorios de lo cotidiano se relaciona con cuestiones cada vez más diversificadas, la producción de información sigue estando muy influida por la «ingeniería del transporte», según la expresión de E. Henry (1986a, p. 10). Comenzamos por examinar el sistema de producción estadística sobre la movilidad cotidiana, que tiene un profundo impacto en los análisis realizados

en este campo de estudio. Con dos objetivos principales, a saber, describir los comportamientos de movilidad de los individuos y ajustar los modelos de previsión de la demanda de transporte, los censos y encuestas realizados gracias al apoyo de los institutos de estadística se centran en el registro de los desplazamientos: el objetivo de estimar estadísticamente los flujos domina el proceso de producción de información. En segundo lugar, analizamos la recolección de información sobre la movilidad cotidiana en encuestas que forman parte de un enfoque global de la movilidad: examinamos cómo se observa la movilidad cotidiana en el marco de encuestas biográficas llevadas a cabo recientemente en América Latina y África. Por último, veremos una última serie de encuestas sobre la movilidad cotidiana, realizadas ya no en el domicilio de los encuestados, como es habitual, sino en los espacios públicos, con el fin de comprender su funcionamiento, sus marcas sociales o también sus temporalidades.

1.1 El recuento de los desplazamientos en los censos y las encuestas de transporte

Desde finales del siglo XIX, los censos de población franceses preguntan a los trabajadores por la ubicación de su empleo; desde 1999, también se registra el modo de transporte utilizado para ir al trabajo y el desplazamiento al lugar de estudio (tabla 1). La generación de censos latinoamericanos de la década de 2000 incluye preguntas similares, lo que permite identificar las idas y vueltas cotidianas entre la residencia y los lugares de trabajo y estudio. En cambio, África Occidental sigue al margen de esta tendencia, ya que aún no se han incluido mediciones de desplazamiento en los censos incluso los más recientes. Los conocimientos que aportan estas mediciones siguen siendo muy limitados. La información recopilada sólo se refiere a los desplazamientos hacia los lugares de educación y trabajo, cuya proporción en el total de desplazamientos cotidianos está disminuyendo; además, sólo proporciona información muy limitada sobre las condiciones en que se efectúan estos desplazamientos, a través del modo de transporte utilizado (en Francia) o el tiempo dedicado al desplazamiento (en América Latina). Uno de los principales usos de esta información es poner de manifiesto las diferencias en la movilidad, en términos de tiempo y modo de desplazamiento, según las características sociodemográficas de los individuos o sus lugares de residencia. También se utiliza en la definición de áreas urbanas funcionales basadas en las tasas de los individuos que hacen la ida y vuelta diariamente.

Tabla 1.
Características de las principales fuentes de información sobre la movilidad cotidiana en Francia, África del Oeste y América Latina

Nombre e instituciones	Fechas y periodicidad de la recolección	Universo geográfico	Tamaño de la muestra	Población encuestada y modo de recolección	Desplazamientos considerados
			FRANCIA		
Recensement général de la population *INSEE*	Periodicidad variable. Último censo tradicional: 1999. Censo continuo con encuestas anuales desde 2004.	Francia	Operación exhaustiva	Cuestionario autocompletado por les hogares.	Desplazamientos entre residencia y lugar de estudio de todos los miembros del hogar (desde 1999). Desplazamientos entre residencia y lugar de trabajo de todos los miembros del hogar de 14 años o más (desde 1896). Modo de transporte lo más utilizado para los desplazamientos de trabajo (desde 1999).
Enquêtes nationales transports INSEE - INRETS[1]	1967, 1974, 1982, 1994, 2007	Francia	1994: 14 000 hogares, 14 000 individuos 2007: 20 000 hogares	Cuestionario aplicado por un encuestador, en dos visitas. Cuestionario descriptivo de la vivienda, del hogar y de todos sus miembros. Cuaderno del vehículo completado por uno de los conductores durante siete días. Entrevista con un individuo por hogar, de seis años o más, sobre sus propios desplazamientos en el día anterior, en el último fin de semana (desplazamientos fuera de la caminata), durante la semana.	Movilidad local (el día anterior y el último sábado o domingo) y movilidad de larga distancia (durante 3 meses). En 2007: adición de un módulo biográfico, aplicado a 1 000 individuos (evolución de las prácticas de desplazamiento a lo largo del tiempo); seguimiento de los desplazamientos con receptores GPS confiados a 750 individuos voluntarios.
Enquête nationale Emploi du temps INSEE	1967 1975 1986 1999	1967: París, 6 ciudades intermedias Norte y Este, Nîmes 1975: Francia urbana 1986 et 1999: Francia entera	1975: 6 640 individuos 1986: 16 000 individuos 1999: 16 000 individuos en 8 000 hogares	Entrevista con todos los miembros del hogar de 15 años o más sobre su agenda de actividades durante 24 h, por rangos de 10 mn.	Desplazamientos de más de 10 mn.

1 Una excelente síntesis de los métodos empleados para las ENT en 17 países con experiencia en este dominio está presentada en: Armoogun *et al.*, 2007.

Enquêtes ménages déplacements (EMD[2]) CERTU y DREIF	A partir de 1976 (90 encuestas realizadas en 50 aglomeraciones entre 1976 y 2007)[3]	Áreas urbanas, según la definición INSEE, de más de 100 000 habitantes	Entre 1 500 y 6 000 hogares por encuesta	Muestra de hogares que ocupan una vivienda como residencia principal en el área urbana. Recolección por entrevista en el domicilio del hogar. 4 cuestionarios: hogares, personas, desplazamientos, opiniones.	Desplazamientos del día anterior (lunes hasta viernes) de todos los miembros del hogar de 5 años o más. Módulo complementario sobre los desplazamientos de fin de semana a veces añadido.
ÁFRICA DEL OESTE					
Recensement général de la population	Burkina Faso: 1975, 1985, 1996, 2006 Camerún: 1976, 1987, 2005 Costa de Marfil: 975, 1998 Guinea: 1983, 1996 Mali: 1976, 1987, 2009 Níger: 1977, 1988, 2001 Senegal:1976,1988, 2002	País	Operación exhaustiva	Cuestionario aplicado en el domicilio por un encuestador	Ninguna medición de los desplazamientos en los últimos censos de cada uno de los países: Burkina Faso, 2006 Camerún, 2005 Costa de Marfil, 1998 Guinea, 1996 Mali, 2009 Níger, 2001 Senegal, 2002

2 El CERTU también desarrolló una metodología más adaptada para los otros territorios: EDVM *(Enquêtes Déplacements Villes Moyennes)* para las aglomeraciones de menos de 100.000 habitantes; EDGT (Enquêtes Déplacements Grands Territoires) para los territorios peri-urbanos. Su metodología es más liviana: entrevistas por teléfono, y que conciernen únicamente una o dos personas de mas de 11 años por hogar.

3 Ciertas aglomeraciones (Lille, Lyon, Toulouse, Grenoble) disponen ya de una serie de 4 encuestas EMD (CERTU, 2008).

Enquêtes mobilité des ménages	Uagadugú,1992 (LET) Bamako 1993 (LET) Niamey 1996 (LET) Dakar, 2000 (CETUD-LET) Conakry y Douala, 2003 (***Pauvreté et mobilité urbaine***, SITRASS)	Dakar: región urbana. Uagadugú, Bamako, Niamey: aglomeración. Conakry y Douala: conjunto de la aglomeración, con sobre representación de los barrios populares.	Uagadugú: 753 hogares (3 682 indiv.) Bamako: 251 hogares (1 666 indiv.) Niamey: 757 hogares (2 732 indiv.) Dakar: 2 300 hogares (8 658 indiv.) Conakry: 627 hogares (2 703 indiv.) Douala: 600 hogares (1 885 indiv.)	Uagadugú, Bamako, Niamey, Dakar: todos los miembros del hogar de 14 años o más. (cuest. hogar + cuest. individuo). Cuestionario más completo en Dakar, con información sobre movilidad residencial. Conakry y Douala, 2003: muestra de hogares. 3 cuestionarios: Ficha hogar, Ficha individuo adulto, Ficha niño. Recolección de información sobre: desplazamientos de los individuos de más de 10 años, accesibilidad a los equipamientos, características socio-demográficas. Entrevistas a profundidad en una sub-muestra de 30 individuos.	Uagadugú, Bamako, Niamey, Dakar: Desplazamientos en el día anterior de los individuos de 14 años o más. Conakry y Douala: Desplazamientos en el día anterior (lunes hasta sábado) de los individuos de más de 10 años.
AMÉRICA LATINA					
Recensement général de la population	Brasil, Chile y Colombia: periodicidad variable (10 hasta 12 años)	País	Operación exhaustiva: Chile Cuestionario largo aplicado a una muestra: Brasil y Colombia	Cuestionario aplicado en el domicilio por encuestadores. Brasil 2010: posibilidad de completar el cuestionario en internet	Ninguna medición de los desplazamientos antes de los censos de los años 2000. Brasil, 2000: lugar de trabajo o de estudio; 2010, duración del desplazamiento hasta el lugar de trabajo. Chile, 2002: lugar de trabajo o de estudio. Colombia, 2005: lugar de estudio y de trabajo; duración del desplazamiento hasta el lugar de estudio o de trabajo.

Enquêtes Origine-destination / mobilité des ménages	Bogotá: 2005 Santiago: 1991, 2001, 2006 São Paulo: 1987, 1997, 2007	Aglomeración o área metropolitana Bogotá: Distrito + 17 municipios Santiago: 38 comunas, incluida la de Santiago São Paulo: Región metropolitana	Bogotá, 2005: 21.000 hogares Santiago, 2006: 15 000 hogares São Paulo, 2007: 30 000 hogares	Cuestionario aplicado en el domicilio por encuestadores. Bogotá, 2005: equipamiento del hogar, características y desplazamientos (horario, duración, motivo, modo) de todos los miembros del hogar de 5 años o más. Santiago, 2006: equipamiento del hogar, características y desplazamientos (horario, duración, motivo, modo, costo) de todos los miembros del hogar. São Paulo, 2007: equipamiento y composición del hogar, desplazamientos cotidianos des los activos y de los estudiantes hasta los lugares de trabajo y de estudio, desplazamientos de todos los miembros del hogar.	Bogotá, 2005: Desplazamientos en el día anterior de los individuos de 5 años o más (lunes hasta viernes; sin incluir desplazamientos a pie de menos de 15 mn). Santiago, 2006: Desplazamientos en el día anterior de todos los individuos que han realizado un desplazamiento; razón de la inmovilidad para los demás. São Paulo, 2007: Desplazamientos en el día anterior de todos los individuos que han realizado por lo menos un desplazamiento (lunes hasta viernes; sin incluir desplazamientos a pie de menos < 500 m).

Fuentes: Francia: Armoogun *et al.*, 2007; CERTU, 2004; CERTU, 2008; Grimal, 2010; Orfeuil, 2002a. África del Oeste: Adoléhoumé *et al.*, 2005; Behrens *et al.*, 2004; Behrens *et al.*, 2006; Diaz-Olvera *et al.*, 1998; Díaz-Olvera *et al.*, 1999; Díaz-Olvera y Plat, 2002; Godard *et al.*, 2001; SSATP, 2004a; SSATP, 2004b. América Latina: Armoogun *et al.*, 2007; DANE y Secretaría de tránsito de Bogotá, 2004.

Las ***Enquêtes nationales Emploi du temps*** (Encuestas nacionales Uso del tiempo), realizadas a partir de muestras nacionales (tabla 1), también proporcionan información sobre los desplazamientos individuales: relativamente frecuentes en Europa, han sido objeto de un programa coordinado por Eurostat desde finales de los años 1990 (Armoogun *et al.*, 2007, p. 39). Estas encuestas se basan en un registro de actividades llevadas a cabo durante 24 horas, por rangos de 10 minutos. Las actividades registradas se clasifican en diferentes modalidades, algunas de las cuales detallan los trayectos según sus motivos. Las principales ventajas de este enfoque sobre los desplazamientos mediante los usos del tiempo son que proporciona un buen registro de los desplazamientos y los individuos móviles, así como una descripción detallada de las cadenas de actividades. En cambio, sobrestima las duraciones de desplazamiento, es poco confiable para captar los desplazamientos muy cortos y no permite conocer las distancias o los lugares de destino (Armoogun *et al.*, 2007, p. 54).

A nivel nacional, en Francia como en numerosos países europeos, la principal fuente de información sobre la movilidad cotidiana consiste en las ***Enquêtes nationales Transports*** (Encuestas Nacionales Transportes) llevadas a cabo desde los años 1960 por el INSEE y el INRETS[4], con una periodicidad variable (tabla 1). En el ámbito local, en Francia, desde los años 1960 se efectúan ***Enquêtes Ménages Déplacements*** (Encuestas Hogares Desplazamientos), con un diseño muy similar al de las encuestas nacionales. Estos métodos de encuesta se utilizan en el resto del mundo, con metodologías que difieren poco en los países del Norte y algunos del Sur (Bussière y Madre, 2002, p. 12). Este es el caso de las aglomeraciones urbanas latinoamericanas desde finales de los años 1980: algunas metrópolis, como Santiago y São Paulo, ya cuentan con tres ***Enquêtes Ménages Déplacements*** (tabla 1). Las capitales de África Occidental se encuentran en una situación singular: aprovechando las posibilidades de financiación vinculadas a objetivos operativos directos, se llevaron a cabo dos campañas de encuestas, una por el LET[5] en la década de 1990, la otra por SITRASS[6] en la década de 2000 (Behrens ***et al***., 2006, p. 95). A pesar de los conocimientos producidos por estas encuestas, la constatación de una información insuficiente sobre la movilidad urbana en los países africanos señalada en 1998 por Díaz-Olvera (Díaz-Olvera ***et al***., 1998, p. 7), reiterada en 2001 por X. Godard ***et al***. (2001, p. 7), sigue permaneciendo diez años después.

En todas estas encuestas, realizadas a domicilio, se trata de identificar las prácticas de desplazamiento de un individuo por hogar (***Enquêtes Nationales Transports***) o de todos los individuos del hogar (***Enquêtes Ménages Déplacements***), el día anterior a la encuesta, y eventualmente durante el fin de semana anterior. Los desplazamientos registrados se caracterizan por las horas de salida y llegada, la ubicación del origen y el destino, el motivo y el modo o los modos de transporte utilizados; a partir de estas informaciones, se puede calcular una serie de indicadores estándar (recuadro 1). Además, los módulos de Hogares y Personas proporcionan información sobre el equipamiento y la composición de los hogares. Todos los indicadores mencionados en el recuadro 1 pueden, pues, calcularse para subpoblaciones específicas caracterizadas por su posición demográfica, social o geográfica. A pesar de su carácter relativamente básico, estos indicadores, que derivan de una metodología de recogida muy estandarizada, tienen la ventaja de estar calculados sobre series de más de veinte años, lo que permite comparar en el tiempo categorías de población. Sin embargo, las comparaciones entre lugares (e incluso a lo largo del tiempo) requieren cierta cautela (Godard, 2002). Por ejemplo, algunas encuestas introducen una distancia o duración mínima para que un viaje sea considerado: en la encuesta de 2005 en Bogotá, los viajes a pie de menos de 15 minutos no se registran, mientras que en Santiago y São Paulo se cuentan todos los viajes a pie al trabajo, sin ningún criterio de distancia o duración (Demoraes ***et al***., 2011). Algunas encuestas, como las realizadas en Chile, sólo tienen en cuenta los desplazamientos en la vía pública, excluyendo así los efectuados en centros comerciales o centros multimodales. El estatus de las actividades «secundarias» también varía de un país a otro: por ejemplo, una compra muy breve durante un desplazamiento no da lugar sistemáticamente a la identificación de dos desplazamientos. Estas variaciones

4 Instituto Nacional de Investigación sobre los Transportes y su Seguridad.

5 Laboratorio de Economía de los Transportes.

6 El objetivo principal de la red SITRASS (Solidaridad Internacional sobre los Transportes y la Investigación en África Sub-sahariana) es el desarrollo y la consolidación de las competencias africanas en economía de transportes. http://www.sitrass.org

en el conteo de los desplazamientos dificultan a veces las comparaciones, a pesar de la apariencia de una estandarización de los indicadores y las metodologías de recolección.

Recuadro 1.
Las definiciones básicas de las Enquêtes Transports y Ménages Déplacements. (Françoise DUREAU)

Un **desplazamiento** es un movimiento efectuado por un individuo entre un lugar de origen y un lugar de destino por un motivo determinado (actividad realizada en el lugar de destino). Una salida desde el domicilio (bucle) incluye al menos dos desplazamientos: uno de ida y otro de vuelta. Un movimiento efectuado con varios modos de transporte utilizados sucesivamente por el mismo motivo es contabilizado como un único desplazamiento **multimodal** (por ejemplo, ir al trabajo conduciendo el carro hasta la estación, luego tomar el tren y finalmente caminar). Dos individuos que van juntos en carro al centro comercial hacen dos viajes. En el caso de un individuo que sale de casa con su hijo, lo deja en el colegio y luego sigue hasta su lugar de trabajo, se contabilizan tres desplazamientos: dos para el padre (un desplazamiento con fines de acompañamiento y otro con fines de trabajo; este segundo desplazamiento, que no tiene el hogar como origen o destino, se califica como desplazamiento **secundario**) y uno para el niño (con fines de colegio). Cada parte o tramo de un desplazamiento realizado en un modo de transporte diferente (por ejemplo, a pie y en metro) o en un vehículo diferente del mismo modo de transporte (por ejemplo, un autobús de una línea y luego uno de otra línea) constituye un **trayecto**. La **movilidad local** corresponde al conjunto de desplazamientos cuyo origen y destino están a menos de 100 km del domicilio. Los demás desplazamientos corresponden a una **movilidad de larga distancia**. La movilidad entre semana se refiere a los desplazamientos realizados de lunes a viernes.

La **intensidad** de la movilidad cotidiana se mide por la **tasa de personas móviles** (es decir, que han realizado al menos un viaje durante el día de referencia) y por el ratio: **número de desplazamientos por persona y día**.

El segundo indicador descriptivo de la movilidad cotidiana es la **distancia recorrida**, ya sea recogida directamente en la encuesta mediante una pregunta específica o calculada a partir de la información sobre el lugar de salida y de destino. Dada la mediocre apreciación de las distancias por parte de los individuos encuestados, a menudo se prefiere el cálculo indirecto mediante un SIG. El uso del GPS también está emergiendo en las encuestas más recientes (ENT 2007).

Por último, es habitual caracterizar la movilidad mediante indicadores de costo: costo de tiempo (**distribución de tiempo de desplazamiento:** todo el tiempo que se pasa viajando por persona y día) o costo monetario (costo total de los viajes realizados por persona y día).

Fuentes: Bussière y Madre, 2002; CERTU, 2004; Godard *et al.*, 2001; Orfeuil, 2000; Orfeuil, 2002a.

El ámbito de aplicación de las ***Enquêtes Ménages Déplacements*** está claramente definido: en casi todos los casos se refiere a la movilidad local. Sin embargo, varios estudios han demostrado el aumento de la movilidad a larga distancia, en relación con el crecimiento de las velocidades (Kaufmann, 2008). Esta limitación de las ***Enquêtes Ménages Déplacements*** ha sido destacada por numerosos autores (por ejemplo, V. Kaufmann o J.-P. Orfeuil). Entre los cambios de residencia registrados en los censos y los desplazamientos cotidianos de menos de 100 km registrados en las ***Enquêtes Ménages Déplacements***, una amplia gama de desplazamientos quedaba fuera del ámbito de observación del sistema estadístico francés: desplazamientos cotidianos de larga distancia, movilidades circulares entre residencias ocupadas alternativamente a lo largo de la semana o del mes, etc. La ***Enquête Nationale Transports*** aplicada en Francia en 2007 constituye una mejora significativa en este campo. Varias innovaciones introducidas durante la última aplicación merecen atención. Las prácticas de multirresidencia se contemplan en secciones específicas del cuestionario, que permiten recoger información sobre las otras viviendas habitadas durante el año anterior a la encuesta. Y, al contrario de lo que se hace en el censo francés, pero de conformidad con la definición del hogar en los países del Sur, se pueden identificar varios hogares en una vivienda, lo que permite abordar unidades domésticas más pertinentes.

Más allá de su foco puesto en la movilidad local, hay otras deficiencias que marcan las encuestas ***Ménages Déplacements***. La primera se refiere a la definición de su ámbito geográfico: la observación suele limitarse a la parte densa de las aglomeraciones urbanas, sin tener en cuenta el conjunto de la región urbana. La segunda se refiere a la población encuestada, ya que estas encuestas se aplican únicamente a los residentes de los hogares ordinarios de la zona de estudio: no se contabilizan los desplazamientos realizados en la zona de estudio por personas que no viven en ella, al igual que los que efectúan los residentes en hogares colectivos. Una tercera razón está relacionada con la estrategia de muestreo, que la mayoría de las veces prohíbe explotaciones según una desagregación fina y pertinente del espacio. Por último, estas encuestas no recogen información sobre la experiencia del desplazamiento, ni sobre el lugar que ocupa la movilidad en el modo de vida de los individuos y los hogares (Orfeuil, 2002a, p. 70). Así, la brevísima descripción de la situación residencial impide cualquier conexión entre la movilidad cotidiana y la movilidad residencial: sólo se registran las condiciones de la vivienda en el momento de la encuesta, acompañadas, en el mejor de los casos, de preguntas sobre la fecha de llegada a la vivienda, el lugar de residencia anterior y los motivos de la elección de la vivienda actual. La movilidad residencial está muy ausente en las ***Enquêtes Nationales Transports*** y en las ***Enquêtes Ménages Déplacements***, tanto en Francia como en el extranjero. Sólo en la ***Enquête Nationale Transports*** de 2007 aplica parcialmente esta constatación: el módulo biográfico administrado de forma experimental a una submuestra permite captar la evolución de las prácticas de desplazamiento a lo largo de la vida de una persona y relacionarlos con sus trayectorias residencial y profesional (Papon ***et al***., 2010). Tanto en Francia como en América Latina, estas encuestas, diseñadas con una perspectiva operativa de planificación y gestión de los transportes urbanos, satisfacen más la necesidad de información sobre los flujos en una lógica de acción que la de producir conocimientos sobre las prácticas de desplazamiento y los modos de vida.

Junto a estas encuestas «estándar» aplicadas por los sistemas estadísticos nacionales, encuestas realizadas en el ámbito de la investigación científica, con muestras a menudo muy pequeñas, ofrecen observaciones mucho más profundas de las prácticas cotidianas de movilidad cotidiana. Como se ha mencionado brevemente en la introducción, las principales líneas de reflexión privilegiadas en la investigación francesa de los últimos decenios (Orfeuil, 2002a, págs. 66-69) se refieren, en particular, al tema de los modos de vida (una cuestión muy presente en los años 1970, que luego se abandonó un poco, y que se reactivó en los años 1990 desde una perspectiva renovada por investigadores como F. Ascher y X. Godard); los vínculos entre la movilidad y la evolución de los territorios contemporáneos (entre los que se encuentran algunos trabajos poco frecuentes que abordan de forma global los sistemas de movilidad de los individuos y los hogares); los lugares de tránsito o los comportamientos en los transportes; más recientemente, la regulación de la movilidad urbana y los efectos medioambientales de la movilidad (un número creciente de investigaciones, muy a menudo impulsadas por la acción pública, a nivel nacional o europeo). El conjunto de estas investigaciones ha dado lugar a observaciones específicas, a menudo muy relevantes, pero cuyos resultados son difíciles de articular y sintetizar.

Al igual que en el ámbito de la movilidad residencial (Dureau y Lévy, 2007), las investigaciones sobre la movilidad cotidiana llevadas a cabo en algunos países del Sur tienen un carácter pionero. Desde los años 1980, se inició en América Latina[7] una generación de investigaciones sobre la movilidad de los hogares urbanos. En las encuestas implementadas, el enfoque asocia decididamente la movilidad residencial con la movilidad cotidiana: «La accesibilidad, en términos de movilidad cotidiana, debe estar directamente vinculada a la accesibilidad al espacio residencial, a los modos de acceso al suelo y a la confrontación con la renta del suelo y el mercado inmobiliario. Por lo tanto, es necesario establecer las relaciones recíprocas entre la movilidad cotidiana y la movilidad residencial en los espacios urbanos que están en proceso de constitución» (Henry, 1986a, p. 13). También desplazó el análisis de los individuos -la unidad de análisis preferida por los ingenieros de transporte- a los hogares y la familia extensa. Así es como E. Henry escribió en 1986 que la movilidad «puede volver a tener sentido si, más allá de las consideraciones específicas y las determinaciones de hecho, partimos de las estrategias de sobrevivencia desplegadas por los sectores populares. Estas estrategias de sobrevivencia se organizan a nivel del hogar más que a nivel individual: la distribución de roles, la articulación producción-reproducción en los roles, la organización de la fuerza de trabajo movilizada por la familia extensa, las estrategias familiares de integración en la ciudad, las prácticas de ayuda mutua y la solidaridad básica son algunos de los elementos a considerar» (Henry, 1986-b, p. 49). Se constata entonces en el campo de estudio de la movilidad cotidiana una evolución que ha marcado los trabajos sobre la migración y la movilidad residencial: el paso de una unidad de análisis individual a una unidad de análisis colectiva (Dureau, 2002, p. 359). Este posicionamiento también está muy presente en las encuestas realizadas con el apoyo del LET y del SITRASS en las ciudades africanas en los años 1990[8].

7 El coloquio que se llevó a cabo en Quito en 1985 informa sobre estos trabajos. Ver las actas del coloquio: Henry y Figueroa, 1985.

8 El seminario organizado en el INRETS en 1997 presenta los avances producidos por estos enfoques, en América latina y África. Ver: Coing *et al.*, 1997.

En Francia, al igual que en América Latina, las encuestas *Transports* y las encuestas *Ménages Déplacements* se enfocan en el conteo y las características de los desplazamientos cotidianos de las diferentes categorías de población: la estimación de los flujos sigue siendo el objetivo central de estas recolecciones de datos. Comprender las prácticas de movilidad de los individuos y los hogares y sus lógicas, o los efectos de los desplazamientos en la dinámica de los lugares, sigue siendo un objetivo difícil de alcanzar con la información producida por el sistema estadístico institucional. Lo que falta es información sobre dimensiones de la vida de los individuos (su trayectoria residencial o su experiencia de desplazamiento cotidiano, por ejemplo) que permita entender los comportamientos de movilidad cotidiana en relación con otras formas de movilidad. Las estrategias de muestreo y la naturaleza de las informaciones recogidas también dificultan la puesta en relación de los desplazamientos de los individuos con las dinámicas de los lugares, así como la comprensión de las variaciones en el poblamiento de los distintos lugares de la ciudad y sus ritmos. Todos estos objetivos están en el centro de los sistemas de recogida de datos que forman parte de un enfoque global de la movilidad (sección 1.2) o en el ámbito de los estudios sobre el funcionamiento de los espacios públicos (sección 1.3).

1.2 La observación de la movilidad cotidiana desde un enfoque global de las movilidades

Las encuestas que vamos a evocar ahora, se inscriben en la voluntad de conocer globalmente las distintas formas de movilidad, independientemente de su alcance espacial o temporal. La hipótesis que subyace a este enfoque es la existencia de relaciones recíprocas entre las prácticas de movilidades: el reconocimiento de la existencia de «sistemas de movilidad» conduce al diseño de encuestas en las que los desplazamientos cotidianos constituyen sólo uno de los componentes de la recolección de datos. Si bien esta posición rompe con de la visión segmentada de la movilidad que fundamenta las encuestas especializadas sobre desplazamientos, como las mencionadas en la sección anterior, no deja de aprovechar la experiencia adquirida en cuanto a técnicas de recogida a través de estas encuestas especializadas. Sin embargo, no es posible soslayar que el ámbito temático de la encuesta, más amplio que el de las encuestas mencionadas anteriormente, impone obviamente una serie de limitaciones, sobre todo en cuanto al tiempo dedicado a la recogida de información sobre la movilidad cotidiana y, por razones obvias de coste, al tamaño de la muestra. También influye mucho en determinadas elecciones, en particular las relativas a las personas concernidas por la recogida de esta información.

Comprender la movilidad cotidiana significa tener en cuenta: i) los modos de transporte de los que disponen el hogar y los individuos que lo componen para desplazarse; ii) los desplazamientos efectivamente realizados por los individuos del hogar; iii) la experiencia de estas prácticas. La recolección de información sobre el equipamiento en modos de transporte de los hogares no plantea ningún problema especial: sea cual sea el contexto, los encuestados declaran fácilmente el número de vehículos de cada tipo que posee el hogar. En cuanto a la recogida de opiniones y sentimientos de los encuestados sobre sus prácticas de viaje, puede hacerse bien mediante preguntas muy breves (como «diga tres adjetivos que describan su movilidad») en el marco

de un cuestionario, o bien mediante entrevistas en profundidad sobre pequeñas muestras: la experiencia en este ámbito demuestra la contribución esencial de estas entrevistas para comprender las prácticas de desplazamiento.

Como ya se ha señalado, son posibles varias opciones para recoger las prácticas de desplazamiento: una entrada a través de un «registro de desplazamientos» (para utilizar la terminología de las ***Enquêtes Transport***); una entrada a través de los motivos de desplazamiento; y una tercera entrada, que no desarrollaremos aquí debido a la falta de aplicaciones en el corpus de encuestas utilizado, a través de la ocupación del tiempo.

La primera opción corresponde a lo que se hace tradicionalmente en las encuestas ***Enquêtes Transport*** o ***Ménages Déplacements***: el objetivo es recolectar el conjunto de los desplazamientos efectuados por un individuo durante un periodo de 24 horas. Para cada desplazamiento, se recogen las horas y lugares de salida y llegada, los modos de transporte utilizados, el motivo del desplazamiento, las personas que acompañan al individuo en el desplazamiento, etc. La segunda opción, por los motivos, es la que se utiliza en los censos de población: se recolecta el lugar de trabajo o estudio, así como el modo de transporte utilizado para alcanzarlo. En el contexto de las encuestas por muestreo, donde el tiempo necesario para rellenar el cuestionario es menos limitado que en un censo, este procedimiento puede ampliarse para incluir motivos distintos del trabajo o la educación.

El mismo cuestionario también puede combinar estos dos enfoques: es el caso, por ejemplo, de la encuesta realizada en 2009 en Uagadugú[9]. El módulo ***Mobilités quotidiennes*** (Movilidades cotidianas), que se aplica a todos los miembros del hogar presentes en el momento de la visita del encuestador, incluye: la recolección de todos los desplazamientos efectuados el día anterior a la encuesta; la recogida de los desplazamientos efectuados durante la semana anterior a la encuesta, por cada uno de los 12 motivos identificados en el cuestionario.

La recogida de los desplazamientos efectuados la víspera se realiza mediante una tabla inspirada en diversas experiencias de recolección anteriores, en particular la encuesta realizada en Poitiers en 2005-2006 en el marco de un estudio sobre las prácticas de desplazamiento de las poblaciones periurbanas (Recuadro 2).

9 Nota de los traductores: Capital de Burkina Faso, país de África occidental.

El cuadro (figura 1) se completa según los siguientes principios. Para cada desplazamiento de una distancia superior a 100 m, el encuestado especifica el destino, el motivo del viaje, el modo de transporte, las actividades durante el desplazamiento, la hora de salida y la duración del desplazamiento, la distancia recorrida, el lugar de destino y las personas que participan en el desplazamiento; el encuestado distingue entre los miembros del hogar y las personas ajenas al mismo. La distinción entre dos desplazamientos, que da lugar a un cambio de fila en la tabla de registro de los recorridos, se realiza en cuanto varía una característica del desplazamiento: puede tratarse de un cambio en el trayecto o en el motivo del viaje, en el entorno social del encuestado (llegada o salida de un acompañante) o también en el modo de transporte.

Figura 1.
El registro de los desplazamientos durante 24 horas (Poitiers, 2005-2006).

Exemple 3
Maude, qui vit seule dans un appartement des Cordeliers rentre d'une semaine de congés à New York. A 5h du matin, elle est dans le vol de retour sur Roissy, qui atterrit à 9h10. A 11h00 elle prend le TGV à Roissy, direct pour Poitiers où elle arrive à 13h12. Elle rentre chez elle à pied. Après s'être reposée, elle ressort à 18h00 pour faire des courses au Monoprix du Centre commercial des Cordeliers.

Heure de départ	Lieu de destination (commune, quartier)		Motif principal	Moyen de transport	Distance en Km	Durée en Heure et mn	Accompagné de :		Activité (s) pendant transport	Déplacement 1 exceptionnel 2 Régulier
		Codification					Membre ménage (Nro)	Avec autre personne		
5 h 00	Lieu : Avion, New York → Roissy									
11h00	Poitiers, gare		1	7	360	2h12	-	-	2,10	
13h12	Poitiers, Cordeliers		1	1	1	20	-	-	-	
18h00	Poitiers, CC Cordeliers		2	1	0,1	5	-	-	-	
18h20	Poitiers, Cordeliers		1	1	0,1	5	-	-	-	

Extraído de: Instructions aux enquêteurs, Enquête Déplacements, Poitiers, octobre / novembre 2005, p. 8. Fuente: Dureau y Giroud, 2006; Dureau e Imbert, 2010; Imbert *et al.*, 2009.

Recuadro 2.

El proyecto Modos y modalidades de desplazamiento de las poblaciones periurbanas: estudio comparativo de Poitiers (Francia) y Pisa (Italia).
(Françoise DUREAU, Matthieu GIROUD, Christophe IMBERT)

Financiado por el INED y la ***Communauté d'Agglomération de Poitiers*** (CAP), este proyecto pretendía conocer mejor las prácticas de desplazamiento de los hogares de Poitiers, una ciudad de tamaño medio con una importante población universitaria como Pisa, donde M. Bottai desarrolló una metodología original para observar las movilidades cotidianas (Bottai y Barsotti, 1994). La CAP estaba estudiando la definición de modos de transporte originales adaptados a las especificidades de la población periurbana. En este sentido, se decidió realizar una encuesta ***Déplacements*** (Desplazamientos) para conocer mejor las prácticas de desplazamiento de las poblaciones de Poitiers y examinar la forma en que estas prácticas influyen en las elecciones residenciales de los hogares. Como parte de su formación, los estudiantes del ***DU SIGmage*** de la Universidad de Poitiers se encargaron de todas las etapas de la encuesta, desde la recolección hasta la corrección de los archivos. La encuesta se llevó a cabo en 2005 y 2006 con una muestra seleccionada en una serie de zonas de encuesta situadas a lo largo de un transecto que va desde el "hipercentro" de Poitiers hacia los municipios periféricos del sureste. En total, se encuestó a 415 hogares, que representan 912 individuos y 4.391 desplazamientos.

El cuestionario se inspiró directamente en la encuesta SPUT (***SPazio UTi-lizzato***), realizada en 2002 por M. Bottai entre los hogares del municipio de Pisa, tras una serie de recopilaciones preliminares en Toscana, Apulia y Sicilia (Benassi ***et al.***, 2009; Bottai y Barsotti, 1994). El cuestionario aplicado en Poitiers consta de 6 módulos: identificación y localización del hogar; situación residencial; pertenencia y percepciones; proyectos residenciales; características de los miembros del hogar; desplazamientos diarios. Los viajes se recogen durante un día de la semana, lo que corresponde a un período de 24 horas que comienza a las 5:00 am. Se registran en un cuadro resumen todos los viajes realizados por los miembros del hogar y los visitantes, independientemente del destino o el motivo del viaje, y de si el viaje se realizó solo o en grupo (Figura 1). Este cuadro es el resultado de sucesivos ajustes y pruebas, realizados también por otros investigadores en el marco del taller de investigación sobre «Las prácticas espaciales no residenciales y la recomposición de los territorios urbanos» (Lévy, Dureau ***et al.***, 2006).

La información recogida de este modo ofrece posibilidades de realizar análisis más finos que los de las ***Enquêtes Transport*** tradicionales. Permite describir la dimensión espacial y temporal de las cadenas de desplazamientos realizadas durante el día de referencia. Otra característica original del cuestionario es que se recogen los movimientos de todos los miembros del hogar: así es posible analizar cómo se negocian los desplazamientos dentro de los hogares. Por último, la encuesta proporciona un conjunto de informaciones sobre las situaciones y elecciones residenciales de los hogares, lo que permite comprender la relación entre las movilidades cotidianas y las movilidades residenciales.

Los procesamientos de la encuesta de Poitiers (Imbert ***et al.***, 2009) se han beneficiado de las consideraciones metodológicas del proyecto de investigación MOBIDYC[1]. Se han explorado varios métodos de análisis de la información sobre los desplazamientos realizados durante el día de referencia a nivel de los individuos y de los hogares: representación gráfica de los desplazamientos cotidianos; cálculo de indicadores sintéticos de los desplazamientos realizados por un individuo o por el conjunto de los miembros de un hogar; cálculo de indicadores de análisis espacial que describen la distribución espacial de los puntos practicados durante el día de observación bajo la forma de un ***semis de points***[2]; clasificación de las trayectorias recorridas a lo largo del día de observación.

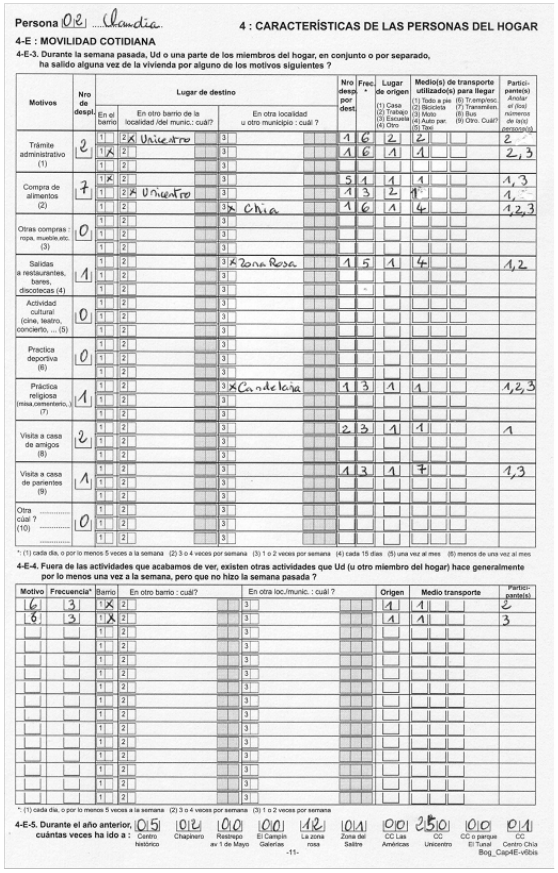
1 Proyecto ***Mobilités et dynamiques de peuplement : représentations graphiques et productions d'indicateurs***. Ver: Equipe Mobydic, 2006; Dureau et Imbert, 2014, p. 74-76.

2 Nota de los traductores: el ***semis de points*** se establece a partir del "cálculo de indicadores obtenidos mediante métodos de análisis espacial que describen la distribución espacial de los lugares frecuentados en el día de observación y que se representan a través de un conjunto de puntos" (según comunicación de Florent Demoraes).

La recolección de los desplazamientos a lo largo de una semana se realiza mediante una tabla estructurada por motivos. La figura 2 muestra un fragmento del cuestionario utilizado en la encuesta *METAL*[10] aplicada en Bogotá en 2009 en el marco de una investigación sobre las metrópolis latinoamericanas. Su diseño, que es clásico y también se encuentra en la encuesta del IRD realizada en Uagadugú en 2009, propone una serie de 10 motivos. Para cada motivo, se recogen: el destino, el número de viajes (por lugar y total), la frecuencia, el lugar de salida, el modo de transporte y los acompañantes. Este módulo de preguntas se aplica a un adulto por hogar, el individuo seleccionado para responder al módulo biográfico. Dado que la semana de referencia, es decir, la semana anterior a la encuesta, puede verse afectada por situaciones particulares (por ejemplo, una enfermedad) y, por lo tanto, ser excepcional, un cuadro complementario permite recoger los desplazamientos que se realizan habitualmente al menos una vez a la semana, pero que no se han hecho durante la semana de referencia. Por último, se pide al encuestado que indique, en un tercer paso, su frecuentación de una decena de lugares polarizantes durante el año anterior a la encuesta. Estas observaciones se completan con preguntas, situadas en otros módulos del cuestionario, sobre el equipamiento en vehículo de transporte propio del hogar, la utilización de un vehículo particular o del transporte público y los desplazamientos pendulares al lugar de trabajo y el lugar de educación; estas preguntas se aplican a todos los miembros del hogar, con condiciones de edad para el estudio y el trabajo.

10 Proyecto *Metrópolis de América latina en la mundialización: reconfiguraciones territoriales, movilidad espacial, acción pública*. Ver: Dureau e Imbert, 2014, p. 49-52; Dureau *et al.*, 2011.

Figura 2.
El registro de desplazamientos por motivos durante una semana (Bogotá, 2009).



Persona 02 Claudia — 4 : CARACTERÍSTICAS DE LAS PERSONAS DEL HOGAR

4-E : MOVILIDAD COTIDIANA

4-E-3. Durante la semana pasada, Ud o una parte de los miembros del hogar, en conjunto o por separado, ha salido alguna vez de la vivienda por alguno de los motivos siguientes ?

Motivos	Nro de despl.	Lugar de destino: En el barrio	En otro barrio de la localidad /del munic.: cuál?	En otra localidad u otro municipio : cuál ?	Nro desp. por dest.	Frec. *	Lugar de origen (1) Casa (2) Trabajo (3) Escuela (4) Otro	Medio(s) de transporte utilizado(s) para llegar (1) Tipo a pie (2) Bicicleta (3) Moto (4) Auto par. (5) Taxi (6) Tr.empres. (7) Transmilen. (8) Bus (9) Otro. Cuál?	Participante(s) Anotar el (los) número(s) de la(s) persona(s)
Trámite administrativo (1)	2	1 2 X Unicentro		3	1 6	2	2		2
		1 X 2		3	1 6	1	1		2, 3
		1 2		3					
Compra de alimentos (2)	7	1 X 2		3	5 1	1	1		1, 3
		1 2 X Unicentro		3	1 3	2	1		1,
		1 2		3 X Chia	1 6	1	4		1, 2, 3
Otras compras : ropa, mueble,etc. (3)	0	1 2		3					
		1 2		3					
		1 2		3					
Salidas a restaurantes, bares, discotecas (4)	1	1 2		3 X Zona Rosa	1 5	1	4		1, 2
		1 2		3					
		1 2		3					
Actividad cultural (cine, teatro, concierto, ... (5)	0	1 2		3					
		1 2		3					
		1 2		3					
Practica deportiva (6)	0	1 2		3					
		1 2		3					
		1 2		3					
Práctica religiosa (misa,cementerio,..) (7)	1	1 2		3 X Candelaria	1 3	1	1		1, 2, 3
		1 2		3					
		1 2		3					
Visita a casa de amigos (8)	2	1 2		3	2 3	1	1		1
		1 2		3					
		1 2		3					
Visita a casa de parientes (9)	1	1 2		3	1 3	1	7		1, 3
		1 2		3					
		1 2		3					
Otra cuál ? ..... (10)	0	1 2		3					
		1 2		3					
		1 2		3					

*: (1) cada día, o por lo menos 5 veces a la semana (2) 3 o 4 veces por semana (3) 1 o 2 veces por semana (4) cada 15 días (5) una vez al mes (6) menos de una vez al mes

4-E-4. Fuera de las actividades que acabamos de ver, existen otras actividades que Ud (u otro miembro del hogar) hace generalmente por lo menos una vez a la semana, pero que no hizo la semana pasada ?

Motivo	Frecuencia*	Barrio	En otro barrio : cuál?	En otra loc./munic. : cuál ?	Origen	Medio transporte	Participante(s)
6	3	1 X 2		3	1	1	2
6	3	1 X 2		3	1	1	3
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			
		1 2		3			

*: (1) cada día, o por lo menos 5 veces a la semana (2) 3 o 4 veces por semana (3) 1 o 2 veces por semana

4-E-5. Durante el año anterior, cuántas veces ha ido a : 05 Centro histórico; 02 Chapinero; 00 Restrepo av 1 de Mayo; 00 El Campin Galerías; 12 La zona rosa; 01 Zona del Salitre; 00 CC Las Américas; 250 CC Unicentro; 00 CC o parque El Tunal; 01 CC Centro Chia

-11- Bog_CapEE-v6bis

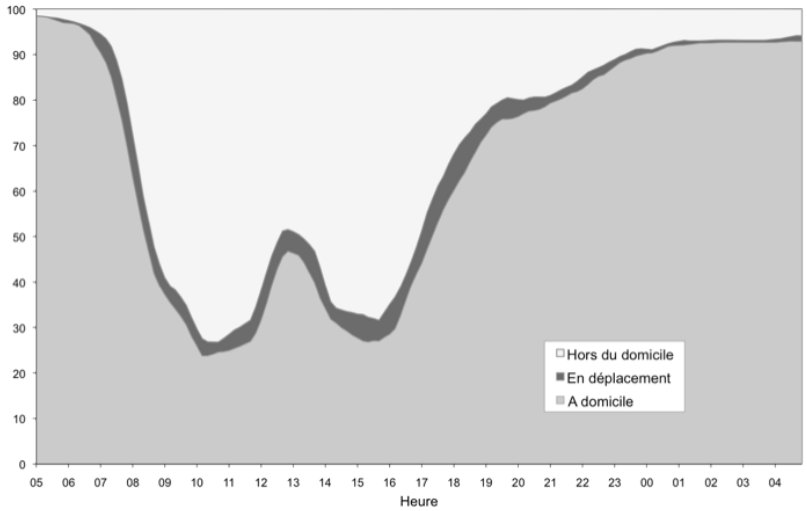
Ejemplo:
Claudia vive con su esposo y su hijo en la localidad de Usaquén, trabaja en Unicentro donde va 5 veces a la semana en alimentador y Transmilenio. Durante la semana anterior a la encuesta, Claudia tuvo que hacer 2 tramites administrativos: uno cerca del centro comercial Unicentro, donde ha ido a medio día, desde el almacén donde trabaja en Unicentro; el otro, lo hizo el sábado hacia la escuela de su hijo, cerca de su casa. Hizo este desplazmiento a pie, desde su casa , con su hijo.
Para comprar los alimentos, va con su hijo en la tienda del barrio (5 veces durante la semana anterior) y una vez a la semana en Unicentro, cuando sale del trabajo;además, la semana anterior, hanido al centro de Chia, con su esposo y su hijo, para aprovechar una semana comercial de productos italianos. La semana anterior, su esposo y su hijo estaban enfermos: Así que no hicieron deporte, y salieron menos que de costumbre para visitar sus amigos.

Extraído de: Manual del encuestador, Encuesta Movilidad espacial, Bogotá, mayo de 2009, p.44. Fuente: Dureau *et al.*, 2011.

En lo que respecta a la movilidad cotidiana, el diseño del cuestionario *METAL* está en consonancia con la experiencia acumulada sobre la observación de los desplazamientos en las encuestas mencionadas en la sección 1: las llevadas a cabo en América Latina en los años 1980 o, más recientemente, en África, con la colaboración de investigadores del INRETS o del LET. Su originalidad radica en la vinculación de las informaciones recogidas de este modo con las que son el objeto de otros módulos del cuestionario dedicados a la recolección, para todos los miembros del hogar, de las trayectorias migratorias y residenciales y los complejos sistemas de residencia y movilidades temporales y/o circulares que subyacen a ellas y, para un adulto por hogar, de la biografía migratoria, residencial, profesional y familiar.

A partir de la recogida de los datos de los desplazamientos diarios o semanales se pueden realizar numerosos análisis, ya sea calculando indicadores sencillos, elaborando gráficos como los de la figura 3 o utilizando métodos de análisis espacial. Calculados para subpoblaciones específicas, los indicadores mencionados en el recuadro 1 pueden generar análisis, clásicos, de los discriminantes de la movilidad cotidiana en función del sexo, la edad, el nivel social, la ubicación residencial, etc. Basándonos en los datos de la encuesta *METAL* de Bogotá en 2009, hemos demostrado que las desigualdades en la movilidad cotidiana están aumentando en dos de las periferias populares de la capital colombiana (Dureau y Gouëset, 2010). Si, como en el caso de las encuestas de Poitiers y Bogotá, la recolección se aplica con todos los miembros de los hogares de la muestra, estos indicadores pueden calcularse a nivel de hogar, ya no sólo a nivel individual. También se puede contemplar un análisis de las desigualdades dentro de los hogares: las diferencias de movilidad dentro de los hogares, entre los cónyuges o entre los hijos y los padres, proporcionan una gran cantidad de información sobre las negociaciones que operan dentro de los hogares, según los papeles asignados a cada persona en el funcionamiento de la unidad doméstica.

Figura 3.
Localización según la hora del día de las personas encuestadas en Poitiers (2005-2006).



Fuente: Bottai *et al*., 2007.

Los métodos derivados del análisis espacial permiten considerar con mayor precisión la dimensión espacial de los desplazamientos (Imbert *et al.,* 2009). El recuadro 2 informa sobre los métodos que se han explorado o aplicado a los datos de la encuesta de Poitiers e indica las referencias bibliográficas pertinentes. Siguiendo el trabajo de Lord (2008) sobre la movilidad de las personas mayores en Canadá, se aplicó la técnica de elipses de variabilidad a los datos de la encuesta de Poitiers (Imbert *et al*., 2009), y luego a los de la encuesta *METAL* realizada en 2009 en São Paulo (Demoraes *et al*., 2011). En general, los indicadores sintéticos de los lugares frecuentados diariamente ya sean elipses o indicadores más tradicionales como el centro de gravedad o la distancia estándar, constituyen una modalidad interesante para analizar las relaciones entre la movilidad residencial y la movilidad cotidiana.

De hecho, con el sistema de información utilizado en las encuestas *METAL* o las realizadas con la colaboración del IRD en el Sahel, las prácticas de desplazamiento observadas en el momento de la encuesta también pueden analizarse en relación con la migración y las movilidades residenciales efectuadas a lo largo de la vida de los individuos, esto para cada miembro de los hogares encuestados. Los espacios de movilidad cotidiana esbozados por los desplazamientos en el momento de la encuesta se interpretan entonces a la luz de la experiencia de la ciudad y sus lugares, y de las relaciones con los lugares mantenidas por una práctica anterior o por la presencia de miembros de la familia.

1.3 Desplazamientos y dinámicas de poblamiento: las encuestas realizadas en espacios públicos

Todas las recolecciones mencionadas anteriormente se realizaron en el domicilio del encuestado, con muestras de individuos u hogares seleccionados según su lugar de residencia. En otra familia de encuestas se interroga a los individuos fuera del hogar, en espacios públicos cuya frecuentación se trata de conocer: es en esta perspectiva donde se ubica la recolección de información sobre las prácticas de movilidad cotidiana, y se plantea la selección de la muestra y el diseño del cuestionario. El reto es doble: conocer las características de las personas que frecuentan el lugar, para captar sus marcas sociales y cómo éstas varían a lo largo del tiempo; conocer los ritmos de frecuentación del lugar y comprender la lógica de estas presencias, es decir, el uso del lugar y su función en el sistema de lugares de los individuos que lo frecuentan. A continuación, presentamos tres experiencias en contextos diferentes: una encuesta piloto realizada en 2004 en París en el marco de un taller de investigación (recuadro 3), otra realizada en 2004 en Poitiers en el marco de un curso universitario (recuadro 2) y una tercera realizada en París en 2009 en el marco de un proyecto de investigación doctoral y de un curso universitario desarrollados simultáneamente (recuadro 4).

En los tres casos, los lugares en los que se aplicó la encuesta eran lugares abiertos y polarizantes, utilizados tanto por los residentes del barrio en cuestión como por individuos que no viven en él, que están de paso o se sienten atraídos por los recursos del lugar: i) el Quai de Seine, en el extremo sur del canal de Ourcq, en el distrito 19 de París; ii) la plaza Notre-Dame en Poitiers; iii) Château-Rouge, un barrio muy comercial del distrito 18 de París, caracterizado por sus tiendas de productos africanos.

Recuadro 3.
Taller de investigación exploratoria *Prácticas espaciales no residenciales y recomposiciones de los territorios urbanos.*
(Françoise DUREAU, Matthieu GIROUD, Jean-Pierre LEVY).

El objetivo de este taller era identificar si los modos de exclusión y polarización que operan en los espacios donde viven los citadinos se repiten en otras zonas urbanas. Varias preguntas estuvieron en el origen del taller: ¿qué pasa con las formas de copresencia en lugares cuya función no es ofrecer viviendas (lugares públicos comerciales, centrales o periféricos, lugares de ocio o culturales, etc.)? ¿Las formas de copresencia en estos espacios prolongan o no las prácticas de "entre-si" implementadas en la mayoría de los espacios residenciales socialmente muy marcados? El objetivo del primer año de trabajo era elaborar un estado de conocimientos sobre esta cuestión mediante el examen colectivo de un corpus de referencias bibliográficas. El segundo año ha sido dedicado se dedicó al diseño de un proyecto de investigación comparativo.

El enfoque del análisis bibliográfico ha consistido en favorecer una entrada por tipos de espacios que a priori podrían entrar en la categoría de «espacios no residenciales», considerados inicialmente como lugares cuya función principal no es el uso de los residentes, en el sentido de quienes tienen un domicilio en ellos: mercados y centros comerciales; parques, jardines y cementerios; lugares de tránsito; temporalidades de los usos de los lugares. La revisión de la literatura y las discusiones que generó confirmaron la validez de una problemática en torno a los impactos espaciales de las formas de copresencia de poblaciones socialmente diferenciadas situadas fuera de su entorno residencial.

Las sesiones de 2004-2005 se dedicaron, por un lado, a una experimentación en un terreno común en el noreste de París (quai de Seine, en el distrito 19) y a la explotación de esta primera experiencia de terreno y, por otro, a una síntesis teórica. El objetivo de esta encuesta piloto, realizada en septiembre de 2004, era comprobar la existencia de lugares de práctica que polarizan diversas trayectorias cotidianas de forma socialmente diferenciada. Además de observar las prácticas espaciales, las copresencias y las interacciones, y sus variaciones a lo largo del día, el reto consistía en identificar los sistemas de lugares en los que los individuos se veían abocados a practicar este espacio público. El sistema de observación aplicado articulaba diferentes técnicas, implementadas en paralelo por los investigadores del equipo: una encuesta con cuestionario, aplicada a 131 individuos; observaciones estáticas, realizadas en diferentes sectores del espacio de estudio y acompañadas de algunas entrevistas; y seguir los pasos a algunos individuos que respondieron al cuestionario (ver secciones 2.2, 3.1 y 3.2).

A partir de las lecciones aprendidas en esta primera experiencia, el cuestionario fue ajustado y fue aplicado nuevamente en octubre de 2004 durante una encuesta realizada por estudiantes de la Universidad de Poitiers, en la que fueron encuestadas 200 personas que utilizaban un espacio público en el centro de la ciudad. La metodología así desarrollada y los resultados de la encuesta ***Quai de Seine*** han sido objeto de ponencias en seminarios en Lisboa y París (Dureau y Giroud, 2005; Dureau ***et al.***, 2007) y de presentaciones en cursos de doctorado.

Al final de este taller de investigación exploratoria, cuyos resultados se recogen en el informe final (Lévy, Dureau ***et al.***, 2005), se presentó un proyecto de investigación en 2006 (Lévy, Dureau, Pochet ***et al.***, 2006).

En las tres encuestas, se instruyó a los encuestadores para que diversificaran al máximo la población encuestada y anotaran las características de las personas que se negaban a contestar en un formulario diseñado para poder evaluar los eventuales sesgos introducidos por los rechazos a contestar. Como el cuestionario tenía que aplicarse en la calle, a personas a menudo en movimiento, tenía un número reducido de preguntas, para conseguir una entrevista de un máximo de 10 minutos. El cuestionario aplicado en el Quai de Seine, y reutilizado casi en su totalidad en Poitiers, abarcaba los siguientes temas: características sociodemográficas (sexo, edad, estado

civil, tipo de actividad, ocupación laboral); situación residencial (lugar de residencia, situación de ocupación de la vivienda, tipo de vivienda, tipo de barrio); prácticas en el lugar en el momento de la encuesta (motivo de la presencia, modo de transporte utilizado); movilidad durante el día de la encuesta; ritmos de frecuentación del lugar durante el mes anterior a la encuesta; percepción del lugar y representaciones de las personas que lo practican. Además, el cuestionario incluye observaciones directas del encuestador: la hora y el lugar exactos de la encuesta, el movimiento del encuestado y el número de personas que le acompañan. La información sobre la movilidad durante el día de la encuesta, capturada en las encuestas del *Quai de Seine* y de Poitiers, pero no en la de *Château-Rouge* (recuadro 4), se registra en un cuadro como el de la figura 411. Se anotan todos los lugares visitados antes de llegar al lugar de la encuesta, los motivos de la visita y los modos de transporte utilizados de un lugar a otro; lo mismo ocurre con los lugares que el encuestado tiene previsto visitar entre la salida del lugar de la encuesta y la medianoche.

Figura 4.
El registro de desplazamientos en el marco de una encuesta en un espacio público (Poitiers, 2004).

Exemple de remplissage du tableau

La personne interrogée sort de la banque X, en face de Notre Dame.
L'enquête commence à 12h10 et se termine à 12h20.

Q22. Horaire de début de l'activité	**Q23.** Activité	**Q24.** Lieu	**Q25.** Horaire de début du déplacement	**Q26.** Mode de déplacement
10h00	*Cours université*	*Fac de droit*		
			12h00	*Pied*
12h05	*Retrait argent banque X*	*Rue X*		
			12h10	*Pied*
12h10	**Enquête**	**Place Notre Dame**		
			12h20	*A pied*
12h25	*Achat pizza*	*Rue XX*		
			12h35	*Bus*
13h00	*Déjeuner*	*Sa chambre en CitéU*		

Fuente: Dureau y Giroud, 2005; Dureau ***et al.***, 2007.

11 La tabla de desplazamientos en el transcurso del día de la encuesta se modificó entre la encuesta del Quai de Seine y la de Poitiers; la solución presentada en la figura 4 resultó ser significativamente más eficaz que la solución utilizada en la encuesta ***Quai de Seine***.

¿Qué lecciones se pueden extraer de estas tres experiencias? La primera se refiere a los rechazos: relativamente limitados en el Quai de Seine (35%), son más significativos en Château-Rouge, donde la proporción de personas en movimiento es mayor, lo que confirma la necesidad de rellenar un formulario de rechazo. La aceptación de este tipo de cuestionario es buena: casi no hubo abandonos durante la encuesta y, en las tres encuestas, las entrevistas se ampliaron a menudo de manera informal después de aplicar la secuencia de preguntas del cuestionario. Las tasas de no respuesta por pregunta son muy bajas. Las tres encuestas muestran también la pertinencia del cuestionario, que permite captar, a partir de un número reducido de preguntas, la diversidad de las poblaciones que frecuentan un lugar público y la lógica de su presencia en ese lugar. Las respuestas a las preguntas sobre las percepciones del lugar («¿Qué palabras (calificativos) cree que describen bien este lugar?») y de las poblaciones que lo frecuentan («Según usted, ¿quién frecuenta este lugar?») son especialmente ricas. Estos tres experimentos demuestran que, incluso en el marco de una breve encuesta aplicada en la calle, es posible recoger no sólo informaciones factuales, sino también representaciones y extraer de ellas interesantes análisis (sección 3.1).

En el caso del experimento en el Quai de Seine, el análisis preciso de las poblaciones encuestadas por cada uno de los encuestadores reveló sesgos relacionados con la forma en que solicitaron y seleccionaron a las personas. Para limitar estos sesgos de selección, es necesario controlar la composición de la población encuestada fijando cuotas para los encuestadores en función de algunos criterios (estático/en movimiento, sentido de la marcha, presencia de acompañantes, sexo, grupo de edad, etc.). Con el fin de seleccionar una muestra no sesgada de individuos, es esencial observar previamente los lugares de la encuesta: para identificar los lugares estratégicos (lugares de paso y de parada de la gente) y definir los lugares donde se ubicarán los encuestadores; para evaluar el carácter temporal de los usos del lugar y definir una serie de franjas horarias y días para la encuesta; para determinar el número de encuestados según las diferentes categorías de población que se entrevistarán en cada uno de los lugares de la encuesta. Es también gracias a una observación fina del lugar y de los flujos de población que lo atraviesan o se detienen en él que los resultados de las encuestas pueden relacionarse con las características, cambiantes, del lugar: es con esta condición que los comportamientos observados tienen sentido.

Recuadro 4.

Usos comerciales y representaciones del barrio Château-Rouge: una experiencia de encuesta en un espacio público.

(Marie Chabrol).

Château-Rouge está situado en el distrito 18 de París. Desde principios de la década de 2000, este barrio popular se ha visto afectado por el frente de gentrificación que avanza hacia el norte y el este de la capital. Se observan cambios significativos en la población a nivel residencial. Sin embargo, a pesar de la acción municipal para diversificar las actividades comerciales, este barrio, muy comercial desde sus orígenes, sigue fuertemente marcado por el funcionamiento de una «centralidad africana» (Bouly de Lesdain, 1999).

Varias preguntas impulsaron el diseño de una encuesta en el espacio público del barrio: ¿Quiénes son los individuos que frecuentan los comercios de Château-Rouge? ¿Dónde viven y por qué frecuentan el barrio? ¿Con qué frecuencia lo hacen? ¿En qué sistema de lugares encaja su frecuentación? Además, dado que las marcas sociales del Château-Rouge se basan ahora más en las características de los usuarios que provienen de fuera de la zona que en las de los residentes, pareció interesante plantear la cuestión de las representaciones del lugar y de quienes lo frecuentan.

En mayo de 2009 se llevó a cabo una encuesta por cuestionario con la ayuda de M. Blidon (Instituto de Demografía de la Universidad de París 1) y de 36 estudiantes de París 1. Desde el punto de vista metodológico, esta encuesta se inspiró en parte en la realizada en el distrito 19 (encuesta ***Quai de Seine***). De manera secundaria, este trabajo se inspiró también en una encuesta realizada en la plaza de mercado de Belleville por P. Simon a principios de los años 1990. El cuestionario, muy breve, se diseñó para encuestar a las personas en la calle, es decir, en movimiento y a menudo con prisa, pero también de manera que no pareciera demasiado intrusivo, dado el contexto particular de este barrio (frecuentado por inmigrantes, incluidos unos indocumentados, lugar de tráfico ilegal y objeto de una fuerte vigilancia policial).

La recolección se realizó durante dos días, un jueves y un sábado, de 9h30 a 18h00. En total, se completaron más de 600 cuestionarios en las calles más comerciales, con muy pocos abandonos en el transcurso. No se dieron instrucciones sobre la selección de las personas a encuestar, salvo que debían estar ubicadas exclusivamente en espacios públicos. Una vez iniciado el contacto, los encuestados respondieron fácilmente y se mostraron satisfechos de ser entrevistados. Algunos incluso continuaron la discusión después de haber completado el cuestionario. La principal dificultad radicó en el gran número de rechazos, lo cual es comprensible en una zona con mucho tráfico y actividades (tanto legales como ilegales) como Château-Rouge. Los encuestadores recibieron instrucciones y una tabla para registrar y describir estos rechazos. Sin embargo, y este es una de las fallas de esta encuesta, los rechazos no fueron anotados sistemáticamente por la mayoría de los encuestadores, que se vieron rápidamente abrumados por su frecuencia.

Con todo, la información recogida es muy rica a pesar del reducido número de preguntas formuladas (Chabrol, 2010 y 2011). Se puso de manifiesto la frecuentación de las tiendas exóticas del barrio por parte de usuarios procedentes de 25 países africanos y caribeños, la función de abastecimiento y encuentro de este espacio para los habitantes de la periferia de París, el lugar que ocupa Château-Rouge en los sistemas de lugares propios de cada usuario, pero también la no frecuentación o incluso la evitación de las tiendas exóticas por parte de la mayoría de los residentes del barrio. Por último, el análisis relativo al léxico de las respuestas a las preguntas abiertas sobre la imagen de este barrio muestra la fuerte persistencia del carácter africano e inmigrante de este espacio. Esta «continuidad de presencias» evocada por M. Giroud en el marco de su tesis sobre los barrios centrales de Grenoble y Lisboa (2007-b) habría sido difícil de captar con otro tipo de encuesta.

La observación de las movilidades espaciales a escala intra-urbana, tal y como se ha abordada en esta primera parte del texto, revela entonces los sistemas de lugares que practican los individuos a diario. Algunas de estas experiencias de investigación (en particular la realizada en el Quai de Seine, como lo veremos en el apartado 3) intentan ampliar dicho enfoque vinculándolo a una observación de «lo que se juega» ***in situ*** en algunos de los lugares del sistema. Se trata, pues, de completar, inclusive superar, una comprensión de las frecuentaciones basada únicamente en las declaraciones de los encuestados sobre los motivos de sus desplazamientos o las actividades desarrolladas en el lugar.

2. Observación de los espacios públicos: micro movimientos, usos y marcas sociales

La observación de los espacios públicos (en el sentido de uso público, ya sean éstos de propiedad privada o pública) es una forma de ampliar el estudio de los desplazamientos y las prácticas de movilidades cotidianas a la escala intra-urbana. Las reflexiones que siguen se han orientado implícitamente hacia la observación de los lugares «fijos», pero también pueden ser útiles para comprender lo que ocurre durante el propio movimiento, es decir, durante el tiempo del desplazamiento; un tiempo «lleno» cuya importancia en cuanto a la experiencia de la movilidad cotidiana se ha demostrado en numerosas ocasiones (Bonnet, 2000; Kaufmann, 2002). Aunque no se ilustre específicamente aquí, la observación de los espacios públicos llamados “en movimiento”, esas «procesiones de recintos móviles rodeadas de otros móviles» (Bordreuil, 2000, p. 111) como los autobuses, los trenes y pasillos del metro o los vagones de los trenes de ferrocarril, no tienen en teoría y en la práctica ninguna razón para ser ignoradas, lo que abre ciertas perspectivas de investigación.

Tras una rápida presentación de lo que puede esperarse de una observación de espacios públicos en investigaciones sobre las movilidades espaciales, esta segunda sección propone presentar tres grandes conjuntos de técnicas de observación aplicables: las observaciones estáticas y discretas, las observaciones discretas en camino y las descripciones en camina.

2.1 Micro-movimientos espaciales, copresencias y marcas sociales en los espacios públicos

En el contexto de la investigación sobre las movilidades espaciales, la observación de los espacios públicos puede estar motivada por una pregunta planteada a la vez a la escala del individuo y a la del lugar sobre el individuo o sobre el lugar.

El modo en el que el individuo se mueve en el lugar estudiado puede entenderse como una forma de movilidad espacial en sí misma, que ocurre a escala microlocal. Por tanto, la observación se centra en las dimensiones espaciales (movimientos y estaciones) y temporales (duraciones y ritmos) de los itinerarios de los individuos, pero también, conjuntamente, se focaliza en lo que estos itinerarios revelan o crean, a saber, diferentes formas de interacciones entre el individuo y su entorno -entendido aquí en el sentido de la psicología ambiental, entorno tanto social como físico (Moser, 2003). Desde esta perspectiva, la observación se centra, en primer lugar, en las formas de interacción social y proxémica (Hall, 1971) que se juegan a lo largo del itinerario del individuo *in situ*: distancias y formas de ocupar el espacio en presencia de otros, interacciones verbales y físicas o formas de desatención civil (Joseph, 1998), agrupaciones, encuentros o evitaciones, etc. También debe dirigirse a las formas de interacciones entre el individuo y el espacio físico para comprender cómo se apropian concretamente de los dispositivos materiales y espaciales que participan en la composición y el funcionamiento formales del lugar. Esta doble dimensión de observación del individuo en la realidad social y material del lugar permitirá afinar, por un lado, la descripción de los usos del lugar, es decir, las actividades efectivamente realizadas por cada individuo en este lugar, y por otro lado, según un enfoque goffmaniano (Bordreuil, 2000) y performativo (Laurier *et al.*, 2001), el análisis de los «roles» que asume el individuo según las situaciones.

Esta cuestión de los usos y los roles nos lleva a superar la escala individual para considerar de forma más global el funcionamiento (social, espacial y temporal) de los lugares estudiados. La observación de los espacios públicos también permite determinar cuáles son las lógicas colectivas que dan ritmo al lugar y «marcan su tono». Así, se puede prestar atención a las formas de copresencia a lo largo del tiempo, a los «juegos de roles» resultantes, a la aparición y la desaparición de espacios de usos definidos, a las situaciones de conflictos por los usos, de controversias o de competencias por las ubicaciones. Esta aprehensión de las marcas sociales del lugar puede completarse también con la observación de las formas de apropiación y, más concretamente, de la elusión o subversión de las normas formales que a priori definen el lugar. El objetivo es aplicar a nivel colectivo lo que se ha observado a nivel individual. Varios trabajos nos recuerdan hasta qué punto los espacios públicos son espacios controlados (entre otros: Sibley, 1995; Bordreuil, 2002, sobre los centros comerciales; Sansot, 1992, sobre los jardines; Philifert, 2002, sobre los cementerios; Kokoreff, 2002, sobre las estaciones de ferrocarril), ya sea que este control se ejerza socialmente por y sobre el uso o mediante dispositivos de vigilancia a menudo

represivos (guardias de seguridad, cámaras, por ejemplo). En términos más generales, los espacios públicos suelen estar sometidos a lo que L. Boltanski denomina un «modo de dominación gerencial» (2009, p. 14) que define, a través de la planificación o la reglamentación, lo que es o no conforme con la función oficial del espacio en cuestión, y cuál es el uso deseado o tolerado. Observar la subversión o la desviación de «este modo de dominación gerencial» equivale, pues, a prestar especial atención a los comportamientos y usos colectivos que contribuyen a «modificar el sentido ya atribuido» (Hossard y Jarvin, 2005, p. 23). Podemos reconocer aquí la influencia de la obra de M. De Certeau, que describen bien estos procesos, estas «mil maneras de cazar informalmente» que inventan lo cotidiano (1990).

El doble cuestionamiento que justifica la observación de los espacios públicos se inscribe, pues, en el enfoque teórico que considera que cada lugar es esencialmente lábil a lo largo del tiempo: se deriva de la naturaleza de las interacciones entre los individuos y el entorno, de la formación de marcas sociales o de espacios de usos, pero también del significado que se proyecta en un momento dado sobre un espacio y sobre lo que allí ocurre. De este modo, cualquier lugar se actualiza constantemente, según un marco temporal relativamente largo o más corto, por ejemplo, en el transcurso de un día. Al insistir en la dimensión interaccional tomada en sentido amplio, encontramos así la «perspectiva situacional» del lugar desarrollada por M. Agier (1999, p. 14) en la que las situaciones que conforman la vida de la ciudad se definen como «interacciones espacio-temporales intelectualmente coherentes, contextualizadas por sus relaciones con otras interacciones espacio-temporales »(Agier, 1999, p. 15).

Desde esta perspectiva, el investigador dispone de varias técnicas para llevar a cabo una observación de los espacios públicos y una descripción de lo que ocurre en ellos.

2.2 Observar en los espacios públicos

El objetivo de esta sección no es revisar la legitimidad científica de la observación en las ciencias sociales, ni resumir los métodos de observación existentes, ya sean clásicos o más experimentales. La bibliografía, principalmente sociológica, antropológica y etnológica, sobre la observación como conjunto de técnicas y competencias es abundante e invitamos al lector a consultarla.[12]

A continuación, se presentarán brevemente tres conjuntos de técnicas de observación en espacios públicos que, de una u otra manera, han influido en las investigaciones ya mencionadas en este capítulo. Para diferenciar estos conjuntos de técnicas se han utilizado tres criterios: ¿quién es el observador? ¿La observación es participativa o discreta? ¿La observación es estática o móvil y «en movimiento» (Thibaud, 2003)? Por supuesto, en función de las preguntas que la investigación plantee abordar y de los aspectos prácticos de ésta, estas diferentes técnicas pueden pensarse de forma articulada dentro de un sistema de investigación, lo que permitirá multiplicar los “tomas de vista” (véase, por ejemplo, la propuesta metodológica de la sección 3). Tengamos también en cuenta que las técnicas que se presentan aquí se inscriben en una doble lógica de

12 Véanse, en particular, las bibliografías de: Grosjean y Thibaud, 2001; Arborio y Fournier, 2003; Beaud y Weber, 2008.

herencia y distanciamiento de los logros metodológicos de las disciplinas que han hecho punta en la práctica de la observación: la antropología y la etnología. En *Chemins de la ville. Enquêtes ethnologiques*, J. Gutwirth nos recuerda que el «anclaje etnológico», es decir, la fidelidad metodológica a la «observación directa y, si es posible, participativa, en respuesta a la necesidad de comprender el entorno estudiado desde el propio punto de vista», requiere encuestas a largo plazo «que son las únicas que permiten la profundización indispensable para una investigación de calidad» (1987, p. 4). Las investigaciones y la técnicas de observación a las que nos referimos aquí se inspiran en gran medida en las reflexiones epistemológicas llevadas a cabo por las dos disciplinas sobre la relación observador/observado, así como en sus propuestas relativas a la recolección de la información observada (uso de guías de observación u «observación flotante»[13]; recurso a los bitácoras de campo), pero se diferencian en que los objetivos y las condiciones de la observación en el espacio público no siempre requieren la participación del investigador durante un periodo muy largo.

2.2.1. Observaciones estáticas y discretas

En este primer conjunto de técnicas, el investigador participa en las situaciones que estudia sólo como «espectador» relativamente pasivo y, por tanto, debe mantenerse lo más discreto posible. Aunque su mirada puede estar «flotando» y abarcar toda la extensión perceptible de la que dispone, su posición absoluta para cada una de las situaciones observadas permanece estática. Como veremos en la sección 3, esta configuración metodológica influyó en gran medida en la observación realizada en la encuesta *Quai de Seine* (recuadro 3).

Los métodos de observación llamados «naturalistas» que se desarrollaron en particular a partir de los años 1960 y 1970 con la antropología y la etnología urbanas, pero también con la sociología de las interacciones, pueden utilizarse aquí. J. Cosnier recuerda que el enfoque naturalista «parte de la observación de las situaciones 'naturales', es decir, de observaciones de campo, y construye un corpus de etogramas[14] lo más completas o y objetivas o posible, para luego transcribir este material y, finalmente, describirlo de forma adaptada a las preguntas planteadas inicialmente» (Cosnier, 2001, p. 13). En su texto, el autor defiende que la observación naturalista, situada precisamente en el marco de una etología humana de la vida cotidiana también llamada «eto-antropología», resulta especialmente adecuada para ser aplicada en los espacios públicos. A partir de un estudio sobre la calle de la République en Lyon, el autor muestra cómo su observación naturalista se inscribe en un dispositivo de investigación más amplio que incluye varias etapas: un periodo de impregnación, un estudio eco-descriptivo del territorio (basado en documentos), un estudio macro de la población y sus movimientos, la observación participante y las entrevistas. El estudio macro de la población, sus flujos, desplazamientos y paradas incluye un estudio de los flujos mediante recuentos por muestreo, complementado con observaciones

13 «Consiste en permanecer vacante y disponible en todas las circunstancias, en no centrar la atención en un objeto concreto, sino en dejarlo «flotar» para que la información penetre en él sin filtro, sin ideas preconcebidas, hasta que aparezcan puntos de referencia, convergencias, y se consiga entonces descubrir las reglas subyacentes» (Pétonnet, 1982, p. 39).

14 Nota de los traductores: Una etograma es la descripción gráfica o escrita de los patrones de conducta y las prácticas en situaciones que le son cotidianas o conocidas.

cualitativas en varios momentos del día «de la composición y los comportamientos específicos». Estas observaciones se llevaron a cabo en parte mediante el uso de grabaciones de sonido y/o vídeo y la toma de fotografías.

De manera más general, la fotografía, la grabación de vídeo y la realización de películas son herramientas fértiles para llevar a cabo observaciones estáticas y discretas de los espacios públicos, sus usos y sus temporalidades. Esto es lo que defienden los partidarios de la antropología visual, cuyas investigaciones se basan en la imagen como medio clásico de observación y como modo de conocimiento antropológico. En un texto de 2009 dedicado a la utilización de la fotografía en la observación de las calles de Abiyán, Dakar y Nuakchot, J. Chenal recuerda que, aunque la antropología visual puede apoyarse en varios trabajos fundadores (Collier, 1967; Schwartz, 1989; Wagner, 1979; el cineasta J. Rouch también está considerado como uno de los padres fundadores de la antropología visual), la imagen fotográfica sigue siendo relativamente poco frecuente en la investigación urbana. La urgencia de «volver a situar la imagen en el centro como método de investigación» en la ciudad se legitimaría por el hecho de que ahora estamos bañados en un océano cada vez más vasto de imágenes en movimiento. Los avances técnicos realizados en las dos últimas décadas en el diseño y manejo de cámaras, la producción, distribución y manipulación de imágenes digitales y la democratización del acceso a las tecnologías de las telecomunicaciones son elementos que contribuyen a definir lo que algunos llaman la «sociedad de la imagen» (Faccioli, 2007), abriendo caminos para la investigación visual. Pero, sin duda, la «sociedad de la imagen» es también la del control y la vigilancia de los individuos en su vida cotidiana y, por tanto, en los espacios públicos. Por lo tanto, la investigación no puede evitar una profunda reflexión sobre todas las cuestiones éticas que plantea el derecho a la imagen y al anonimato. En el caso de los espacios públicos de gestión privada, la importancia de estos dispositivos de control y vigilancia basados en la imagen también pueden restringir mucho la posibilidad misma de realizar una observación con equipos de fotografía o grabación de vídeo, cuyo uso está siempre muy regulado y a menudo prohibido. Para J. Chenal, la principal supremacía de la fotografía sobre la de los apuntes en una bitácora es «que lleva consigo una gran cantidad de información de la que otros pueden apropiarse, incluso años después» (Chenal, 2009, p. 163); esto implica, sin embargo, que las condiciones en las que se realizaron las tomas y las grabaciones deben ser registradas y archivadas con precisión para que puedan estar a disposición de los potenciales usuarios de estas imágenes. Al igual que ocurre con las grabaciones de las entrevistas o los archivos de una encuesta por cuestionario, la información relativa a las imágenes sólo puede utilizarse si se conocen las condiciones de su producción y éstas están fácilmente disponibles.

Los enfoques «naturalistas» de la eto-antropología, basados o no en los métodos de la antropología visual, coinciden también con ciertas propuestas metodológicas de la psicología ambiental, disciplina que sitúa en el centro de sus análisis al individuo y su relación con el entorno (físico y social) en sus dimensiones espacial y temporal (Moser, 2003). Como señala G. Moser, la psicología ambiental opera según el principio del estudio de casos tal como se entiende en la etnología, siendo el caso representado por el campo de estudio. Entre los métodos que implican una observación estática y discreta, se puede mencionar el de la cartografía del comportamiento. Como lo explican A. Legendre y S. Depeau, el principio simple de esta técnica es identificar con precisión los lugares donde se producen determinados comportamientos, para asociar un comportamiento

con una ubicación en un lugar. El objetivo es, por tanto, determinar, a partir de la observación ***in situ*** que puede realizarse mediante grabaciones de vídeo, «en qué medida la expresión de los diferentes comportamientos se ve favorecida, se opone o es ampliamente independiente de las características físicas y sociales que definen las diferentes zonas que componen el o los lugares de estudio» (2003, p. 268). La técnica requiere el uso de una interfaz constituida por la representación espacial de los lugares estudiados (plano, fotografía aérea, etc.) y cuya partición dependerá de los objetivos de la investigación. En algunos casos, se dibuja una cuadrícula más o menos visible en el suelo de un espacio (centro comercial, plaza, parque, espacio de exposición) que se va a analizar. Desde una posición de observación fija, se registra el itinerario de los visitantes, los puntos de parada, la duración y las prácticas de los visitantes en estos puntos de parada (Uzzell y Romice, 2003). Como lo recuerdan A. Legendre y S. Depeau, la observación mediante cartografía conductual es una herramienta especialmente valiosa cuando los comportamientos son difíciles de mencionar en un cuestionario o una entrevista, como ocurre cuando los comportamientos son socialmente desviados, cuando corresponden a posturas corporales y movimientos inconscientes o cuando el acceso al lenguaje es limitado o está perturbado. Por supuesto, el método puede utilizarse de forma menos específica (recuadro 5) y articularse con otros modos de recolección de información. Es en esta perspectiva que A. Matheau-Police ***et al.*** (2005) han estudiado, por ejemplo, la elección de las ubicaciones de individuos en dos cafeterías y precisamente a su ajuste a las condiciones de densidad social del espacio según los objetivos y criterios expuestos por los usuarios durante las entrevistas semidirigidas. Las observaciones se realizaron fuera del horario de las comidas y se centraron en las personas que se sentaban en la cafetería. Se recogieron las ubicaciones precisas de los usuarios, el tiempo que estuvieron sentados y sus actividades. Las sesiones de observación de entre 90 y 120 minutos de duración permitieron estimar la asistencia y la densidad social de las distintas zonas de la sala.

Recuadro 5.
Observación de geometría variable en el bar-restaurante *La City* en Grenoble. (*Matthieu Giroud*).

La observación se llevó a cabo en el café-restaurante ***La City***, situado en la interfaz entre un barrio de negocios (Europole) y la zona más popular y animada del barrio de Berriat Saint-Bruno, un antiguo barrio obrero de Grenoble que está en proceso de aburguesamiento. El objetivo era observar los comportamientos, los usos y las interacciones sociales que animan esta interfaz para «captar los momentos y las situaciones en que se construye o degrada el vínculo social» (Joseph, 1994).

La observación, que se repitió durante un largo periodo de tiempo entre abril de 2003 y 2005, se completó con una observación continua durante un día de septiembre de 2004, desde la apertura (7h 45) hasta el cierre de la cafetería (20h 30). Durante ese día, se tomaron planos del establecimiento con la ubicación de los clientes cada dos horas. La creación de fichas para cada individuo permitió realizar un inventario casi sistemático de las personas presentes en el bar. Este inventario no podía ser exhaustivo durante los periodos de mayor afluencia (hora de la comida), por lo que se redujo a un simple recuento y a anotaciones rápidas. Cada ficha recoge el tiempo que pasa el individuo en la cafetería, su posición, sus movimientos, sus actividades, sus posibles interacciones con otros individuos y el entorno físico de la cafetería. Se elaboraron así 130 fichas de análisis individuales. Nuevas observaciones más específicas después del día de la encuesta y en otros días de la semana (excluyendo los fines de semana) ayudaron a identificar regularidades y a confirmar los patrones temporales de frecuentación. Estas visitas fueron una oportunidad para realizar entrevistas informales con el propietario del bar y con algunos clientes.

Fuentes: Giroud, 2007a y 2007b.

2.2.2. Observaciones discretas en movimiento

El segundo conjunto de técnicas impone nuevamente asumir el rol de observador realmente discreto. En este caso la diferencia radica en que la observación se realiza en marcha. Describir y comprender los usos e interacciones que tienen lugar en los espacios públicos suele requerir la observación continua de los individuos, desde que entran en la zona de estudio hasta que salen. La amplitud o la morfología espacial de ciertos espacios públicos exigen que el investigador abandone su puesto fijo por una posición de observación móvil, vis a vis el desplazamiento del individuo seleccionado, para garantizar dicha continuidad.

Como extensión de la cartografía del comportamiento, podemos presentar lo que S. Mariani-Rousset (2001) llama el «método de recorridos», que se ha utilizado en estudios de lugares de exhibición[15]. Para el autor, este método debería permitir comparar el itinerario propuesto por los diseñadores del sitio con los itinerarios reales de los visitantes: «el itinerario se encuentra en la encrucijada entre el visitante y el diseñador: es el uso que hace uno del espacio organizado por el otro « (Mariani-Rousset, 2001, p. 30).

Este método exploratorio, que requiere un conocimiento profundo previo y una descripción minuciosa del lugar y el contenido de la exhibición, incluye por tanto no solo entrevistas con los diseñadores y sino también la implementación de una observación móvil, en el marco de lo que el autor denomina “seguimientos”.

15 Nota de los traductores: museos, salas de exposición, etc.

Seguir y observar el recorrido de los visitantes implica establecer previamente un código para anotar con precisión y rapidez las informaciones relativas al desplazamiento de los visitantes. El uso de un sistema de vídeo parece ser más difícil en este caso, ya que los espacios estudiados rara vez están totalmente equipados con videovigilancia. En su texto, S. Mariani-Rousset propone una descripción de las diferentes etapas del desarrollo de un seguimiento, que debe terminar con una entrevista con el visitante: utilización de un plano de los lugares que incluya los elementos del entorno físico previamente anotados; dibujo del desplazamiento en el plano; cronometraje del tiempo total, así como del tiempo transcurrido frente a cada elemento que provocó una parada; registro del comportamiento.

La observación en forma de *filature*[16] realizada en el marco de la encuesta *Quai de Seine* (recuadro 3 y sección 3.1) es similar en muchos aspectos a este método de recorridos y seguimientos.

Por muy fructíferas que sean, semejantes técnicas de observación plantean una serie de cuestiones éticas y deontológicas, en particular porque consisten en «seguir» a los individuos sin que lo sepan, lo que en el imaginario colectivo se asocia con razón a determinadas prácticas policiales.[17] Si bien el problema puede resolverse parcialmente en el caso de los espacios públicos cerrados (centro comercial, museo, etc.) en los que se informa a los visitantes del progreso de la investigación mediante carteles, sigue relativamente poco resuelto en el caso de los seguimientos y *filatures* realizados en espacios públicos abiertos.

2.2.3. Descripciones en movimiento

El último conjunto de técnicas de observación útil para las cuestiones planteadas anteriormente se identifica con un cambio de roles, en el que la persona seleccionada para la encuesta asume el papel de observador. En este caso el objetivo es comprender lo que ocurre en el espacio público dando prioridad al punto de vista de los encuestados, cuestionando así la posición erudita del investigador-observador que pasa por alto su objeto de estudio (Thibaud, 2001, 2003). El método que parece haber dado lugar a un mayor número de desarrollos, sobre todo en la sociología urbana, la geografía social o la psicología ambiental, es el de los recorridos comentados. Al igual que otros métodos, como el método del recorrido del viajero (Lévy, 2001) y el método del itinerario (Petiteau y Pasquier, 2001), este método pretende acompañar a los habitantes de la ciudad en un recorrido que describen en tiempo real (Grosjean y Thibaud, 2001). Existen diversas variantes del método de los recorridos comentados, que pueden utilizarse de forma exploratoria para ayudar a formular hipótesis de investigación o, por el contrario, para ponerlas a prueba. Sin embargo, las actividades solicitadas simultáneamente son siempre las mismas: caminar, percibir y describir a través de informes de percepción. Hay que mencionar aquí los trabajos de J.-P. Thibaud, a los que invitamos al lector a remitirse (entre ellos: 2001, 2003). En particular, el autor describe con gran claridad el protocolo de encuesta que debe ponerse en marcha, que se basa en tres

16 Nota de los traductores: La *filature* es la vigilancia que se ejerce con un seguimiento paso a paso de una persona sospechosa de algo; es lo que hace, por ejemplo, un detective o un policía que busca a este tipo de personas siguiendo en la sombra todos sus recorridos.

17 Sin embargo, esta cuestión ética debería plantearse también, lógicamente, en la observación estática, cuya dimensión intrusiva también puede ser problemática.

tipos de instrucciones, relativas a la descripción, al recorrido y a las condiciones de la experiencia. En cuanto a la descripción, se trata de "informar, con la mayor precisión posible, de la atmósfera inmediata del lugar, tal como se percibe aquí y ahora. Se pueden movilizar todas las modalidades sensoriales: visual, auditiva, táctil, olfativa, etc. Para saber dónde se encuentra el individuo durante la descripción, se le pide que indique regularmente puntos de referencia espaciales útiles durante la fase de análisis". En cuanto al recorrido, «dado que el campo de investigación está fijado de antemano, la ruta en sí puede dejarse hasta cierto punto a la elección del encuestado. Si lo desea, el transeúnte puede detenerse momentáneamente, volver sobre sus pasos o cambiar de ritmo». Por último, sobre las condiciones del experimento, «dado el esfuerzo de atención que requiere un experimento de este tipo, el recorrido dura unos veinte minutos, pero puede prolongarse si la persona lo desea. Los comentarios se graban íntegramente con una grabadora portátil. El paseo se lleva a cabo con el investigador al que se dirigen las descripciones, que interviene lo menos posible, limitándose al papel de oyente comprensivo y, eventualmente, a reactivar la discusión en caso de dificultad evidente por parte del caminante-observador» (Thibaud, 2001, p. 84). Por último, cabe señalar que los desarrollos metodológicos más recientes incluyen cada vez más la captura y grabación de imágenes fotográficas o de vídeo, que pueden ser tomadas por los encuestados, por el propio investigador o también por un profesional de la imagen.

Por último, cabe mencionar otro enfoque, que consiste en equipar a los encuestados con un dispositivo GPS para registrar los recorridos y las paradas realizadas durante sus desplazamientos. En este caso, la observación suele ser diferida, en la medida en que el investigador recoge la información que el dispositivo ha recopilado al final del recorrido. A menudo se trata de investigaciones operativas realizadas para observar los movimientos de los usuarios de lugares turísticos con el fin de planificar los servicios, como en Akko (Nigeria) (Shoval e Isaacson, 2007) o los dispositivos de seguridad, como en una sala de espectáculos de sumo en Kobe (Asakura y Hato, 2004). Es así como se pueden utilizar técnicas de clasificación de los recorridos como la *optimal matching*.

El objetivo de esta segunda sección fue recordar que la observación en los espacios públicos es una posible ampliación de las reflexiones sobre la movilidad cotidiana realizadas a escala intra-urbana. Al poder basarse en diversas técnicas, esta observación conduce, en particular, a una lectura detallada de los efectos de los micro-movimientos espaciales diferenciados y de las copresencias inducidas por el funcionamiento y la marca social de los lugares frecuentados diariamente por diversos individuos. En la última parte de este capítulo se examina cómo y con qué propósito dicha observación puede combinarse con otros métodos de recolección de información sobre las movilidades cotidianas.

3. Sistemas de lugares y territorios urbanos: un enfoque integrado de la observación de las movilidades cotidianas

En las secciones anteriores, hemos considerado sucesivamente la observación de los desplazamientos y la de los comportamientos en los espacios públicos. Por un lado, se hizo hincapié en las lógicas y las condiciones de la presencia de los individuos en determinados lugares, y por otro en las modalidades y los efectos de las copresencias así generadas en estos lugares. Ahora debemos considerar un enfoque integrado, que permita vincular las trayectorias diarias, las situaciones residenciales y las copresencias en los espacios públicos. Tal postura responde a un doble desafío: por un lado, comprender mejor la continuidad de las prácticas espaciales de los individuos y grupos y sus modos de convivencia en el espacio urbano; y, por otro, avanzar en el conocimiento de la producción de los territorios urbanos, comprendidos en sus temporalidades cotidianas, los controles sociales de los que son objeto y la flexibilización de sus marcas sociales. Tales objetivos requieren una combinación de métodos de encuesta y de observación, por lo que queremos presentar aquí un dispositivo metodológico que puede responder satisfactoriamente a estos objetivos y que se ha aplicado parcialmente en un estudio del barrio de Alcântara, en Lisboa. Antes de ello, a la luz de la experiencia del Quai de Seine, ya mencionada, examinaremos más de cerca la contribución combinada de la encuesta por cuestionario y las observaciones al conocimiento de las prácticas y representaciones del lugar, que es esencial para comprender las marcas sociales producidas en los territorios urbanos.

3.1. Prácticas y representaciones: algunas lecciones de la encuesta *Quai de Seine*

En el marco del sistema de observación establecido durante la encuesta *Quai de Seine* (recuadro 3), el cuestionario ha contribuido a la caracterización de las poblaciones que frecuentan el lugar y a la identificación de las representaciones asociadas a dicha rutina permitiendo enriquecer significativamente los resultados de las observaciones realizadas de forma estática o en forma de *filature*.

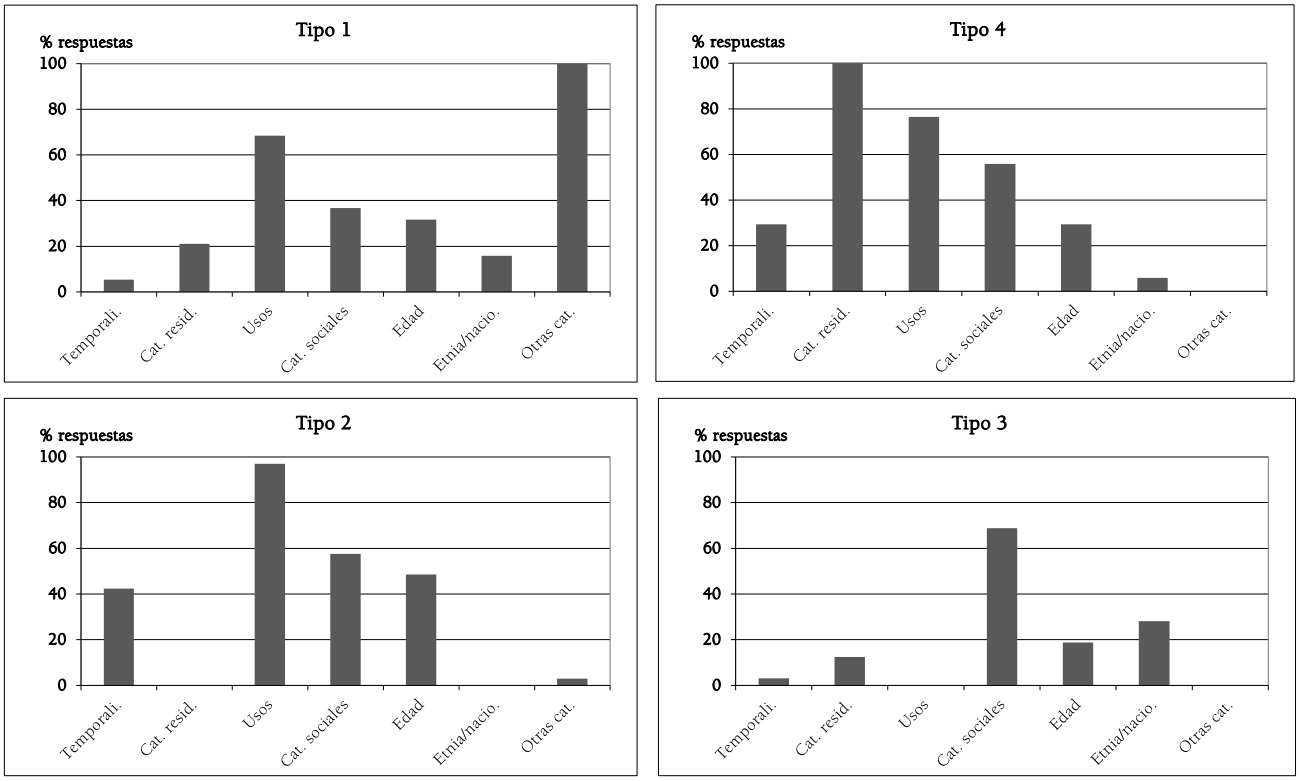
La encuesta por cuestionario muestra, en primer lugar, que la población que frecuenta el Quai de Seine en un día lluvioso de la semana es muy diversa: es predominantemente masculina, con un amplio abanico de edades (aunque hay pocos niños), situaciones residenciales (algo menos de la mitad viven en el barrio), tipos de actividad (1/5 estudian; 1 desempleado por cada 3 activos ocupados) y categorías socioprofesionales (26% ejecutivos y ocupaciones intelectuales superiores, 19% empleados y obreros, 6% ocupaciones intermedias). Entre los residentes del barrio, los obreros y los jubilados están sobrerrepresentados; entre los individuos que no viven en el barrio, en cambio, hay una sobrerrepresentación de ejecutivos y profesiones intelectuales superiores. Su presencia corresponde a una variedad de motivos: caminar, pasear, tomar aire fresco (27%), ir al trabajo (12%), ir al cine (12%), visitar a la familia y los amigos (9%).

Entre todos los encuestados, más de la mitad afirmó acudir «al menos una vez al día», y el 14% «varias veces al día, incluidos los fines de semana». El análisis de los cuestionarios muestra que la composición de la población presente en el Quai de Seine varía significativamente a lo largo del día, en función de la hora en la que está presente cada categoría de población (las personas mayores, más a menudo, en las horas centrales del día; los adultos jóvenes, en las horas extremas del día; los residentes del barrio, más a menudo, por la mañana; los no residentes, a la hora del almuerzo y al final de la tarde). Las observaciones y los cuestionarios muestran la secuencialidad de temporalidades durante la jornada de observación. La mañana y la tarde son dos momentos de homogeneidad de prácticas. La mañana está muy polarizada por los residentes del barrio, y ciertas categorías de uso y edad. Las horas centrales del día están marcadas por una diversificación de usos y poblaciones, sobre todo por la tarde. Al final de la tarde, la población no residente sustituye a los residentes del barrio y a los familiares del lugar.

Además de caracterizar las poblaciones presentes en el lugar, el cuestionario permite captar las representaciones del lugar. ¿Cómo varían estas representaciones según los individuos y el uso del lugar (frecuencia y horario)? ¿Cómo se construyen estas representaciones? ¿Qué significado se puede dar a estas representaciones en términos de uso o no uso del lugar?

La pregunta «En su opinión, ¿quién frecuenta este lugar?» generó respuestas que subrayaron el carácter muy mixto de la población que frecuenta el Quai de Seine, desglosándose esta mezcla según diferentes dimensiones (edad, categoría social, si viven o no en el barrio, etc.). Además de ser registradas en su totalidad, las respuestas fueron codificadas para reflejar el tipo de categorías movilizadas en la construcción de las representaciones. Es así como cada respuesta generó 7 variables binarias, que indican la presencia o ausencia de un registro de un tipo de categorías: temporalidades; categorías residenciales; categorías de uso; categorías sociales; categorías de edad; categorías de etnia/nacionalidad; otras categorías. Las respuestas se refieren principalmente a tres tipos de categorías: categorías de uso (mencionadas en el 55% de las respuestas), categorías residenciales (37%) y categorías de edad (27%). Las demás categorizaciones utilizadas variaron entre el 13% y el 17%. La aplicación de una Clasificación Jerárquica Ascendente (CJA, *Classification Ascendante Hiérarchique*) a las 7 variables que describen las respuestas revela 4 tipos de representaciones; dos de ellos, los tipos 2 (usos y temporalidades; ausencia total de categorías de uso y temporalidades) y 3 (categorías sociales y, secundariamente, categorías étnicas y nacionalidades), corresponden a representaciones muy diferenciadas (Figura 5).

Figura 5.
Representaciones del Quai de Seine muy diferenciadas, enunciadas por poblaciones distintas (Quai de Seine, París, 2004).



«*Siempre hay muchos corredores y paseadores de perros. Pero, por la mañana, ancianos charlando; por la tarde, pandillas de jóvenes; por la noche, la chusma*». Mujer, 30 años, decoradora (empleada intermitente del sector del espectáculo), alquila un estudio en el barrio. Encuestada a las 10 am. Salió de casa a las 8 am (de compras), pasa por el Quai a pasear a su perro y luego volvió a casa. Prevé salir de nuevo: 11h médico en el barrio, 14h paseo con el perro en bici por el Quai, 16h compras en Saint-Denis en coche, 20h cine MK2 a pie. Frecuenta al Quai varias veces al día, incluso los fines de semana.	«*Un poco de todo: chinos, judíos religiosos, mujeres con chador*». Hombre, estudiante de MBA, 17 años, vive en Sceaux (92), con sus padres, en una casa unifamiliar con jardín. Entrevistado a las 10:25 a.m. Sentado en un banco esperando la siguiente clase (llegó tarde a la primera). Prevé volver a casa a las 7 pm (metro + RER + a pie), y luego salir de nuevo a las 9 pm en el coche con amigos, para ir a los Campos Elíseos, al cine y luego a una discoteca. Frecuenta al Quai 4 veces a la semana, los días que tiene clases.

Fuente: Encuesta piloto ***Quai de Seine***, septiembre 2004. ***Procesamiento de datos***: F. Dureau y J.-P. Lévy.

Estos tipos de representación son expresados por diferentes poblaciones. Las representaciones de tipo 2 (usos y temporalidades) son escasas entre los menores de 30 años; la frecuencia de las representaciones que movilizan categorías sociales y étnicas (tipo 3), que es muy elevada entre los menores de 30 años (40% de las respuestas), disminuye con la edad hasta los 70 años. Las personas jubiladas son las que más frecuentemente expresan representaciones que implican temporalidades y usos (tipo 2). Las características residenciales también influyen: las representaciones de tipo 2 (usos y temporalidades) y de tipo 3 (sociales y étnicas) son relativamente más frecuentes entre los residentes del barrio que entre los no residentes. Los inquilinos del sector social se diferencian de los inquilinos del sector privado y de los propietarios de viviendas por tener una mayor frecuencia de representaciones de tipo 2 (usos y temporalidades) y, por el contrario, una menor frecuencia de representaciones que implican categorías sociales y étnicas (tipo 3). Por último, las representaciones parecen estar estrechamente vinculadas a las prácticas del lugar: los asiduos, que frecuentan el Quai de Seine varias veces al día, privilegian claramente las representaciones de usos y temporalidades, mientras que los individuos que frecuentan menos el Quai de Seine son los que más utilizan las representaciones de tipo 3 (sociales y étnicas). En consonancia con las variaciones en la composición de la población presente en el Quai de Seine a lo largo del día, las representaciones varían mucho según el momento del día en que se realiza la encuesta: las representaciones de tipo 2 (usos y temporalidades) son más frecuentes entre los individuos encuestados por la mañana, y las representaciones de tipo 3 entre los encuestados por la tarde (17h30-18h30).

Para comprender mejor cómo se construyen las representaciones, se desarrollaron dos modelos ***Logit*** para los tipos 2 y 3 de representaciones. En cada una de ellos, las variables explicativas corresponden a tres series de variables: prácticas del lugar (hora; frecuencia), características individuales (edad; tipo de actividad) y características residenciales (lugar de residencia; forma de ocupación). Los resultados de estos modelos (tabla 2) muestran que la construcción de las representaciones varía según el tipo de representación considerado. Las representaciones de tipo 2 (temporalidades y categorías de usos) se explican principalmente por la experiencia del lugar y el tipo de actividad, y secundariamente por la edad; el hecho de vivir o no en el barrio, ser propietario o alquilar, no tiene un efecto significativo. La práctica repetida de la zona en diferentes momentos

del día y de la semana es lo que da lugar a representaciones en las que están presentes las temporalidades; los jubilados son especialmente numerosos en el recurso a este tipo de representación. Representaciones de tipo 3 (categorías sociales y étnicas/nacionalidades) son llevadas por una categoría particular de población, los jóvenes de 15 a 29 años, que practican menos frecuentemente del Quai de Seine: en la muestra encuestada, se trata en particular de estudiantes de MBA, una escuela de negocios situada en las inmediaciones del lugar de la encuesta.

Tabla 2.
Probabilidades de pertenecer a los tipos 2 y 3 de representaciones (Quai de Seine, París, 2004) (modelo *logit*, N=131 individuos).

Variable	Modalidades	Tipo 2 Temporalidades y categoría de usos	Tipo 3 Categorías sociales y étnicas
Edad	15-29 años	**2,873** *	ref
	30-49 años	1,681 ns	-1,325 ns
	50-69 años	0,753 ns	-3,303 **
	70 años y mas	ref	**-3,943** **
Tipo de actividad	Activo	**-1,975** **	ref
	Alumno, estudiante	**-4,001** **	-0,080 ns
	Ama de casa o desempleado	**-2,593** **	-0,439 ns
	Pensionado	ref	1,774 ns
Lugar de residencia	En el barrio	ref	ref
	Fuera del barrio	0,397 ns	-0,815 ns
Forma de tenencia de la vivienda	Inquilino vivienda social o universitaria	ref	ref
	Inquilino vivienda sector privado	-0,356 ns	0,919 ns
	Propietario	-0,082 ns	1,511 ns
	Otro	-0,071 ns	-5,724 ns

Hora de la práctica del Quai de Seine	9h15-11h30	ref	-0,126 ns
	11h30-12h30	**-1,523 ***	-0,095 ns
	14h15-16h00	**-1,970 ******	0,201 ns
	16h00-17h30	-1,439 **	-0,141 ns
	17h30-18h30	-0,260 ns	ref
Frecuencia de la práctica del Quai de Seine	Varias veces al día, incluido el fin de semana	ref	-1,023 ns
	Todos los días o casi, incluido el fin de semana	-1,419 *	-2,017 **
	Todos los días o casi, solo entre semana	-1,345 ns	-0,916 ns
	Dos o tres veces a la semana	-1,224 ns	0,018 ns
	Menos frecuentemente	-1,443 ns	ref

Convención: ***: p<0.01; **: p<0.05; *: p<0.10; ns: non significatif.
Fuente: Encuesta piloto ***Quai de Seine***, septiembre 2004. ***Procesamiento de datos***: F. Dureau y J.-P. Lévy

En definitiva, esta sección 3.1 no tiene otra ambición que la de compartir ciertas perspectivas de investigación integradas en una reflexión sobre los desplazamientos y sistemas de lugares frecuentados por los individuos con un trabajo sobre los lugares que componen dichos sistemas, sobre sus temporalidades, usos, marcas sociales y sobre las representaciones que de ellos se derivan. Por supuesto, el dispositivo de análisis y la presentación muy parcial de los resultados de la encuesta ***Quai de Seine***, centrada aquí en la contribución del cruce de la encuesta por cuestionario con las observaciones estáticas sobre una cuestión muy concreta, merecen ser discutidos y profundizados. Sin embargo, la reflexión que ya se ha realizado colectivamente sobre la calidad de la información recogida y sobre la experiencia de campo ha permitido afinar la definición de sistema de recolección de datos, que presentamos en la última sección de este capítulo.

3.2. Un sistema de observación plural[18]

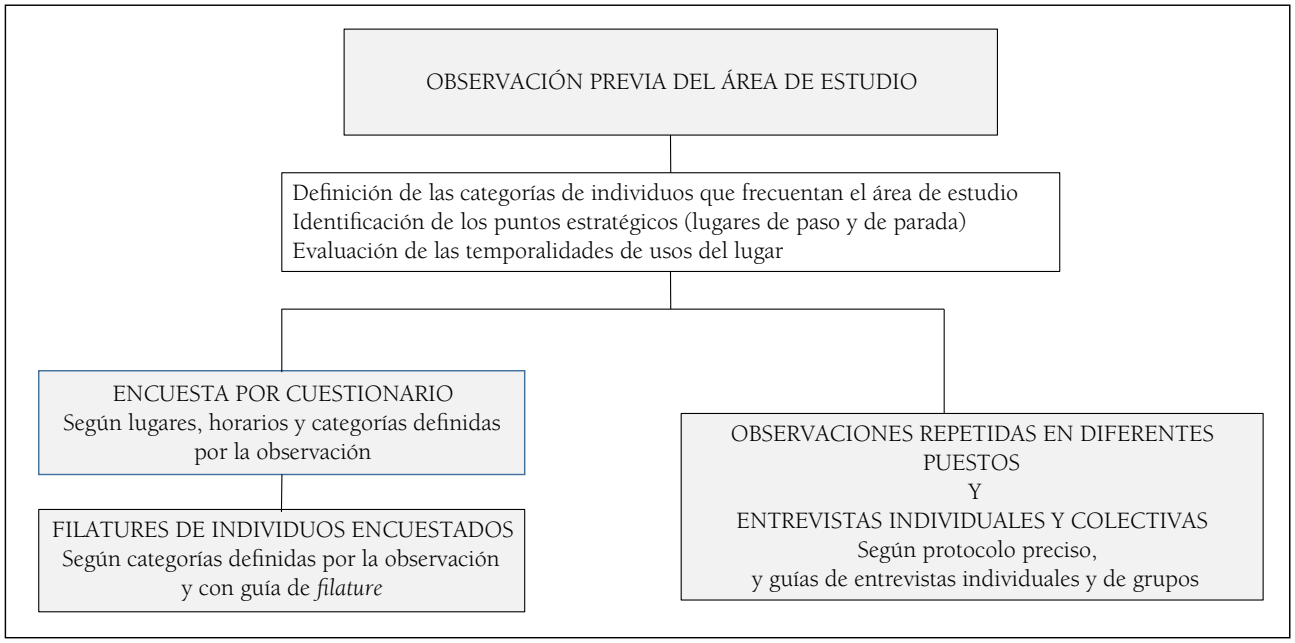
La metodología de recolección de datos que aquí se propone combina varias técnicas de observación, previamente probadas durante la encuesta piloto realizada en septiembre de 2005 en el Quai de Seine (Recuadro 3). Este ensamble de técnicas se puede presentar de forma esquemática en la figura 6.

Como ya se ha mencionado en la sección 1.3, es necesario realizar una observación previa del sitio para observar con detalle el lugar y los flujos; evaluar las temporalidades de sus usos y definir en consecuencia una serie de franjas horarias y días de la semana que serán objeto de la producción de información. Una vez efectuado este trabajo de observación, predefinidas las categorías de población que se van a encuestar y determinados las ubicaciones de los entrevistadores, se combinarán y se llevarán a cabo en paralelo tres técnicas distintas: una encuesta por cuestionario, observaciones acompañadas de entrevistas y unas *filatures*. Para cada uno de estos enfoques, se presta especial atención a los tiempos, los lugares y sus usos, así como a las categorías de población que frecuentan los distintos lugares de la zona de estudio.

El cuestionario, que dura un máximo de 10 minutos, pretende captar las características residenciales de los individuos encuestados, sus prácticas en el lugar, así como sus percepciones y representaciones de este y del lugar en donde viven. También pretende reconstruir los recorridos que los llevaron al lugar de observación desde la salida de su casa y los que efectuarán para regresar. Al igual que el cuestionario probado en el Quai de Seine (sección 1.3), el cuestionario propuesto aborda los siguientes temas: características demográficas y socioeconómicas; situaciones de residencia; prácticas en el lugar (en el momento de la encuesta, durante el día y el mes anterior a la encuesta); percepción del lugar y del de su residencia; representaciones de las poblaciones que frecuentan este lugar y de los habitantes del barrio de residencia.

18 La propuesta que se presenta en esta sección se formuló en el marco de un proyecto de investigación presentado en 2006 a la ANR: «Habiter la ville: pratiques, expériences et territoires» (dir. J.-P. Lévy).

Figura 6.
Sistema de encuestas propuesto en el proyecto *Habiter la ville*.



Fuentes: Dureau y Giroud, 2005; Lévy J.-P., Dureau F. ***et al***., 2006.

La observación etnográfica del lugar, realizada desde diferentes sitios, se centra en: las personas (contando los individuos para estimar el tamaño de los flujos); la proxémica (distancias, posturas corporales de conjunto, formas de agrupación, interacciones verbales o no verbales, comunicación a través de la mirada, etc.); y los dispositivos espaciales. Se presta especial atención a: las reglas formales que definen el uso del lugar; la elusión de estas reglas (movimiento, circulación, parada, espera, reunión, apropiación prolongada); el cumplimiento o incumplimiento de las funciones de los lugares, de las formas de control social. Para completar este sistema, se toman fotografías para cada franja horaria en los diferentes sitios de observación.

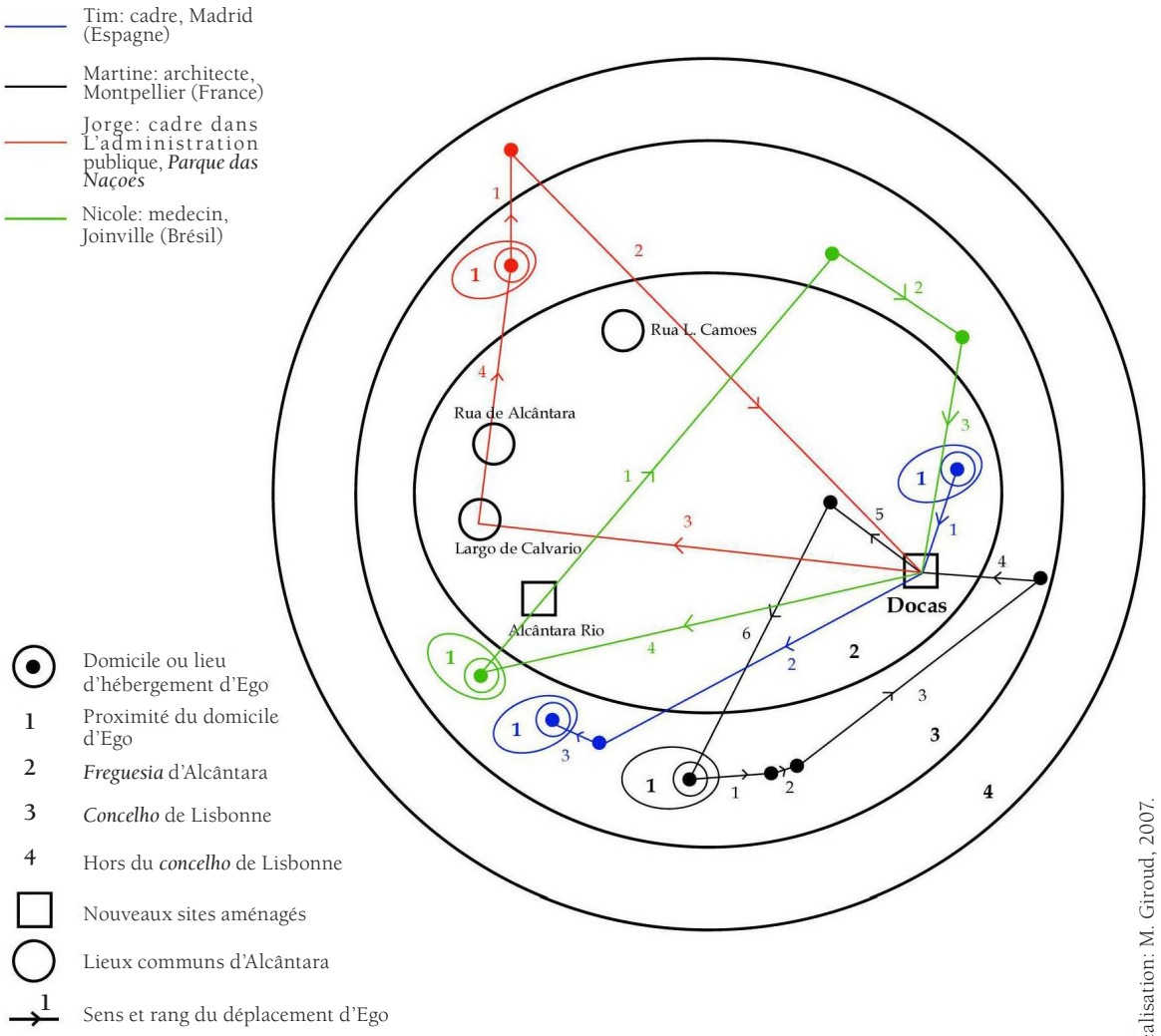
Para observar a los individuos fuera del campo visual que permite una postura estática, se realizaron ***filatures*** de algunos de los individuos que respondieron al cuestionario. Esta observación en movimiento permite captar información durante todo el tiempo de permanencia en el espacio estudiado, después de la realización de la encuesta por cuestionario. Se esperan dos contribuciones principales de la ***filature***: poder comparar el discurso del encuestado con sus prácticas reales en el lugar y relacionar prácticas que se desarrollan a diferentes escalas (movilidades durante el día / prácticas dentro del área estudiada); recoger informaciones detalladas sobre la vida ordinaria de la «gente que pasa», es decir, sobre las prácticas, los usos, los comportamientos, los

posicionamientos del cuerpo en el espacio en función de la deambulación y los acontecimientos inesperados, las interacciones y la naturaleza del «vínculo» social que resulta de ello.

El reto consiste entonces en realizar un análisis integrado de los diferentes enfoques. Esto se lleva a cabo en tres niveles: (i) a nivel de los **individuos**, la puesta en relación, para los individuos concernidos, de las *filatures* y los cuestionarios permite asociar las experiencias individuales y las representaciones del espacio público con las actitudes y los modos de convivencia de grupos e individuos; ii) en cuanto a las **categorías** utilizadas para designar a las poblaciones que frecuentan el lugar, se comparan las categorías utilizadas por los encuestados y las utilizadas por los encuestadores en los diferentes componentes de la observación (observaciones estáticas y observación en la *filature*); iii) en cuanto a las **temporalidades**, el análisis de los cuestionarios se realiza en función de las franjas horarias resultantes de la síntesis de los trabajos de observación.

Este dispositivo inspiró directamente dos estudios llevados a cabo en el barrio lisboeta de Alcântara en el marco de la investigación doctoral de M. Giroud: uno en el emplazamiento de las Docas, el otro en una cafetería del barrio. Las Docas d'Alcântara, situadas a orillas del río Tajo, representan un proyecto de reurbanización de muelles y hangares antiguamente destinados a actividades portuarias e industriales, en una zona de ocio y consumo estructurada en torno a una marina y un callejón de antiguos almacenes rehabilitados en restaurantes, bares y discotecas. La cafetería estudiada se encuentra en un local comercial de un proyecto residencial de lujo. En ambos casos, el objetivo era estudiar los lugares resultantes las operaciones de urbanización en este barrio lisboeta y su funcionamiento, así como caracterizar a los individuos presentes (Giroud, 2011). Tras una fase de observación, los cuestionarios se aplicaron ***in situ*** a 40 personas en las Docas y a 19 personas en la cafetería. La figura 7 ilustra el modo de representación gráfica de la información recogida sobre los desplazamientos realizados durante un día. Entre los usuarios de estos dos lugares se encontraban muchos residentes del barrio: una encuesta biográfica llevada a cabo en el domicilio de cada uno de los 48 residentes permitió precisar las relaciones entre las prácticas cotidianas y los itinerarios residenciales e identificar a los que no frecuentan estos lugares producidos por las operaciones de urbanización.

Figura 7.
Sistemas de lugares practicados diariamente por cuatro «usuarios-tipos» de las Docas d'Alcântara (Lisboa, 2005).



éalisation: M. Giroud, 2007.

Extracto de: Giroud, 2007b, p. 304.

Como se ha indicado en la introducción de este capítulo, el enfoque teórico defendido no solo en las distintas experiencias de investigación mencionadas sino también en el marco de esta obra[19] requiere movilizar y poner en relación metodologías de recolección (pero también de análisis) de datos tradicionalmente utilizadas de forma independiente porque se refieren unas veces a la observación de las prácticas cotidianas de movilidad (trayectorias, comportamientos, usos) y otras a la comprensión de las dinámicas sociales de determinados espacios. La propuesta de un sistema de observación plural que acabamos de presentar constituye, a partir de un experimento concreto, uno de los posibles intentos de articular tales métodos. Sin duda, son necesarias otras aplicaciones de este sistema para validarlo, modificarlo o mejorarlo. Es en este sentido que el lector puede entender también este artículo: las distintas técnicas descritas para observar las movilidades cotidianas son, en definitiva, opciones metodológicas que pueden combinarse en función de las preguntas planteadas y de las especificidades de las zonas de estudio.

Conclusión

El panorama de los métodos de recolección de información sobre la movilidad cotidiana que se ofrece en este capítulo debe interpretarse a la luz de la evolución y la diversidad de las preocupaciones científicas que han marcado especialmente la investigación francesa desde los años 1970. Si bien el objetivo principal de muchas encuestas es observar los desplazamientos por sí mismos, varias iniciativas recientes han optado por un enfoque que integra dicha observación con una lectura de la dinámica de los territorios urbanos. Mientras que para algunos se trata de «estudiar la movilidad a partir de las transformaciones urbanas» (Bonnet, 2000, p. 197), para otros es importante examinar las dinámicas urbanas a partir de las movilidades cotidianas; movilidades que pueden estudiarse, de manera entrelazada o no, tanto a escala intra-urbana como a escala micro espacial (la de los espacios públicos, por ejemplo), pero también en el marco de un enfoque global que las vincule, por ejemplo, a una observación de las movilidades residenciales. Desde esta perspectiva, parece atinado poner en marcha un dispositivo de investigación que combine una encuesta por cuestionario a los individuos, para captar, entre otras cosas, sus desplazamientos, sus sistemas de lugares de uso diario y también información sobre sus movilidades residenciales, con una observación realizada ***in situ***, en algunos de algunos lugares practicados y que se centre, por ejemplo, en las copresencias, los usos, las temporalidades o las marcas sociales inducidas.

Dicho esto, hay que reconocer que las líneas de investigación sobre las movilidades cotidianas, según el enfoque teórico aquí desarrollado, siguen estando en gran medida abiertas debido a la complejidad de las prácticas y los fenómenos observados. Varios «puntos ciegos», que a veces aparecen como impensados, a veces como verdaderos desafíos metodológicos, parecen orientar la producción actual de información. La cuestión

19 Notas de los traductores: se recuerda que es Imbert Ch., Dubucs H., Dureau F., Giroud M., 2014.

del papel decisivo de la oferta de transporte en las prácticas cotidianas poco se aborda de forma detallada fina y precisa. Por otra parte, los itinerarios realizados y el arreglo temporal de los trayectos y las estaciones son a menudo mal conocidos. Sin lugar a dudas el uso del GPS abre ciertas vías, pero su uso es a menudo engorroso. Para poder interpretar mejor estos arreglos temporales, habría que investigar más a fondo lo que ocurre durante el propio viaje, del que aún hoy sabemos muy poco. Por último, el aumento de la velocidad de los desplazamientos y, por lo tanto, del número de kilómetros que se pueden recorrer diariamente, representa otro reto importante: es muy difícil recoger en la misma encuesta movilidades locales intra-urbanas y movilidades inter o extraurbanas de varios centenares de kilómetros. Las dificultades residen, en particular, en la calidad y la precisión de la información recogida para cada una de las formas de movilidad, así como en la elección de las divisiones geográficas que se utilizarán para el muestreo y el análisis.

En cuanto a los métodos de análisis, de los que al final poco se habla aquí, el balance es bastante similar a aquel sobre las movilidades residenciales, permaneciendo un cierto número de perspectivas ampliamente abiertas, en términos de análisis estadísticos, de producción de indicadores sintéticos, de representación gráfica o de tratamiento de imágenes.

Références bibliographiques

Adoléhoumé, A., Diaz-Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. y Sahabana, M. (2005). *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala.* SSATP, Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne.

Agier, M. (1999). *L'invention de la ville. Banlieues, townshisp, invasions et favelas.* Editions des Archives Contemporaines.

Arborio, A.-M. y Fournier, P. (2003). *L'enquête et ses méthodes: l'observation directe.* Nathan.

Armoogun, J., Hubert, J. P., Bonnel, P. y Madre, J. L. (2007). *Préparer la prochaine enquête nationale transport avec un regard international.* Rapport de convention 03MT68 pour la DRAST.

Asakura, Y. y Hato, E. (2004). Tracking survey for individual travel behavior using mobile communication instruments. *Transportation Research Part C, 12*(3-4), 273-291. https://doi.org/10.1016/j.trc.2004.07.010

Beaud, S. y Weber, F. (2008). *Guide de l'enquête de terrain.* La Découverte.

Behrens, R., Diaz-Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (2006). Collection of passenger travel datea un Sub-Saharan African cities: towards improving survey instruments and procedures. *Transport Policy, 13*(1), 85-96. https://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2005.09.003

Behrens, R., Diaz-Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (2004). *Meta-analysis of travel of the poor in west and southern african cities* [Ponencia]. 10th Worl Conference on Transport Research, Istanbul.

Benassi, F., Bottai, M., y Giuliani, G. (2009). Migrazioni e processi di urbanizzazione in Italia: spunti interpretativi in un'ottica biografica. En G. Macchi Jánica (Eds.), *Geografie del popolamento, Casi di studio, metodi e teorie, Atti della giornata di studi Grosseto, 24-26 settembre 2008* (pp. 71-78). Università degli Studi di Siena.

Bieber, A. (2002). Préface. En J.-P. Lévy y F. Dureau (Dirs.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions* (pp. 355-382). L'Hamattan.

Boltanski, L. (2009). *De la critique. Précis de sociologie de l'émancipation.* Gallimard.

Bonnet, M. (2000). Conclusion: rétrospectives et perspectives des recherches sur la mobilité urbaine. En M. Bonnet y D. Desjeux (Dirs.), *Les territoires de la mobilité* (pp. 189-200). PUF.

Bordreuil, S. (2002). *Champs circulatoires, champs relationnels: les coordonnées sociables de la ville émergente. Plan de Campagne ou la ville résurgente.* PUCA.

Bordreuil, S. (2000). Micro-sociabilité et mobilités dans la ville. En M. Bonnet y D. Desjeux (Dirs.), *Les territoires de la mobilité* (pp. 109-125). PUF.

Bottai, M. y Barsotti, O. (1994). La ricerca «Spazio utilizzato». Obiettivi e primi risultati. En M. Bottai y O. Barsotti (Eds.), *Lo spazio e la sua utilizzazione* (pp. 16-60). FrancoAngeli.

Bottai, M., Bahoken, F., Dureau, F., Giroud, M., Imbert, C., y Royoux, D. (2007). *Modes et modalités de déplacement: étude comparative Poitiers (France) et Pise (Italie).* Médiathèque de Poitiers.

Bouly de Lesdain, S. (1999). Château-Rouge, une centralité africaine à Paris. *Ethnologie française, 29*(1), 86-99.

Bussière ,Y. y Madre, J. L. (2002). *Démographie et transport: Villes du Nord et Villes du Sud*. L'Harmattan.

CERTU. (2004). *Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ? Approche de la question et propositions d'indicateurs*. CERTU.

CERTU. (2008). *Mobilités et transports. Les recueils de données sur la mobilité urbaine*. CERTU.

Chabrol, M. (2011). De *nouvelles formes de gentrification ? Dynamiques résidentielles et commerciales dans le quartier de Château-Rouge* (Tesis de doctorado en Geografía, Université de Poitiers, Poitiers).

Chabrol, M. (2010). Une centralité commerciale africaine dans un quartier parisien en requalification. En Y. Boquet y R.-P. Desse (Dirs.), *Commerce et mobilités* (pp. 219-229). Presses Universitaires de Dijon.

Chardonnel, S. (2001). La time-geography: les individus dans le temps et dans l'espace. En L. Sanders (Dir.), *Modèles en analyse spatiale* (pp. 129-156). Editions Hermès.

Chenal, J. (2009). La rue, la photographie, l'observation et l'anthropologie visuelle: tentative de description d'une méthode. En J. Chenal, Y. Pedrazzi, G. Cissé y V. Kaufmann, *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott* (pp. 161-175). Les éditions du LASUR.

Coing, H., Figueroa, O., Godard, X. y Henry, E. (1997). *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*. Inrets.

Collier, J. (1967). *Photography as a research method*. Holt, Rinehart and Winston.

Cosnier, J. (2001). L'éthologie des espaces publics. En M. Grosjean y J-P. Thibaud (Dir.), *L'espace urbain en méthodes* (pp. 13-29). Editions Parenthèses.

DANE y Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá. (2004). *Encuesta sobre movilidad urbana. Manual de recolección de información*.

Demoraes, F., Piron, M., Zioni, S. y Souchaud, S. (2011). *Analyse des inégalités d'accès aux ressources de la ville à travers le prisme des mobilités quotidiennes pour le travail et les études à São Paulo (Brésil). Expérimentation méthodologique – Résultats préliminaires* [Poster]. Presentado en Coloquio Internacional AISLF-GT23, Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions, Grenoble (France), 24-25 de marzo 2011.

Diaz-Olvera, L. y Plat, D. (2002). M comme mobilité. En X. Godard (Dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif* (pp. 203-218). Karthala-Inrets.

Diaz Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (1998). *Villes africaines au quotidien. Mobilités quotidiennes et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou*. LET.

Diaz Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (1999). *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*. LET.

Dureau, F. (2002). Les systèmes résidentiels: concepts et applications. En J.-P. Lévy y F. Dureau (Dir.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions* (pp. 355-382). L'Harmattan.

Dureau, F., Cordoba, H., Florez, C.E., Le Roux, G., Lulle, T. y Miret, N. (2011). *Encuestas movilidad espacial Bogotá METAL 2009: metodología de las encuestas*. Universidad de los Andes.

Dureau, F. y Giroud, M. (2005). *L'observation des pratiques spatiales et des usages des espaces publics: quelques enseignements d'enquêtes réalisées à Paris et Poitiers* [ponencia]. Presentada en Taller "Atelier Social Integration and Mobility: education, housing and health", IMISCOE - CEG, Lisbonne, 22-23 de abril de 2005.

Dureau, F. y Giroud, M. (2006). *Enquête Déplacements Poitiers (CAP – INED - Université de Poitiers). Etat d'avancement au 22 novembre 2005.*

Dureau, F., Giroud, M. y Lévy, J.-P. (2007). *Habiter la ville:* réflexions autour d'expériences de recherche à Paris, Poitiers et Lisbonne [Ponencia]. Presentada en Seminario CEPED - R2DS Mobilités et migrations internationales: impacts sociaux et territoriaux: associer différentes formes de mobilité spatiale, Paris, 14 de noviembre 2007.

Dureau, F., Giroud, M., y Lévy, J.-P. (2014). L'observation des mobilités quotidiennes. En C. Imbert, H. Dubucs, F. Dureau, y M. Giroud, *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen* (pp. 81-132). Armand Colin.

Dureau, F. y Gouëset, V. (2010). Formes de peuplement et inégalités de déplacements. Les mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá: Soacha et Madrid (1993-2009). Revue Tiers Monde, (201), 131-156. https://doi.org/10.3917/rtm.201.0131

Dureau, F. e Imbert, C. (2010). *Production et analyse de l'information sur les mobilités.* En Séminaire du GRANIT (Groupe de Recherche en Analyse de l'Information territoriale), Talence, ADES, 8 de junio de 2010.

Dureau, F. e Imbert, C. (2014). L'approche biographique des mobilités résidentielles. En C. Imbert, H. Dubucs, F. Dureau, y M. Giroud, *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen* (pp. 33-79). Armand Colin.

Dureau, F. y Lévy, J.-P. (2007). Villes et mobilités au Nord et au Sud: la construction d'une problématique commune. *Autrepart,* (41), https://doi.org/135-148.10.3917/autr.041.0135

Equipe MOBIDYC. (2010). *Représentations graphiques et indicateurs des mobilités et des dynamiques de peuplement: contribution bibliographique.* https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00470407/document

Giroud, M. (2011). Usages des espaces rénovés et continuités populaires en centre ancien. *Espaces et sociétés,* (144-145), 37-54. https://doi.org/10.3917/esp.144.0037

Giroud, M. (2007a). Pratiques quotidiennes et marquage social des lieux: la continuité d'une présence immigrée dans un quartier en renouvellement urbain. En C. Audebert y E. M. Mung (Eds.), *Les nouveaux territoires migratoires: entre logiques globales et dynamiques locales* (pp. 35-48). Université de Deusto.

Giroud, M. (2007b). *Résister en habitant? Renouvellement urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne).* (Tesis de doctorado en Geografía, Université de Poitiers, Poitiers).

Godard, X., Diaz-Olvera, L., Dieng, A., y Kané, C. (2001). *Guide méthodologique d'enquête-ménages de mobilité dans les villes en développement. SITRASS.*

Grimal, R. (2010). *Présentation de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD).* Sétra.

Grosjean, M. y Thibaud, J.-P. (Dirs.). (2001). *L'espace urbain en méthodes.* Editions Parenthèses.

Guez, A. (2002). La chronocartographie dans le développement d'un urbanisme des temps et de la mobilité. En J.-Y. Boulin, P. Dommergues y F. Godard (Dirs.), *La nouvelle aire du temps* (pp. 101-106). Editions de l'Aube-DATAR.

Hall, E. T. (1971). *La dimension cachée.* Le Seuil.

Henry, E. y Figueroa, O. (1985). Transports urbains et services en Amérique Latine. INRETS – CIUDAD.

Hossard, N. y Jarvin, M. (Dirs.) (2005). *«C'est ma ville!». De l'appropriation et du détournement de l'espace public.* L'Harmattan.

Imbert, C., Dureau, F. y Giroud, M. (2009). Méthodes d'analyse des mobilités urbaines des ménages: réflexions autour de l'enquête Déplacements Poitiers.

En G. Macchi Jánica (ed.), *Geografie del popolamento, Casi di studio, metodi e teorie, Atti della giornata di studi Grosseto, 24-26 settembre 2008* (pp. 89-96). Università degli Studi di Siena.

Joseph, I. (1994). Du droit à la ville à la ville à l'œuvre. *Annales de la recherche urbaine,* (64), 5-10. https://doi.org/10.3406/aru.2003.2481

Joseph, I. (1998). *La ville sans qualités*. Editions de l'Aube.

Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner.* Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Kaufmann, V. (2002). Temps et pratiques modales: le plus court est-il le mieux ?. *Recherche Transport Sécurité, 75,* 131-143. https://doi.org/10.1016/S0761-8980(02)00015-8

Kokoreff, M. (2002). Pratiques urbaines d'un quartier de gares. *Espaces et sociétés,* (108), 177-194. https://doi.org/10.3917/esp.g2002.108n1.0177

Laurier, E., Whyte, A. y Buckner, K. (2001). An ethnography of a neighbourhood café: informality, table arrangements and background noise. *Journal of mundane behaviour, 2*(2), 195-232.

Legendre, A. y Depeau, S. (2003). La cartographie comportementale: une approche spatiale du comportement. En G. Moser y K. Weiss (Dirs.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement* (pp. 267-305). Armand Colin.

Lévy, E. (2001). Saisir l'accessibilité. Les trajets-voyageurs à la gare du Nord. En M. Grosjean y J.-P. Thibaud (Dirs.), *L'espace urbain en méthodes* (pp. 47-63). Editions Parenthèses.

Lévy, J.-P. (2009). Mobilités urbaines: des pratiques sociales aux évolutions territoriales. En F. Dureau y M.-A. Hily, *Les mondes de la mobilité* (pp. 107-136). PUR.

Lévy, J.-P. y Dureau, F. (Dirs.) (2002). *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions.* L'Harmattan.

Lévy, J.-P. y Dureau, F. *et al.* (2005). *Pratiques spatiales non résidentielles et recomposition des territoires urbains.* Rapport de fin de contrat ACI Espaces et territoire.

Lévy, J.-P., Dureau, F. y Pochet, P. *et al.* (2006). *Habiter la ville: pratiques, expériences et territoires.* Projet soumis à l'ANR.

Mariani-Rousset, S. (2001). La méthode des parcours dans les lieux d'exposition. En M. Grosjean y J.-P. Thibaud (Dirs.), *L'espace urbain en méthodes* (pp. 29-47). Editions Parenthèses.

Matheau-Police, A., Casal, A. y Legendre, A. (2005). Choix d'un emplacement dans une cafétéria. Critères invoqués et comportements observés. *Psychologie et société,* **(8), 45-80.**

Moser, G. (2003). Questionner, analyser et améliorer les relations à l'environnement. En G. Moser y K. Weiss (Dirs.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement* (pp. 11-49). Armand Colin.

Orfeuil, J.-P. (2000). La mobilité locale: toujours plus loin et plus vite. En M. Bonnet y D. Desjeux (Dirs.), *Les territoires de la mobilité* (pp. 53-67). PUF.

Orfeuil, J.-P. (2002a). Etat des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France. En J.-P. Lévy y F. Dureau (Dirs.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions* (pp. 65-113). L'Harmattan.

Orfeuil, J.-P. (2002b). Les sens de la mobilité. En M. Segaud, J. Brun, y J.-C. Driant (Dirs.), *Dictionnaire de l'habitat et du logement* (pp. 300-304). Armand Colin.

Papon, F., Marchal, M., Roux, S., Marchal, P. y Armoogum, J. (2010). *Parcours individuels et histoire de la mobilité. Analyse du volet "biographie" de l'Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements 2007-2008.* INRETS, Département Economie et Sociologie des Transports.

Pétonnet, C. (1982). L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien. *L'Homme, 22*(4), 37-47. https://doi.org/10.3406/jda.1987.1357

Philifert, P. (2002). Aller au cimetière à Salé (Maroc): les nouvelles dimensions spatiales de pratiques sociales en déclin. *Espaces et sociétés,* (108), 197-213. https://doi.org/10.3917/esp.g2002.108n1.0197

Sansot, P. (1992). La gloire des jardins. Du café 'riche' au jardin de l'esplanade. *Les Annales de la Recherche urbaine,* (57-58), 165-173. https://doi.org/10.3406/aru.1992.1711

Schwartz, D. (1989). Visual ethnography: using photography in qualitative research. *Qualitative Sociology, 12*(2), 119-154. https://doi.org/10.1007/BF00988995

Shoval, N. y Isaacson, M. (2007). Sequence alignment as a method for human activity analysis in space and time. *Annals of the Association of American Geographer, 97*(2), 282-297.

Sibley, D. (1995). *Geographies of exclusion.* Routledge.

SSATP. (2004a). *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry. Rapport final.* Banque Mondiale, Région Afrique.

SSATP. (2004b). *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala. Rapport final.* Banque Mondiale, Région Afrique.

Tarrius, A. (1988). Perspectives phénoménologiques de la mobilité. En *Transports et sciences sociales. Questions de méthode. Journée d'étude de l'Inrets* (pp. 47-81). Editions Paradigme.

Thibaud, J.-P. (2001). La méthode des parcours commentés. En M. Grosjean, y J.-P. Thibaud (Dir.), *L'espace urbain en méthodes* (pp. 79-101). Editions Parenthèses.

Thibaud, J.-P. (2003). La parole du public en marche. En G. Moser y K. Weiss (Dirs.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement* (pp. 113-145). Armand Colin.

Uzzell, D. y Romice, O. (2003). L'analyse des expériences environnementales. En G. Moser y K. Weiss (Dir.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement* (pp. 49-85). Armand Colin.

Wagner, J. (1979). *Images of information. Still photography in the social sciences.* Sage.

revista invi

Revista INVI es una publicación periódica, editada por el Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, creada en 1986 con el nombre de Boletín INVI. Es una revista académica con cobertura internacional que difunde los avances en el conocimiento sobre la vivienda, el hábitat residencial, los modos de vida y los estudios territoriales. Revista INVI publica contribuciones originales en español, inglés y portugués, privilegiando aquellas que proponen enfoques inter y multidisciplinares y que son resultado de investigaciones con financiamiento y patrocinio institucional. Se busca, con ello, contribuir al desarrollo del conocimiento científico sobre la vivienda, el hábitat y el territorio y aportar al debate público con publicaciones del más alto nivel académico.

Directora: Dra. Mariela Gaete Reyes, Universidad de Chile, Chile

Editor: Dr. Luis Campos Medina, Universidad de Chile, Chile.

Editores asociados: Dr. Gabriel Felmer, Universidad de Chile, Chile.
Dr. Pablo Navarrete, Universidad de Chile, Chile.
Dr. Juan Pablo Urrutia, Universidad de Chile, Chile

Coordinadora editorial: Sandra Rivera, Universidad de Chile, Chile.

Asistente editorial: Katia Venegas, Universidad de Chile, Chile.

COMITÉ EDITORIAL:

Dr. Victor Delgadillo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Dra. María Mercedes Di Virgilio, CONICET/ IIGG, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dra. Irene Molina, Uppsala Universitet, Suecia.

Dr. Gonzalo Lautaro Ojeda Ledesma, Universidad de Valparaíso, Chile.

Dra. Suzana Pasternak, Universidade de São Paulo, Brasil.

Dr. Javier Ruiz Sánchez, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Dra. Elke Schlack Fuhrmann, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

Sitio web: http://www.revistainvi.uchile.cl/
Correo electrónico: revistainvi@uchilefau.cl
Licencia de este artículo: Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-SA 4.0)