



Investigación y Desarrollo

ISSN: 0121-3261

ISSN: 2011-7574

Fundación Universidad del Norte

Riquelme Brevis, Hernán; Lazo Corvalán, Alejandra; Peña Axt, Juan Carlos
PRÁCTICAS DE INMOVILIDAD Y MOVILIDAD EN PANDEMIA:
EXPERIENCIAS COTIDIANAS DE HABITANTES DE TEMUCO (CHILE)
Investigación y Desarrollo, vol. 30, núm. 2, 2022, Julio-Diciembre, pp. 7-37
Fundación Universidad del Norte

DOI: <https://doi.org/10.14482/indes.30.2.388.0983>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26876172001>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

UDEM [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

PRÁCTICAS DE INMOVILIDAD Y MOVILIDAD EN PANDEMIA: EXPERIENCIAS COTIDIANAS DE HABITANTES DE TEMUCO (CHILE)

Immobility and mobility practices in pandemic:
Daily experiences of inhabitants of Temuco (Chile)

Hernán Riquelme Brevis

Universidad Autónoma de Chile

Alejandra Lazo Corvalán

Universidad de Los Lagos, Chile

Juan Carlos Peña Axt

Universidad Autónoma de Chile

HERNÁN RIQUELME BREVIS

DOCTOR EN CIENCIAS SOCIALES POR LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE GENERAL SARMIENTO (ARGENTINA). MÁSTER EN DINÁMICAS DE CAMBIO EN LAS SOCIEDADES MODERNAS AVANZADAS POR LA UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA (ESPAÑA). SOCIOLOGO POR LA UNIVERSIDAD DE LA FRONTERA (CHILE). INVESTIGADOR RESPONSABLE PROYECTO FONDECYT N°. 3200682.

ACADÉMICO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHILE, TEMUCO (CHILE). INVESTIGADOR ASOCIADO AL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DESARROLLO SOSTENIBLE (IIDS), CHILE. HERNAN.RIQUELME@UAUTONOMA.CL ORCID: [HTTP://ORCID.ORG/0000-0002-9686-6284](http://orcid.org/0000-0002-9686-6284)

ALEJANDRA LAZO CORVALÁN

DOCTORA EN GEOGRAFÍA Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL POR LA UNIVERSITÉ DE TOULOUSE II (FRANCIA). ANTROPÓLOGA SOCIAL POR LA UNIVERSIDAD DE CHILE.

ACADÉMICA DE LA UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS, OSORNO (CHILE).

ALEJANDRA.LAZO@ULAGOS.CL ORCID: [HTTP://ORCID.ORG/0000-0002-9443-1201](http://orcid.org/0000-0002-9443-1201)

JUAN CARLOS PEÑA AXT

DOCTOR EN SOCIOLOGÍA POR LA UNIVERSIDAD DE BARCELONA (ESPAÑA). SOCIOLOGO POR LA UNIVERSIDAD DE LA FRONTERA (CHILE).

ACADÉMICO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHILE, TEMUCO, CHILE. INVESTIGADOR ASOCIADO AL INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DESARROLLO SOSTENIBLE (IIDS (CHILE).

JUAN.PENA@UAUTONOMA.CL. ORCID: [HTTPS://ORCID.ORG/0000-0002-7689-566X](https://orcid.org/0000-0002-7689-566X)

RESUMEN

Durante el último tiempo, las ciudades de Chile han sido afectadas por las restricciones de movilidad impuestas por las autoridades con el objetivo de frenar el avance de la COVID-19. Considerando esta problemática, el artículo se enfoca en la percepción de habitantes de Temuco, como una de las primeras ciudades del país en afrontar la cuarentena total, respecto a las transformaciones experimentadas a partir de las medidas políticas de limitación de movilidad. Mediante un diseño metodológico cualitativo se analizó la percepción de algunos habitantes en relación con los cambios generados en sus rutinas cotidianas producto de la emergencia de inmovilidades, lo cual se relaciona directamente con la comprensión de la movilidad como una práctica central de las ciudades contemporáneas. Entre los hallazgos destaca la inmovilidad como una categoría que implica diversas encrucijadas cotidianas en las personas, el papel de la movilidad como categoría central para el desarrollo de la vida social, las transformaciones en los hábitos diarios de las personas y, por último, la necesidad de reflexionar el derecho a la movilidad de las personas desde los territorios.

PALABRAS CLAVE: movilidad cotidiana, inmovilidad, pandemia, experiencia.

ABSTRACT

Innovation is one of the most important pillars for sustainable competitiveness, especially in micro and small companies that operate in a dynamic and complex context. In this context, the objective of the study was to determine the influence of human, organizational, and technical innovation capacities on the level of innovation. For this, an economic model of multiple linear regression was developed. The sampling procedure was a stratified probabilistic sample of 26 micro and small exporting textile crafts enterprises from the South area of Peru, which answered a questionnaire of 52 items. The results reflect that the capacity for human, organizational, and technical innovation influence with a coefficient of determination of 96.7%, positive and significant in the level of innovation. In conclusion, human innovation capacity has a greater influence on the variability of the level of innovation, due to the creativity, motivation, and knowledge of people.

KEYWORDS: *innovation capacity, micro and small businesses, level of innovation, textile.*

INTRODUCCIÓN

La investigación que presentamos se enmarca en las prácticas de inmovilidad y movilidad de las personas como foco de atención para el control de la pandemia provocada por la COVID-19. Al respecto, detectamos un excesivo énfasis en comprender la movilidad como el desplazamiento de un punto a otro en las ciudades, lo que se torna problemático y ciertamente insuficiente al invisibilizar la importancia que tiene la movilidad en la vida cotidiana de las personas.

Según estudios recientes, la pandemia tiene múltiples entradas analíticas que, por ejemplo, implica reforzar los vínculos sociales para hacer frente al aislamiento (Zizek, 2020); el impacto negativo de los medios de comunicación debido a su influencia en fortalecer los sentimientos de inseguridad en la población (Mejía et al., 2020; Vásquez et al., 2020), o el papel del entorno social de las personas para afrontar a nivel biopsicosocial la pandemia (Johnson et al., 2020). Sin embargo, en nuestra región de estudio no existen recientes investigaciones cualitativas que se interesen por las prácticas de inmovilidad y movilidad en contextos de pandemia, lo que invita a ocupar este vacío académico para avanzar en procesos investigativos como el que aquí presentamos.

Una perspectiva central para indagar en la movilidad en la sociedad contemporánea ha sido desarrollada por Urry (2002), quien indica que la movilidad constituye una práctica fundamental en sociedades globales. Así, es entendida de manera virtual y física, e involucra personas, ideas y objetos (Sheller y Urry, 2018), tornándose una propuesta paradigmática para observar y analizar las interacciones sociales al alero de prácticas cotidianas, sistemas de transporte, desarrollo tecnológico, modos de vida y un sinnúmero de categorías que permiten explorar las transformaciones de las ciudades. Desde esta perspectiva, la propuesta del paradigma de la movilidad (Urry, 2007) se torna clave para discutir y reformular aquellas perspectivas estáticas provenientes de la teoría social.

Esta investigación fue desarrollada en Temuco, ciudad intermedia que bordea los 300 000 habitantes (Maturana y Rojas, 2015), tomando como referencia espaciotemporal los dos confinamientos

decretados 2020¹. Para ello, se realizaron entrevistas a residentes de la ciudad, que presentaron ciertos criterios de inclusión que serán detallados en la sección metodológica.

Cabe señalar que el 27 de marzo de 2020 Temuco fue decretada en cuarentena con el objetivo de combatir el avance de la COVID-19. El Ministerio de Salud (2020) indicó que ese día se registraron 1610 casos confirmados. La Araucanía fue la segunda región con más casos a nivel nacional (158 casos), y la mayoría de estos se concentró en su capital (123 casos). El segundo confinamiento, establecido por un excesivo aumento de casos, se decretó el 31 de octubre, y se extendió hasta el día 21 de diciembre, cuando la comuna salió de fase 1 para entrar a fase 2.

Ambos confinamientos generaron que los habitantes vieran profundamente afectadas y modificadas sus movilidades cotidianas², situación que nos permitió indagar en las transformaciones de las prácticas de inmovilidad y movilidad que experimentaron los sujetos de estudio producto del aislamiento físico.

En este sentido, consideramos que la movilidad en pandemia se torna relevante para percibir las prácticas cotidianas de las personas en las ciudades, particularmente en lo que respecta a tres ejes analíticos que fueron tratados en la investigación, a saber: Cambios en los hábitos cotidianos (CHC), Continuidades y rupturas en las prácticas de inmovilidad (CRPM) y Percepción de la pandemia en un contexto de aislamiento físico (PPCAF).

Los tres ejes analíticos se definieron desde el trabajo de campo efectuado, reivindicando así la potencialidad de la experiencia en la investigación cualitativa, es decir, en las conversaciones y entrevistas que surgieron con los sujetos de estudio se fueron priorizando ciertas actividades que resultaron particularmente relevantes para los objetivos de la investigación, lo que se tradujo en la jerarquización de las tres categorías previamente enunciadas.

¹ El primero se extiende desde el 28 de marzo hasta el 30 de abril, mientras que el segundo desde el 31 octubre al 21 de diciembre.

² Ambas cuarentenas fueron levantadas tras largos meses, cuando las cifras de contagios mostraron una disminución en términos estadísticos.

Se desarrolló una investigación cualitativa, profundizando a nivel exploratorio en los tres ejes enunciados anteriormente, con la finalidad de caracterizar y categorizar las prácticas de inmovilidad y movilidad en contexto de pandemia.

Este artículo incluye cinco secciones. En la primera se reflexiona teóricamente sobre conceptos como movilidad cotidiana e inmovilidad en relación con la experiencia diaria. En la segunda describimos la metodología utilizada, para posteriormente en la tercera y cuarta presentar y analizar los resultados de la investigación. Finalmente, compartimos reflexiones con el objetivo de considerar la movilidad como una experiencia central en la vida social, así como su relación con la contingencia sanitaria. Advertimos que esta investigación refleja hallazgos preliminares de un proceso trascendental y sumamente dinámico para las sociedades actuales.

COMPRENDER LA MOVILIDAD COMO UNA EXPERIENCIA SOCIOESPACIAL

Existen diversas perspectivas y múltiples escalas para analizar la movilidad humana y su relación con factores culturales, políticos, económicos y sociales. Migraciones, desplazamientos de corta y larga distancia, movilidades cotidianas, movilidades temporales, entre otras, son categorías recurrentemente utilizadas por urbanistas para dar cuenta de los movimientos, desplazamientos y movilidades de la población.

Para los objetivos de este trabajo, consideramos la perspectiva de la movilidad cotidiana, entendida como una práctica que permite la conexión de personas, lugares y actividades (Jirón et al., 2010). El motivo de la elección de esta perspectiva está dado por la interrelación entre las experiencias y las rutinas diarias en directa relación con momentos móviles de la cotidianeidad. Para Urry (2007), los viajes, los objetos, los cuerpos, el movimiento, la virtualidad, la comunicación y el transporte forman parte de las experiencias de movilidad, entendiéndola como un sistema social en sí.

Igualmente, resulta clave comprender la movilidad como enfoque y objeto de investigación. Mientras la movilidad como objeto

conlleva interrogar las causas y consecuencias del movimiento de las personas, la movilidad como enfoque se expande a diferentes esferas de la vida, innovando a través de metodologías que permiten avanzar en aspectos que no son tradicionalmente percibidos (Jirón e Imilán, 2018). En este sentido, resultan relevantes los aportes respecto al estudio de la movilidad desde una perspectiva experiencial.

En una línea similar, Salazar (2017) sostiene que la movilidad implica reflexionar sobre los cambios sociales mediante el rol de la globalización, el transnacionalismo, las ciudades y la relevancia de la circulación. Para el autor, la movilidad ha acompañado la historia de la humanidad, no obstante, en los tiempos actuales se conjeturan nuevos factores analíticos, como las desigualdades de género y el protagonismo del mercado en las relaciones sociales, que reconfiguran movilidades e inmovilidades.

Cresswell y Merriman (2011) sostienen que la relación entre movilidad y espacio es inherente y de mutua necesidad, donde el rol de la movilidad es clave en la construcción de lugares, historias y relaciones humanas. La movilidad responde a las preferencias y opciones que tienen las personas en relación con los lugares visitados, poniendo en juego diversos niveles de jerarquización que condicionan las posibilidades de moverse (Cresswell, 2006).

Gutiérrez (2012) distingue dos concepciones que refieren el estudio de la movilidad. Por un lado, aspectos vinculados al transporte y los medios de movilidad. Esta perspectiva implica las infraestructuras de la movilidad y su relación con los desplazamientos humanos. Por otro lado, se encuentra una perspectiva vinculada al ámbito subjetivo, donde las percepciones de las personas juegan un papel central.

Así, la movilidad:

es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje [...], capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana. (Gutiérrez, 2012, p. 68)

Nos encontramos con dos áreas —lo subjetivo y lo objetivo— que se entrecruzan para comprender la movilidad, pero de manera única, diferenciada y asociada a los modos de vida de las personas, como también al entorno próximo.

No todas las personas se mueven de la misma manera y, tal como lo indica la literatura relativa a la temática, factores socioeconómicos y culturales inciden en que un sector privilegiado pueda moverse con mayor comodidad y libertad por las ciudades, mientras que una inmensa mayoría se ve condicionada a realizar movilizaciones precarias, y muchas veces en contextos de exclusión socioespacial (Avellaneda, 2008; Jouffe, 2011; Riquelme, Saravia y Azócar, 2019).

LA EMERGENCIA DE LAS INMOVILIDADES

La aparición de inmovilidades suele asociarse a factores externos que impiden o dificultan que las personas logren desarrollar sus respectivas movilizaciones cotidianas. En este sentido, en la historia de la humanidad se logran identificar diversas políticas que han sido diseñadas con el objetivo de restringir la movilidad (Cresswell, 2006). A modo de ejemplo, investigaciones relacionadas con los espacios transfronterizos y las pautas de movilidad indican la aparición de restricciones de acceso en población migrante a medida que los organismos gubernamentales controlan y vigilan los desplazamientos de la población (Tapia, 2015; Tapia, Liberona y Contreras, 2017). En efecto, la inmovilidad puede comprenderse como todo factor que incide en que las personas no puedan desarrollar sus prácticas de movilidad, lo cual afecta a nivel simbólico y material la calidad de vida.

Asimismo, la inmovilidad también puede ser observada desde las diferencias de oportunidades, y se han encontrado aspectos vinculados a lo sociodemográfico, particularmente con las inmovilidades de las personas mayores (Olivi, et al., 2016; Cataldi, 2019); desigualdades de género, específicamente en relación con el papel de las mujeres en aspectos vinculados al cuidado en el espacio doméstico y el menor conocimiento de la ciudad habitada (Law, 1999; Scheiner, 2014; Soto, 2017), y desigualdades socioeconómicas, concretamente en cuestiones relacionadas con el lugar de residencia,

donde las diferencias de clase implican inequidades sustantivas en la vida diaria (Avellaneda, 2008; Riquelme et al., 2019). Estas particularidades en ámbitos relacionados con el ciclo vital, género y diferencias socioeconómicas de la población están imbricadas con la inmovilidad. También, en algunas ocasiones, se desarrollan desde la interseccionalidad, agudizando instancias de inmovilidad.

Considerando esta problemática, movilidad e inmovilidad están en permanente tensión, donde diversos factores sociales detonan inmovilidades que, a contracorriente de la esencia humana, emergen para generar momentos complejos para quien experimenta esta realidad.

La inmovilidad, entendida como una actividad que necesita que otros continúen moviéndose para entrar en escena, según Jirón y Mancilla (2013), está relacionada con actos de desconexión involuntaria. Esta perspectiva, arraigada en las desigualdades de accesibilidad, provoca momentos inmóviles y se convierte en “problema cuando una mayor posesión de capital genera accesos desproporcionados o cuando las estructuras de la sociedad incrementan las diferencias, privando a algunos de los beneficios que ofrece la sociedad” (Jirón y Mancilla, 2013, p. 70). La inmovilidad generalmente se ve acrecentada por factores externos como las políticas gubernamentales, la cultura dominante y el hábitat residencial, agentes primordiales que develan diversas realidades sociales, afectando no solo el desarrollo de las movilidades, sino también la calidad de vida y los niveles de participación social (Lazo, Carvajal y Riquelme, 2020).

Más allá de las oposiciones inherentes entre movilidad e inmovilidad, el interés por caracterizar cuándo, cómo y en qué medida estas prácticas influyen en el desarrollo de las esferas productiva y reproductiva —considerando los modos de vida particulares de las personas— se torna fundamental en la comprensión de las dinámicas de cambio social.

Cabe destacar que la relación entre las ciudades y las personas móviles ha transitado históricamente en la planificación urbana, especialmente en los intercambios y circulaciones de objetos y cuerpos desde la modernidad (Sennett, 2003). Movilidad e inmovilidad deben ser comprendidas como parte de un mismo proceso, que está

atravesado tanto por circunstancias vitales como por condicionantes económicas y socioculturales, que explican el predominio de una categoría por sobre otra en un espacio-tiempo particular.

De esta forma, no solo se trata de las posibilidades y las experiencias del viaje o el desplazamiento en sí, por el contrario, las restricciones o avances de la movilidad están dadas por momentos previos y posteriores al viaje en sí, que son forma y parte de la movilidad, convirtiendo las movilidades e inmovilidades en prácticas holísticas y en permanente transformación.

Es así como las movilidades poseen diferentes puntos de entrada que permiten analizar la vida cotidiana de las personas, ya sea como enfoque u objeto de investigación. Consideramos que las experiencias de movilidad e inmovilidad en pandemia constituyen un pilar central en las transformaciones de la vida cotidiana desde el espacio doméstico, en relación con personas y actividades que ponen en prácticas nuevas formas de organización espaciotemporal para afrontar la cotidianeidad.

METODOLOGÍA

Desde una perspectiva cualitativa, cuya finalidad es explorar y caracterizar las percepciones, emociones y subjetividades de las personas (Flick, 2004), desarrollamos la investigación mediante los discursos y significados, considerando como categoría central la (in)movilidad cotidiana. Al respecto, consideramos aspectos de la fenomenología, como diseño que persigue comprender las perspectivas de las personas, así como aspectos discursivos y experienciales. Espacios, tiempos, lugares y corporalidades se funden en la experiencia propia, lo cual influye, según Husserl (1998), en encontrar la esencia y veracidad de los fenómenos sociales.

En términos específicos, realizamos la recolección de información en dos momentos y en la ciudad de Temuco. El primero durante abril y mayo, mientras que el segundo en noviembre de 2020. Utilizamos dos técnicas de investigación para recabar información. En primer lugar, efectuamos entrevistas en profundidad a partir de la preparación de un guion de preguntas relacionadas con aspec-

tos de la vida cotidiana y las transformaciones de la movilidad en contextos de pandemia. En segundo lugar, utilizamos la fotografía como documento social y medio histórico de difusión de formas de comunicación (Freund, 1993), donde “las imágenes conforman con las palabras una red de sentidos, de mutua complementariedad” (Triquell, 2015, p. 131).

Cada entrevista tuvo una duración promedio de una hora. Respecto a las tres entrevistas efectuadas a cada uno de los participantes, en el primer encuentro (abril) se optó por preguntar aspectos centrales de la vida cotidiana; en dicho encuentro se logró profundizar en CHC. En la segunda entrevista (mayo), y ya con mayor conocimiento sobre los estilos de vida de los participantes, se profundizó en los dos ejes analíticos restantes (CRPM y PPCAF). Ambos momentos de entrevista fueron efectuados durante el primer confinamiento.

Debido a la contingencia, que a fines de octubre conllevó decretar nuevamente cuarentena en la ciudad, se retomaron los contactos con los participantes para profundizar cambios y continuidades en sus (in)movilidades. En consecuencia, se volvió a entrevistar (noviembre de 2020) a cada una de las personas, retomando los ejes analíticos y explorando las prácticas cotidianas en este nuevo contexto.

Contactamos informantes claves a través de medios de comunicación virtual, quienes respondieron la pauta de entrevista y enviaron sus fotografías relacionadas con la transformación del hogar como espacio en permanente uso. Los participantes, mediante modalidad virtual, dieron sus respuestas y enviaron las fotografías al equipo de investigación.

Se entrevistó a tres personas que debían cumplir criterios como vivir en la ciudad de Temuco, contar con servicio de Internet en el hogar y salir de casa al menos una vez a la semana durante el periodo de cuarentena. Advertimos que, al tratarse de una investigación exploratoria y en desarrollo, no se provocó saturación de información. Por consiguiente, se apeló a profundizar en las historias de vida de estas personas, desarrollando tres entrevistas en profundidad a cada uno de los participantes en distintos momentos del año. Asimismo, se optó por incluir a personas pertenecientes a la autodenominada clase

media, ya que ha sido uno de los sectores más controversiales en la discusión nacional sobre las políticas públicas de movilidad y acceso a ayudas sociales.

La tabla 1 permite observar las características sociodemográficas centrales de los participantes.

Tabla 1. Perfil de los participantes

Aspectos sociodemográficos	Respuestas
Género	Masculino: 1 Femenino: 2 Otro:0
Edad	35 años en promedio
Nivel de estudio	Universitario completo: 3
Cantidad de habitantes en el hogar	2 en promedio
Trabajo actual	Dueña de casa: 1 Profesor universitario: 2 Estudiante: 1(que es también profesor)

Fuente: elaboración propia.

Para discernir cuáles serían las categorías presentadas, se realizó una clasificación de las opiniones mediante el *software* Atlas.ti, donde detectamos cierta similitud entre las opiniones de los entrevistados.

Uno de los criterios para seleccionar los casos presentados en este estudio se desprende de la tabla 1, los cuales presentan las siguientes características: caso 1: género femenino, 34 años, dueña de casa, universitario completo, dos personas en el hogar y madre; caso 2: género masculino, 33 años, universitario completo, dos personas en el hogar, profesor universitario y estudiante, y caso 3: género femenino, 38 años, universitario completo, hogar unipersonal, dueña de casa y profesora universitaria.

La categorización, derivada de los resultados de la investigación, incluyó tres conceptos, a saber: CRPM: entendida como una práctica y experiencia que permite conexión y desconexión con diversas persona; CHC: percibida como las actividades diarias rea-

lizadas en un escenario de restricciones desde el hogar, y PPCAF: comprendida como la experiencia de las personas en relación con la influencia de la pandemia en la vida cotidiana.

Finalmente, hay que destacar que contamos con un consentimiento informado firmado por cada participante³. El documento vela por el anonimato, respeto e integridad de las personas que colaboraron con sus experiencias de vida. No hubo retribución económica por la participación.

RESULTADOS

Movilidades e inmovilidades en pandemia

Caso 1: entre el cuidado y la maternidad

Paulina, 34 años, tiene estudios superiores, vive en el centro de la ciudad y actualmente está a cargo del cuidado de su pequeño hijo de ocho meses. Vive en un departamento arrendado de 45 metros cuadrados (Figura 1), que consta de una habitación, un baño, cuarto de estar, comedor, cocina y terraza.

Estudió una carrera universitaria y también un magíster en el área de las ciencias sociales. Actualmente no ejerce su profesión, ya que para ella la prioridad es cuidar de su pequeño hijo.

Al momento de la primera cuarentena, su marido se encontraba trabajando fuera de la ciudad, por lo que debió hacerse cargo de su hijo de manera absoluta.

Durante la primera cuarentena, la rutina de Paulina consistía en:

Despierto entre 7 y 8 a.m., tomo desayuno, preparo alimento para mi hijo. Durante la mañana reviso internet, juego con mi hijo, hago el aseo y cocino. En las tardes, juego con mi hijo, igual, es medio permanente esto de jugar y darle de comer. También lo hago dormir y cocino. En la tarde hago video llamada con mis papás para saber cómo están y que vean a su nieto. Finalmente, a los 8.30 p.m. baño a mi hijo y juego con él como hasta las 9.30 p.m. luego volver a alimentarlo y hacerlo dormir. En la noche aprovecho para revisar Internet, y me duermo tipo 11 de la noche.

³ Se utilizaron seudónimos con el objetivo de resguardar el anonimato.

Manifiesta que casi todos los días transcurre bajo una aparente similitud, debido a la monotonía que conlleva el encierro, y respecto a los mayores cambios en su vida con la llegada de la pandemia, destacó que

No existen momentos de recreación en el exterior, el balcón se ha transformado en la posibilidad cotidiana de conectar con la ciudad. La rutina se vuelve monótona y sin interacción social. Los paseos o compras se han reducido a lo mínimo, los viajes son imposibles por el riesgo de contagio, todo se imposibilita por la exposición de mi hijo en espacios cerrados, que antes permitían la adquisición de bienes o servicios, así como la cercanía y encuentro con familiares.

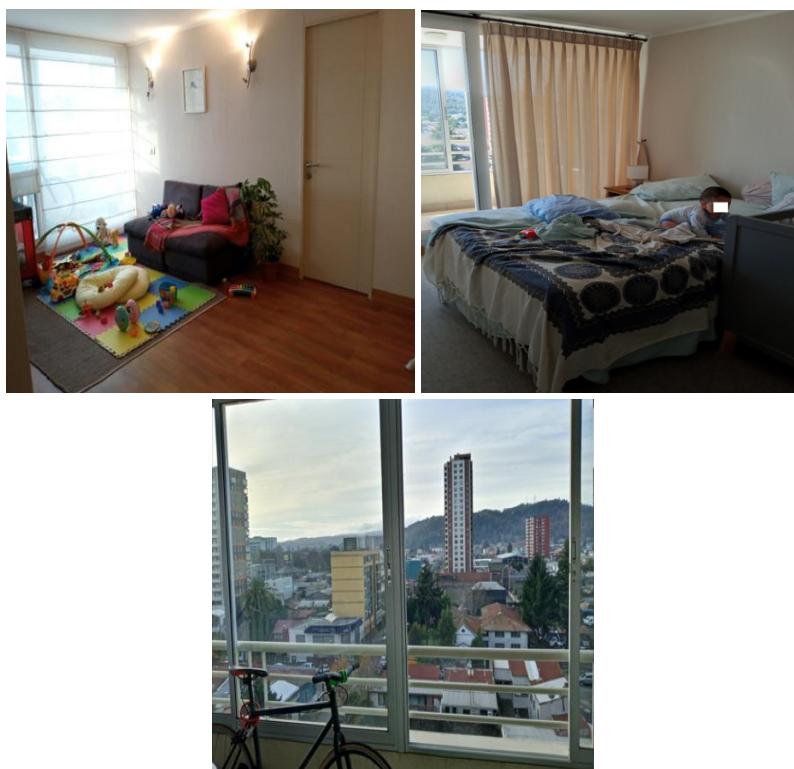
Respecto a cómo ha desarrollado las movilidades en cuarentena, Paulina comentó que salir es solo para casos muy necesarios, sobre todo por el cuidado que implica su pequeño hijo. En este sentido, expresa:

No salgo mucho, porque al hacerlo expongo a mi bebé, por tanto, las salidas mías se reducen a exámenes médicos que realizo caminando para no exponerme en la locomoción colectiva, además, paseos en coche una vez por semana, si el buen tiempo lo permite, caminando y no en lugares transitados.

En relación con la influencia de las inmovilidades en sus relaciones interpersonales, dice que la comunicación con sus contactos cercanos se ha visto extremadamente afectada, sobre todo con su marido, ya que las restricciones del gobierno han impactado profundamente sus visitas y la posibilidad de socializar físicamente. En este sentido, explica:

Reducir la comunicación cotidiana a mi marido y mi bebé, sin poder salir los tres juntos a rutinas normales. El contacto con mis padres es por videollamada y no se les puede visitar por ser de alto riesgo, por lo que no los veo desde febrero. El contacto con hermanos o amigos es por *chat*. La vida social con contacto físico es inexistente y la comunicación ahora es mediante la tecnología desde el celular.

Durante la primera cuarentena, Paulina construyó sus movi-
lidades principalmente en función de las demandas de su hijo,
para así cubrir sus necesidades básicas. Asimismo, declaró que su
vida social fue prácticamente nula, no obstante, la tecnología le ha
permitido contactar a su círculo cercano en momentos puntuales.



Fuente: archivo del autor.

Figura 1. Lugares del hogar de Paulina. De izquierda a derecha: adaptación de cuarto de estar para entretenimiento de su hijo, lugar de descanso y vista desde su balcón

Respecto a la segunda cuarentena, retomamos el contacto con Paulina en noviembre para observar rupturas y continuidades. Paulina tiene la sensación de un mayor relajamiento de la población temuquense. Desde su ventana puede observar más movimiento vehicular y tránsito de personas. En este sentido, siente que tam-

bién se ha movido más por la ciudad en comparación con el primer confinamiento, a pesar de que las restricciones de movilidad son las mismas. Insinúa que inconscientemente sale más de su casa en relación con la primera cuarentena, imitando la conducta del resto.

Los principales cambios que ha detectado entre la primera cuarentena y la segunda se relacionan con pequeñas transformaciones en su estilo de vida, señala:

Salgo más, voy a comprar a los almacenes cercanos o fruterías con mi hijo. También vamos de paseo a las plazas cercanas. Ninguna de estas dos actividades las realicé en la primera cuarentena, porque me daba temor exponer a mi hijo, debido a que no usa mascarilla por la edad que tiene; ya me acostumbré a las salidas, que hago dos veces a la semana, y antes pido el permiso temporal *online*. También es algo que tengo que hacer por obligación, porque el papá de mi hijo para la segunda cuarentena retornó a su lugar de trabajo. Pero hay sitios cerrados, como farmacia y supermercados, a los que aún no voy y me veo obligada a comprar *online*, cosa que en la primera cuarentena no hice, porque no estaba sola, sale más costoso, pero en mi situación es la única alternativa viable. Lo otro que sucedió fue que recibí visitas, mi mamá vino a vernos. Ella para la primera cuarentena no salió de su casa.

Paulina distingue mayor acercamiento con el espacio público durante la segunda cuarentena. Factores como la llegada de la primavera, la demanda de su hijo por salir a parques y el apoyo de su pareja en el cuidado del hijo, permitieron que desarrollara más actividades fuera de su hogar, a pesar de que muestra respeto por las normas sanitarias.

Al respecto, ante la pregunta por la actitud con la que enfrentó la segunda cuarentena total, comenta:

Mejor que la primera vez, en donde el encierro y no contacto fue absoluto. Más acostumbrada al uso de mascarillas y distancia, es más fácil desenvolverme en el exterior, manteniendo distancia e higiene. Las rutinas en un principio eran tediosas, ahora no lo son tanto, me manejo más con los protocolos y puedo comunicarse mejor con los otros, manteniendo una vida más normal, pero con responsabilidad”.

Tal como comenta la participante, la segunda cuarentena fue llevada con mayor conocimiento sobre las implicaciones de la pandemia, por ende, hubo un cambio a nivel social y afectivo que se vio reflejado en su comportamiento social, por lo tanto, respeto por los protocolos, también la asumió con mayor interacción con el mundo exterior.

Caso 2: el teletrabajo y los cambios en la rutina

Mauricio, 33 años, se encuentra realizando un postgrado y trabaja como profesor universitario. Actualmente vive en el sector estadio de la ciudad, en compañía de su novia y su mascota.

Mauricio vive en una casa arrendada de 80 metros cuadrados (Figura 2), que consta de tres habitaciones, living-comedor, cocina, un baño, ante jardín y patio. Al momento de la primera cuarentena se encontraba impartiendo clases en universidades de la ciudad y cursando sus estudios de postgrado.

Para Mauricio, durante la cuarentena, su rutina implica las siguientes actividades:

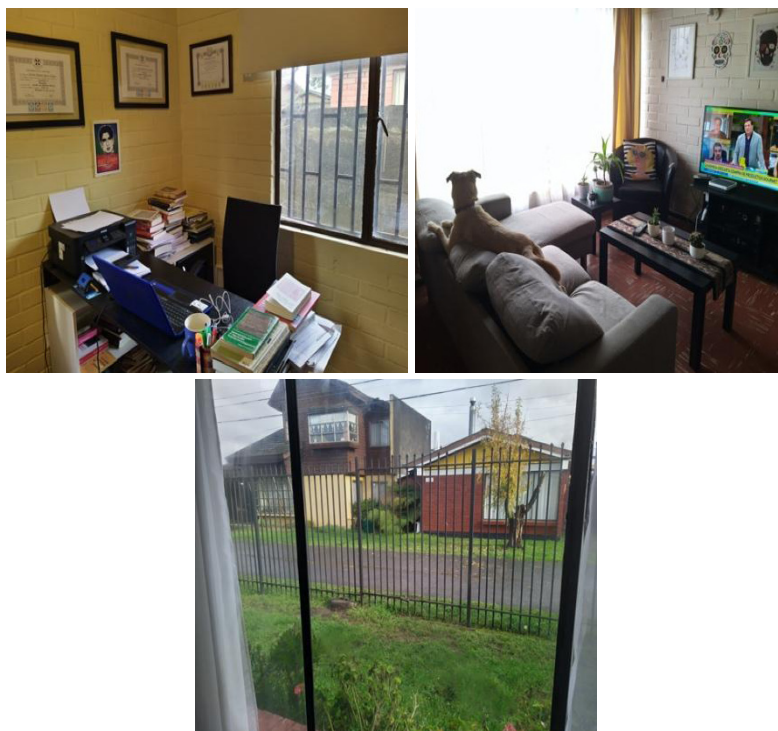
Me levanto desde las 6:30 hasta las 9 am. Luego voy a una pieza donde tengo un escritorio (que fue implementado por la pandemia) y trabajo en mis estudios de doctorado o hago clases, si es que me toca. Luego, alrededor de la una de la tarde, yo o mi novia cocinamos y almorzamos, tomamos un café y conversamos. Posteriormente, a eso de las 3 p.m. retomo al trabajo en mi escritorio. Veo las clases o el doctorado hasta aproximadamente las siete. Luego de eso tomamos once, lo mismo que lo anterior, nos turnamos en la preparación. Luego de eso vemos tele o una serie, y entre las 11 a 12 de la noche nos vamos a acostar.

Para Mauricio, los días han cambiado profundamente con la pandemia, principalmente en sus hábitos alimenticios, la forma de trabajar y la comunicación con los amigos y su familia; en este sentido, comenta:

No comparto con amigos y familia, solo por teléfono o redes sociales. No voy a otro lugar que no sea el supermercado y el servicentro. Muy pocas veces he ido a visitar a mi mamá”.

Asimismo, destaca que las movilidades se han restringido notoriamente. Solo sale de casa para cosas puntuales, y agrega que sus movilidades “son en auto, desde mi casa hasta el supermercado, el servicentro o el lugar de despacho de encomiendas. En ocasiones también voy a comprar a pie al negocio que se encuentra cerca de la casa. En este contexto estoy saliendo una vez a la semana aproximadamente.

Expresa que el primer confinamiento no ha afectado mayormente su vida doméstica, incluso se ha mostrado más participativo en las labores del hogar, ya que colabora con más fuerza en el aseo, cuidado y organización de las tareas del mismo. Sin embargo, identifica un cambio respecto a las rutinas fuera del hogar, específicamente “alejamiento con lo exterior y la relación interpersonal, hay menos comunicación con familia y amigos”.



Fuente: archivo del autor.

Figura 2. Lugares del hogar de Mauricio. De izquierda a derecha: nuevo lugar de trabajo, lugar de descanso y vista desde su ventana

En relación con la segunda cuarentena, retomamos el contacto con Mauricio en noviembre, en pleno desarrollo de la segunda cuarentena, para observar qué aspectos de la vida cotidiana habían cambiado o continuado. Mauricio siente que esta segunda cuarentena resultó más difícil de llevar. Los largos periodos de confinamiento fueron poco a poco mermando su moral. Al respecto sostiene:

Creo que en la segunda cuarentena ha sido un poco más difícil, ya que, en la primera, debido a la rapidez con la que ocurrió todo, no alcancé ni siquiera a darme cuenta. En la segunda cuarentena fui asimilando mucho más el encierro; además, esto tiene que ver con el clima, ya que en el segundo encierro el clima está mejor (¡hay sol!) y dan más ganas de salir. En el segundo encierro creo que se ha sufrido más, por llamarlo de alguna manera.

El estilo de vida de Mauricio, que antes de la pandemia implicaba conmutaciones y desplazamientos por motivos recreativos, tuvo un cambio drástico. Las dificultades que identifica en el segundo confinamiento se asocian a un desgaste emocional propio del encierro, que se ve exacerbado por las actividades que ha dejado de realizar, lo cual ha provocado un sentimiento de añoranza de las prácticas de movilidad pre pandemia. De la misma forma, la segunda cuarentena enredó viajes que tenía programado para avanzar con sus estudios, que finalmente han sido suspendidos por las restricciones de movilidad interurbana.

La actitud de Mauricio implica emociones ciertamente negativas, que quedan reflejadas en la siguiente opinión:

Creo que en esta segunda cuarentena todo es un poco peor. No está la misma energía, hay más tiempo de encierro que se acumula, el clima está mejor (dan ganas de salir). La actitud es diferente, quizás un poco más pesimista. Si bien se continúan haciendo las mismas tareas que en la primera cuarentena, ya no es con la misma energía. Esto quiere decir que de alguna forma el “temple” se va desgastando. Y que probablemente, con una tercera cuarentena, ya existan problemas más graves a nivel psicológico.

Para Mauricio, la segunda cuarentena ha provocado un decaimiento anímico, que se agudiza por la añoranza de las movilidades estivales. En este sentido, identifica notorias diferencias entre la primera y la segunda cuarentena. Existe una actitud de desesperanza sobre el devenir de la vida cotidiana en contexto de aislamiento físico.

Caso 3: de la vorágine al nuevo orden

Mónica, 38 años, trabaja en una universidad de la ciudad. Actualmente vive sola en el sector Los Pablos, donde es propietaria de un departamento de 70 metros cuadrados (Figura 3), que consta de dos habitaciones, dos baños, cocina, living-comedor y un balcón.

Al momento de la primera cuarentena había comenzado a ejercer sus actividades laborales, las cuales se vieron suspendidas, e inició la etapa de teletrabajo, que continua hasta la actualidad. Para Mónica, su rutina en cuarentena involucra las siguientes actividades:

Comienza aproximadamente a las 8, abro cortinas y un café ensiguada. Algunos días he hecho yoga *online* con una aplicación de Instagram. Luego me ducho, visto y maquillo como si fuera a salir a la oficina. Tomo desayuno. Después me ubico en la mesa de comedor del living en donde está el computador actualmente, y veo mi agenda y prioridades. Durante la mañana contesto correos, múltiples reuniones por Teams. A las 12 comienzo a cocinar mientras continúo trabajando; almuerzo a las 2 aproximadamente, luego, en la tarde lo mismo hasta las 6 o 7; después como, me ducho y me acuesto a las 9 o 10 a ver una serie, TV o leer, y me duermo tipo 12 de la noche.



Fuente: archivo del autor.

Figura 3. Lugares del hogar de Mónica. De izquierda a derecha: nuevo lugar de trabajo, lugar de descanso y vista desde su ventana

Según Mónica, con la llegada del aislamiento físico la vida ha cambiado rotundamente, lo cual se ha visto reflejado en diversos ámbitos de su vida cotidiana. Al respecto manifiesta:

lo primero es no ver con libertad a mi familia y amigos; lo segundo, no poder salir libremente a la hora que uno quiera, o donde quiera, y lo tercero es no ir a la oficina, que igual era una rutina. Cambiaron, lógicamente, los espacios en donde estoy todos los días, que siempre son los mismo.

Las movilidades se han reducido notoriamente Para Mónica; al respecto comenta:

Salgo como dos o tres veces a la semana. Voy a ver a mi mamá, que vive en el edificio del frente. No permanezco largas horas con ella, y conversamos y almorzamos. También voy al departamento de la persona con la que estoy saliendo, algunos días. Nos turnamos, sin planificar mucho. La tercera salida más típica es al supermercado.

Asevera que las formas de comunicación se han visto afectadas, principalmente en aspectos vinculados a la interacción social. Afirma que

No me gusta mucho la reunión social, pero ha cambiado en que ahora, para ver a las personas, se deben usar las videollamadas, tanto en el área laboral como con amistades o familia; aunque no me gusta tanto la modalidad, intento cada cierto tiempo hacerme la idea de reunirme mediante videollamada.

Para Mónica, la primera cuarentena implicó reformular gran parte de las actividades que desarrollaba. Ir a la oficina, visitar a su familia y reunirse con amigos quedaron como actividades en suspensión, que fueron reemplazadas por movilidades virtuales. Cobró protagonismo su departamento como lugar que reorganizó para hacer frente a las diversas actividades laborales y recreativas que usualmente desarrollaba prepandemia, un lugar que, según ella, era elemental pero no tan relevante como lo ha sido durante el último tiempo.

El primer confinamiento fue observado por Mónica desde la incertidumbre. Las movilidades se reformularon y las actividades también.

Retomamos el contacto con Mónica en noviembre, en medio del segundo confinamiento, con la finalidad de observar cómo se habían reconfigurado sus movilidades y actividades.

Mónica sostiene que el segundo confinamiento fue desarrollado sin aparentes cambios en relación con el primero, principalmente por la rutina que ya tiene incorporada a partir de la experiencia del primer encierro. Al respecto, manifiesta:

Simplemente volví a ella. Sumado a eso, no fui muchos días a trabajar presencial, entonces no fue tan evidente el cambio. Creo que las diferencias fueron que 1) en lo más básico “me preparé menos”, en el sentido de no planificar tanto la lista del supermercado y 2) varias veces salí sin el permiso de la comisaría virtual, entonces creo que disminuyó un poco mi rigurosidad con cumplir esa norma, aunque era para salir a andar en bici o comprar algo y un par de veces para ver a mi familia. Creo que la nueva cuarentena hizo confirmar la idea de que debes acostumbrarte, ya que estaremos en estos ciclos constantemente al menos durante medio año más o tal vez un poco más de tiempo. Resignación puede ser la palabra.

Al observar el hogar de Mónica (a través de videollamada) se distinguen ciertos cambios en los objetos y espacios. Por ejemplo, el comedor ya no es el lugar de trabajo, ahora el segundo dormitorio ocupa esa función. Mónica compró escritorio y reorganizó el segundo dormitorio para adaptarlo como oficina. Indicador sustancial del paso del tiempo y la reorganización del espacio doméstico en contexto de pandemia.

A través del relato de Mónica pueden evidenciarse dos aspectos centrales del segundo confinamiento: cierta tendencia al desacato de las medidas de restricción de movilidad y resignación ante posibles futuros confinamientos. Aunque sigue efectuando desplazamientos por la ciudad para fines específicos, en algunas ocasiones los permisos a los que puede optar semanalmente (dos) no alcanzan a cubrir las necesidades particulares de la participante, por lo que se ha visto en la obligación de salir de su hogar sin autorización.

La segunda cuarentena implicó para Mónica una disposición que evoca sentimientos como angustia “cuando informaron la noticia por estar de nuevo encerrados y la restricción de libertad en el sentido de tener que pedir un permiso para salir” e incertidumbre “pensar que si se decreta cuarentena nuevamente es porque la situación es crítica y peligrosa; de esto emerge una sensación de incertidumbre por la posibilidad de contagio de tu familia o las personas que quieres”.

La reflexión central de Mónica queda plasmada en la siguiente opinión:

En el transcurso de los días, la sensación era de agobio porque el clima estaba mejor, y dan ganas de salir o hacer cosas que habitualmente en invierno no haces. Hice las mismas cosas que en la anterior cuarentena, menos yoga, porque me di cuenta que necesito guía, pero intenté mantener las rutinas de levantarme a una hora determinada, ducharme y vestirme como si fuera a trabajar en presencialidad. Laboralmente, la sensación era de mucho más control, ya que no estaba el factor más experimental del principio de año académico, donde no sabíamos cómo iba a funcionar la educación y gestión remota. Finalmente, creo que permanece la idea de que han sido meses complicados, más que para mí, para la gente, que se les ha visto afectados sus trabajos, la pérdida de personas, la salud mental, entre otros, consecuencias que creo que se verán mucho más adelante y que será de igual o peor gravedad.

Al identificar ejes críticos y asimilaciones en los hábitos cotidianos con la pandemia, Mónica sostiene que la segunda cuarentena es un indicador de cómo se desarrollarán los próximos meses, con posibles nuevas restricciones. Por consiguiente, los aprendizajes de los confinamientos anteriores le han permitido controlar emociones e intentar reprimir deseos de movilidad urbana, aun cuando a ratos resulta inviable.

DISCUSIÓN

Experimentando la (in)movilidad

Tal como se declaró en un comienzo, los resultados de la investigación, aunque no son representativos por su inherencia metodológica, permiten discutir los ejes de investigación planteados, dando cuenta de la relevancia de la movilidad en escenarios de pandemia. Aspecto clave en el devenir de las ciudades latinoamericanas.

En primer lugar, respecto al eje CRPM, las experiencias y prácticas de inmovilidad y movilidad de nuestros participantes reafirman que existen múltiples puntos de entrada para dar cuenta de la movilidad como sistema social en sí (Urry, 2007; Cresswell, 2006), que trasciende una lectura asociada solo al desplazamiento

físico. Cuando la reducción de movilidad física emerge, las posibilidades tecnológicas toman vida a través de movilidades virtuales, las cuales han sido utilizadas tácticamente por nuestros participantes para socializar, lo que se vuelve un aspecto central para afrontar la vida cotidiana en contextos de pandemia. Este eje es sumamente revelador para ampliar la mirada sobre las movilidades, que involucran viajes, organizaciones del viaje y arribos, pero también otras formas de comunicación y conexión, donde la movilidad virtual ocupa un papel central en sociedades globales. Cabe resaltar que las movilidades virtuales han sido pensadas desde el paradigma de la movilidad (Urry, 2007; Sheller y Urry, 2018) al considerar la capacidad humana, la tecnología y la globalización como propulsores de instancias de movilidad especialmente desde el uso de dispositivos electrónicos en tiempo real. Tal es el caso de actividades como visitas a museos o conversaciones *online* a larga distancia (por nombrar algunas de las tantas instancias), que permiten experimentar recorridos y desplazamientos desde la virtualidad, lo que ha revolucionado las formas de comunicación y movilidad humana, especialmente desde fines del siglo XX.

Esta forma de movilidad se ha vuelto particularmente relevante en el actual contexto de pandemia y aislamiento físico, como instancia que permite la comunicación por actividades vinculadas al trabajo, la salud y la educación, en las que las personas movilizan ideas y actividades desde el uso de la tecnología para hacer frente al aislamiento físico.

En segundo lugar, respecto al eje CHC, podemos advertir que las experiencias de inmovilidad son diferenciadas en relación con aspectos como el género, el trabajo y las actividades diarias; por ejemplo, Paulina constituye un caso de inmovilidades en relación con las prácticas del cuidado de su hijo (Salazar, 2017; Soto, 2017) y el menor desplazamiento por la ciudad producto de las desigualdades de género, mientras que Mauricio se ha readecuado al espacio doméstico, relegando las actividades productivas al espacio público. No obstante, Mauricio posee automóvil, y esto le da mayor autonomía y accesibilidad en sus escasos desplazamientos por la ciudad

(Jirón y Mancilla, 2013). El caso de Mónica refleja el papel del teletrabajo en un hogar unipersonal, donde el aislamiento físico ha sido más llevadero debido a que cuenta con todas las comodidades necesarias y sale de su hogar solo para actividades puntuales.

En tercer lugar, y en concordancia con el eje PPCAF, constatamos que la regulación de la movilidad en contextos de pandemia está ligada a las condiciones materiales que tienen las personas para hacer frente al aislamiento físico, especialmente nuestros participantes, que pertenecen a los estratos medios de la población, en los que no percibimos mayores carencias producto del aislamiento. Aunque sí hay cambios en las rutinas, sus hogares son espacios que tienen las comodidades necesarias para soportar el aislamiento físico.

En los tres casos logramos observar que la inmovilidad es resistida por las posibilidades que ofrece la movilidad virtual. La movilidad cotidiana, aunque se ha visto reducida, emerge en el espacio privado de forma innovadora, con tránsitos entre los diferentes lugares del hogar, construyendo rutinas que implican reducir drásticamente el uso del espacio público, maximizando los espacios de los hogares con la finalidad de desarrollar actividades recreativas y laborales cotidianas.

Con la pandemia la movilidad no desaparece, más bien muta, se reconstruye y se percibe de nuevas formas, con nuevas intenciones y en un escenario de constante reestructuración. Como ya fue señalado, esto se manifiesta en que los participantes, a pesar de verse constreñidos a sus hogares, continúan desarrollando movilidades virtuales, especialmente a través de Internet.

Asimismo, las secuencias fotográficas presentadas reflejan los diferentes objetos, espacios y paisajes que conforman el espacio privado, que en la actualidad adquiere un papel central para el desarrollo de las actividades cotidianas. Observamos en cada caso un uso y distribución particular del espacio. Mientras Paulina acondicionó su vivienda para las necesidades de su hijo, Mauricio y Mónica priorizan el teletrabajo, organizando la habitación y el comedor, respectivamente, para el desarrollo de sus prácticas. Constatamos que la fotografía permite obtener una mirada íntima de la sociedad

(Triquell, 2015), en la que la mixtura entre las palabras y las imágenes capta momentos históricos. La parte visual es ejemplificadora de la reestructuración de los hogares en confinamiento. Las secuencias fotográficas presentadas dan cuenta de cómo se ha rearticulado el hogar para permitir acceso a las actividades cotidianas, reflejando las prioridades según cada caso.

Si bien la finalidad de esta investigación no fue replicar datos ni generalizar resultados por su naturaleza metodológica, sí resulta pertinente señalar que su marco descriptivo y subjetivista ofrece la posibilidad de profundizar en la vida cotidiana de las personas en las ciudades, es decir, cuándo, cómo y con quién construyen sus movilidades en pandemia. En nuestro caso, la movilidad permite múltiples lecturas, inclusive desde el espacio doméstico, donde los deseos se contraponen con la realidad y obligan a crear estrategias de movilidad para hacer frente a la contingencia sanitaria.

Entre los aprendizajes que entregan los resultados respecto a la emergencia de inmovilidades, cabe destacar que la pandemia ha evidenciado la relevancia del habitar en movimiento, sobre todo en la era de la globalización, fenómeno que implica repensar la movilidad más allá de lo netamente temporal.

Así, el hogar y su aparente espacio-temporalidad inmóvil permite detectar la relevancia de la comunicación y las posibilidades de conexión de nuestros participantes, quienes hacen frente a las movilidades e inmovilidades desde el aislamiento físico a través de medios digitales, reorganización de las actividades diarias, nuevas formas de comunicación, entre otras prácticas que implican diversas y sugerentes prácticas cotidianas.

En relación con las limitaciones, convendría avanzar en futuros trabajos comparativos, que integren a los sectores más desfavorecidos de la población, donde producto de precariedades habitacionales y exclusiones socioespaciales, las experiencias de (in)movilidad física y virtual pueden resultar más complejas y restringidas que los resultados aquí presentados. De la misma forma, resulta relevante que futuras investigaciones de este tipo se centren en aspectos como el *habitus* o estudios sociales del cuidado, para así explorar su relación con la inmovilidad y la movilidad en pandemia.

CONCLUSIONES

En este artículo, junto con aportar en la comprensión de las experiencias de (in)movilidad en contextos de pandemia, enfatizamos en cómo se desarrolla la vida cotidiana de las personas, no así la cantidad de desplazamientos que efectúan en el espacio urbano. A pesar de que ambos enfoques son relevantes, desde lo experiencial logramos visibilizar los cambios en las rutinas, la percepción respecto a la reducción de la movilidad en el espacio público y la reestructuración de la vorágine producto del aislamiento físico en contextos de pandemia. Integrar la percepción de las personas permite incluir el lado más humano de las ciudades, lo que amplía las formas de comprender la movilidad más allá del transporte en sí.

Los hallazgos indican que las personas presentan una sensación de malestar que se agudiza por la disminución de los movimientos y movibilidades, lo cual redujo significativamente la conexión con personas, lugares y acciones que hace poco tiempo atrás estaban muy incorporadas en las rutinas.

Logramos describir, utilizando opiniones e imágenes, las prácticas cotidianas, particularmente en el actual contexto de invisibilización del espacio público, donde históricamente la movilidad ha sido fuente de investigación. Así, en contextos de pandemia, el hogar se vuelve un espacio multifuncional, que exige la movilidad virtual como epicentro de conexión con lo exterior.

La pandemia ha servido para evidenciar que la movilidad es una práctica vital para la gran mayoría de la población; por consiguiente, perfeccionar y diseñar políticas públicas que consideren las experiencias de movilidad se vuelve necesario con el objetivo de avanzar en la comprensión de las ciudades de manera integral, inclusiva y diversa.

La vida cotidiana debe ser entendida como un continuo; por ende, trasciende aquellas parcelaciones sobre momentos específicos y lugares estáticos. La movilidad es central en el desarrollo social e individual, especialmente cuando se profunde en las motivaciones y percepciones de la población desde el espacio doméstico, que históricamente ha sido invisibilizado por los discursos dominantes.

Aunque la investigación se centró en la ciudad de Temuco, podría resultar relevante ampliar la zona de estudio a otras regiones de Chile, considerando factores geográficos y climáticos que pueden influir en la experiencia de sus habitantes. En este sentido, tanto la fotografía como el relato pueden resultar técnicas metodológicas relevantes para captar las transformaciones de la vida cotidiana en pandemia, especialmente desde las prácticas de movilidad e inmovilidad.

Por lo analizado, resulta necesario señalar que la configuración de las prácticas cotidianas de movilidad e inmovilidad en pandemia se tornan sustantivas para observar cómo el entorno y las condiciones individuales son extremadamente necesarias para dar cuenta de dinámicas de cambios cotidianos producto de la pandemia. Los procesos de reestructuración laboral, afectivo y sanitario en el espacio doméstico y en contexto de pandemia —como tópicos escasamente abordados en la región de estudio— dan cuenta de las necesidades y posibilidades a las que se ven enfrentadas las personas en aislamiento físico, en el que los vínculos sociales se han visto fuertemente reforzados por la movilidad virtual.

Finalmente, sostenemos que cada territorio posee lógicas económicas, culturales y políticas particulares, que influyen en las experiencias de movilidad de la población. En este sentido, apremia sumar miradas que descentralicen el conocimiento científico, incorporando percepciones de habitantes en diversos espacios geográficos como el aquí presentado.

REFERENCIAS

- Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*, 28 (2), 9-35.
- Castells, M. (1973). La urbanización dependiente en América Latina. En M. Castells (Ed.), *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Gustavo Gili.
- Cataldi, M. (2019). ¿La movilidad de las personas mayores es sustentable? El caso de la Ciudad de Buenos Aires, Argentina. *Transporte y Territorio*, 21, 212-223. <https://doi.org/10.34096/rtt.i21.7153>
- Cresswell, T. (2006). *On the move: mobility in the modern Western world*. Routledge.

- Cresswell, T. y Merriman, P. (2011). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Ashgate Publishing.
- Flick, U. (2004). *Introducción a la investigación cualitativa*. Morata.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora*, 2, 61-74. doi: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v2n21.29076>
- Husserl, E. (1998). *Invitación a la fenomenología*. Paidós.
- Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15-57. doi: 10.4067/S0718-83582010000100002
- Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, 56, 53-74. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>
- Jirón, P. y Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid*, 16 (10), 17-36.
- Johnson M., Saletti, L. y Tumas N. (2020). Emociones, preocupaciones y reflexiones frente a la pandemia del COVID-19 en Argentina. *Ciênc. saúde coletiva*, 25(1), 2447-2456. <http://dx.doi.org/10.1590/1413-81232020256.1.10472020>
- Jouffe, Y. (2011). Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase? *Transporte y Territorio*, 4, 84-117. <https://doi.org/10.34096/rtt.i4.258>
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23, 4. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Lazo, A., Carvajal, D. y Riquelme, H. (2020). Etnografiando (in)movilidades: la tecnología móvil como dimensión del habitar isleño. *Etnográfica*, 24(2), 269-288. <https://doi.org/10.4000/etnografica.7887>
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capital Swing.
- Maturana, F. y Rojas, A. (2015). *Ciudades intermedias en Chile Territorios olvidados*. RIL Editores.
- Mejía, C., Rodríguez J., Garay F., Enríquez, L., Moreno, M., Huaytá, A., Huancahuari, K., Nory y H. Julca. (2020). Percepción de miedo

- o exageración que transmiten los medios de comunicación en la población peruana durante la pandemia de la COVID-19. *Revista Cubana de Investigaciones Biomédicas*, 39(2).
- Ministerio de Salud (2020). Informe Epidemiológico Enfermedad por SARS-COV-2 https://cdn.digital.gob.cl/public_files/Campa%C3%B1as/Corona-Virus/Reportes/INFORME_EPI_COVID19_20200330.pdf
- Olivi, A. Fadda, G. y Reyes, V. (2016). Movilidad urbana y calidad de vida de las personas mayores en una ciudad vertical. El caso de Valparaíso, Chile. *Márgenes*, 19 (13), 38-47.
- Riquelme, H., Saravia, F. y Azócar, J. (2019). Movilidad cotidiana e interurbana en contextos de exclusión socioespacial al sur de Chile. Aportes para pensar los territorios no metropolitanos en América Latina. *CUHSO*, 29(2), 80-108. <http://dx.doi.org/10.7770/0719-2789.2019.cuhso.04.a05>
- Salazar, N. (2017). Prefacio. En D. Zunino, G. Giucci y P. Jirón, (2017). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblos.
- Scheiner, J. (2014). Gendered key events in the life course: effects on changes in travel modechoice over time. *Journal of Transport Geography*, 37, 47- 60. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.04.007>
- Sheller, M. & Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid*, 16 (10), 333-355.
- Sennett, R. (2003). *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Alianza Editorial.
- Simmel G. (1950). *The Sociology of Georg Simmel*. Glencoe: Free Press.
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. *Transporte y Territorio*, 16, 137-146. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>
- Tapia, M. (2015). Frontera, movilidad y circulación reciente de peruanos y bolivianos en el norte de Chile. *Estudios atacameños*, 50, 195-213. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-10432015000100010>
- Tapia, M., Liberona, N. y Contreras, Y. (2017). El surgimiento de un territorio circulatorio en la frontera chileno-peruana: estudio de las prácticas socio-espaciales fronterizas. *Revista de geografía Norte Grande*, 66, 117-141. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022017000100008>

- Triquell, A. (2015). Hacer (lo) visible. La imagen fotográfica en la investigación social. *Reflexiones*, 94 (2), 121-132.
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36 (2), 255-274. <https://doi.org/10.1177/0038038502036002002>
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Oxford: Polity Press.
- Vásquez, G., Urtecho, O., Agüero, M., Díaz, M., Paguada, R., Varela, M., Landa, M. y Echenique, Y. (2020). Salud mental, confinamiento y preocupación por el coronavirus: Un estudio cualitativo. *Revista Interamericana de Psicología*, 54(2), <https://doi.org/10.30849/ripijp.v54i2.1333>
- Zizek, S. (2020). *Pandemia. La covid-19 estremece al mundo*. Anagrama.