

Transformaciones en las prácticas de movilidad cotidiana de trabajadores rurales de temporada en contexto de Covid-19

Sebastián Eduardo Salazar-Fernández¹, Pablo Mansilla-Quiñones²

¹Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Laboratorio de Geografía Social y Territorios Alternativos.

E-mail:

sebastian.salazar.f@mail.pucv.cl

²Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Laboratorio de Geografía Social y Territorios Alternativos.

E-mail:

Pablo.mansilla@pucv.cl

Fecha de recepción: 14 de Octubre 2021

Fecha de aceptación: 22 de Diciembre 2021

RESUMEN

Desde la perspectiva del giro espacial en las ciencias sociales, el presente trabajo se aproxima a la comprensión sobre los cambios en la movilidad cotidiana y las barreras de accesibilidad que han surgido producto de la pandemia de COVID-19. Desde una perspectiva fenomenológica, este enfoque teórico-metodológico permite explorar la espacialidad de la vida cotidiana, mediante la observación de las experiencias de movilidad y accesibilidad de los trabajadores de temporada asociados a la industria frutícola en la comuna de San Fernando, Chile. En primera instancia, el estudio introduce a la problemática desde el concepto de la movilidad y su relación con el trabajo. Luego, aborda el giro de la movilidad y accesibilidad desde la perspectiva socioespacial de los sujetos. Posteriormente, se trabaja metodológicamente con etnografías móviles y mapas tiempo-espacio, para continuar con la experiencia de movilidad, mostrándose ejemplos de tres sujetos de estudio que trabajan por temporadas en empresas de exportación frutícola. Los resultados permiten identificar los cambios en la movilidad cotidiana que han oprimido las relaciones sociales, mientras que surgieron nuevas barreras de accesibilidad, como “barreras de seguridad” y “barreras regulatorias”, que antes de la pandemia no existían.

Palabras clave: COVID-19, Pandemia, Movilidad cotidiana, Accesibilidad, Trabajo rural.

TRANSFORMATIONS IN THE DAILY MOBILITY PRACTICES OF SEASONAL RURAL WORKERS IN THE CONTEXT OF COVID-19

ABSTRACT

From the perspective of the spatial turn in the social sciences, this paper approaches the understanding of changes in daily mobility and accessibility barriers that have arisen as a result of the COVID-19 pandemic. From a phenomenological perspective, this theoretical-methodological approach allows us to explore the spatiality of everyday life by observing the mobility and accessibility experiences of seasonal workers associated with the fruit industry in the commune of San Fernando, Chile. In the first instance, the study introduces the problem from the concept of mobility and its relation to work. Then, it approaches mobility and accessibility from the socio-spatial perspective of the subjects. Subsequently, methodological work is carried out with mobile ethnographies and time-space maps, to continue with the experience of mobility, showing examples of three study subjects who work seasonally in fruit export companies. The results allow us to identify the changes in daily mobility that have oppressed social relations, while new accessibility barriers have emerged, such as "security barriers" and "regulatory barriers", which did not exist before the pandemic.

Keywords: COVID-19; Pandemic; Daily Mobility; Accessibility; Rural Work.

INTRODUCCIÓN

La movilidad es un enfoque relevante al momento de estudiar la espacialidad de la vida cotidiana en la época actual, ya que permite observar la forma en que la producción y las prácticas de trabajo son desplegadas en movimiento (Jirón e Imilan, 2018). Esto resulta aún más relevante en el contexto de pandemia de COVID-19 producida por la presencia del coronavirus SARS-CoV2, donde la movilidad ha sido uno de los aspectos de la cotidianidad que se han visto mayormente restringidos. Algunos datos registrados por Google durante 2020 en Chile, sostienen que sólo entre los meses de agosto y septiembre la movilidad ha disminuido en estaciones de transporte (48 %) y lugares de trabajo (57 %) debido a las restricciones gubernamentales, como las cuarentenas, y la preocupación de la población por exponerse al virus.

En Chile, el Gobierno ha promulgado la ley del teletrabajo 21.220 (Ministerio del Trabajo y Previsión Social, 2020), acorde al contexto sanitario por el cual atraviesa el país, siendo una de las consecuencias de este nuevo escenario. No obstante, algunas actividades laborales no pueden desarrollarse a través de la movilidad virtual. Parte importante de las modalidades de trabajo en Chile y en América Latina, basadas en la explotación de materias primas, implican la necesidad continua de trasladarse. Esto adquiere especial relevancia en el caso de los "trabajadores temporeros" asociados a la industria frutícola, que corresponden a sujetos que se movilizan fuera de sus territorios tradicionales durante las estaciones del año, hacia espacios de producción frutícola que requieren mayor mano de obra.

La pandemia de COVID-19 ha impulsado la investigación científica desde el desarrollo de líneas de estudios que involucran a la salubridad pública y privada, y las ciencias sociales y económicas (Baldwin y Weder di Mauro, 2020; Rothan y Byrareddy, 2020).

Desde la geografía es importante investigar el fenómeno epidemiológico que afecta en distintas escalas a la población mundial y en diversos territorios. Los aportes que han surgido son: la Geografía de la Salud (Buzai, 2020), que analiza la evolución espacial del COVID-19, y los efectos de la inmovilidad producto de la pandemia (Vecchio y Tiznado-Aitken, 2020), en donde la crisis sanitaria no solo evidencia barreras de movilidad, sino que también fomenta la inmovilidad en sectores vulnerables. Por esto es relevante generar información sobre los actores del territorio que han permanecido en constante desplazamiento, principalmente por trabajo.

La corriente epistemológica para abordar este estudio viene desde la geografía humanística, a partir del giro de la movilidad y el estudio de los espacios de vida (Lindón, 2010), donde lo relevante es la trayectoria espacio-temporal enfocada hacia el sujeto, y también hacia su subjetividad, por el surgimiento de cambios en la manera de desplazarse. Por otra parte, es posible complementar desde el paradigma neopositivista con la Geografía del Tiempo, que proporciona una muy codiciada sensación de concreción, pues representa el espacio y el tiempo no como simples contenedores sociales, sino como posibilidades reales para la acción humana (Massey, 2007; Thrift, 2005).

De acuerdo con lo planteado por Urry, “pensar las movilidades nos exige ir más allá de la noción del movimiento como una experiencia de alienación o no lugar y tratar de entender el moverse como una forma de habitar” (Urry, 2007, citado por Zunino, Guicci y Jirón, 2018, p. 13). Así, se propone entender la movilidad cotidiana como “prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio [...] aunque existen otras motivaciones” (Casado, 2008, p. 2).

Un concepto clave para identificar situaciones de desigualdad en las investigaciones de movilidad es la accesibilidad (Mansilla, 2018), que describe las restricciones que las personas encuentran en el movimiento y sus posibilidades de acceder a actividades, servicios, personas y lugares. Así, bajo el contexto de la pandemia, han surgido barreras regulatorias, de inseguridad, tecnológicas y de habilidad para movilizarse y acceder al trabajo. Con el surgimiento de dichas barreras, los sujetos también son capaces de generar estrategias y tácticas de movilidad.

Existe un vacío entre el cruce de estas dos movilidades, que corresponde a los desplazamientos ligados al trabajo y a las transformaciones productivas del sector primario (Lazo, Riquelme y Huiliñir-Curío, 2020; Soto y Álvarez, 2012), lo que permite investigar y analizar qué es lo que está sucediendo con los temporeros de este sector en su movilidad durante la pandemia. En consecuencia, el presente artículo realizará una contribución a la discusión de la movilidad cotidiana y el surgimiento de barreras de accesibilidad en los sujetos en tiempos de pandemia.

El enfoque metodológico se abordará desde la fenomenología (Nogueira, 2004) que, como explica Jirón, “acepta que la totalidad de la experiencia nunca puede ser completamente aprendida por el investigador” (2010, p. 36), por lo que los resultados siempre se encontrarán incompletos, en curso, en constante cambio. Para este tipo de estudio, según Lamus (2015), hay que trabajar con muestras reducidas, debido a que lo relevante no es la cantidad, sino la calidad y profundidad de la información.

Para seleccionar nuestro caso de estudio, hemos identificado que, según lo señalado en el censo agropecuario (Instituto Nacional de Estadísticas [INE], 2007) en la comuna de San Fernando, ubicada en la zona centro de Chile, hay 6.101 empleados que trabajan en esta modalidad de temporada entre los meses de noviembre a diciembre en los packing de productos frutícolas, donde desarrollan actividades de embalaje y separación de fruta para exportación y comercio local. Esto lo constituye como uno de los territorios con mayores porcentajes con este tipo de trabajadores a escala regional, solamente superado por las comunas de Chimbarongo, Rengo y Requínoa (ver Figura 1).

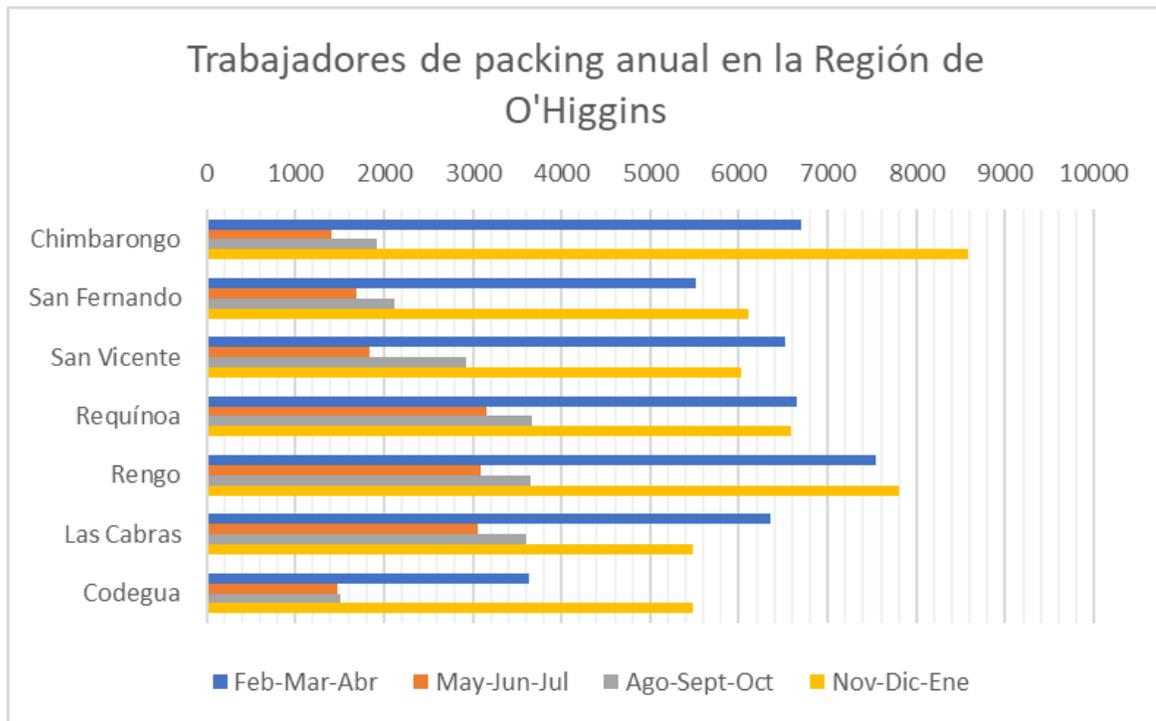


Figura 1: Gráfico de trabajadores de packing. Fuente: INE, 2007.

En base a un muestreo teórico, se seleccionaron de forma intencionada tres personas residentes de la comuna de San Fernando, bajo el criterio de que fueran trabajadores de temporada en la industria frutícola de la zona. La recopilación de información se realizó a través de metodologías etnográficas móviles con la herramienta sombrero de la movilidad (Jirón, 2010) y encuestas del uso del tiempo (Araya, 2003), donde el investigador acompañó a los trabajadores en su desplazamiento cotidiano desde el inicio de su jornada laboral hasta la finalización de sus labores y el retorno al hogar, para así identificar y registrar las barreras de accesibilidad a las que se enfrentan día a día. Posteriormente, se realizaron dioramas tiempo-espacio (Hägerstrand, 1982) o acuario espacio-temporal (Kwan, 2004) mediante sistemas de información geográfica, con la finalidad de aportar al análisis espacial de los resultados obtenidos en las entrevistas y al análisis de contenido a partir de los registros escritos.

Este artículo tiene como objetivo comprender y analizar los cambios de movilidad cotidiana y barreras de accesibilidad de los/as trabajadores/as del sector primario asociados a la industria agraria (frutícola), principalmente obreros de la comuna de San Fernando, Región del Libertador General

Bernardo O'Higgins, Chile, en el contexto de la pandemia de COVID-19. La relevancia radica en los siguientes cuestionamientos: ¿Cómo se siguen desplazando los/as trabajadores/as agrícolas y cómo acceden a los espacios de trabajo durante el periodo de pandemia? ¿Cuáles son las barreras de accesibilidad que enfrentan para poder desplazarse hasta sus trabajos? ¿Cuáles son las estrategias que despliegan para poder enfrentar estas barreras?

A) El giro de la movilidad: un aporte a la conceptualización de la accesibilidad

El giro de la movilidad o “mobility turn” es un concepto que comenzó a desarrollarse en la década de 2000 por Sheller y Urry en su libro *The New Mobilities Paradigm* (2006), en donde se cuestiona la teoría clásica de la movilidad. Este trabajo plantea metodologías alternativas para estudios sobre la movilidad y nuevos enfoques, con preguntas novedosas para estudiar, que hasta el momento no habían sido abordadas. Como bien definen Jirón e Imilan (2018), este giro apunta al estudio del “movimiento de personas, bienes, ideas, conocimiento, prácticas y capital con relación al cambio de lugar” (p. 19).

Este paradigma ha desarrollado dos usos diferentes en su campo de estudio, uno enfocado en la teoría y otro en la metodología. El primero aborda la movilidad desde las investigaciones vinculadas al transporte y la planificación urbana. El segundo, es un enfoque hacia aspectos subjetivos de la movilidad, como observar las prácticas cotidianas de desplazamiento, que permitan comprender fenómenos sociales tales como la migración, la alimentación, el empleo (principalmente en este trabajo), entre otros. Estos fenómenos no han sido desarrollados por los estudios urbanos tradicionales (Jirón e Imilan, 2018).

Los aportes realizados en este campo por Zunino, Guicci y Jirón (2018) al nuevo paradigma de la movilidad en el contexto latinoamericano, destacan la relevancia del transporte como expresión de lo social, pero además remarcan el aspecto material de las interacciones haciendo referencia al modo en que el transporte construye la sociedad. En tal sentido, buscan vencer la división entre una movilidad entendida como asunto de los sujetos y el transporte de los medios que hacen posible esa movilidad, mediante una coproducción entre agentes humanos y no humanos.

El cambio en el paradigma es dejar de ver el espacio geográfico como algo fijo, estático, con áreas espaciales bien delimitadas, sino más bien entender dicho espacio como algo en movimiento. Doreen Massey (2005) en su libro *For Space* menciona la naturaleza particular del espacio geográfico en nuestra época, al que atribuye tres condiciones: i) está en constante devenir, no es algo fijo, está mutando todo el tiempo, ii) el espacio es producto de relaciones conformando territorios-red, iii) la multiescalaridad del espacio, es decir, comienza a verse un cambio escalar que ocurre al interior de la disciplina y que permite la entrada de otros campos de investigación.

Las últimas décadas en las ciencias sociales han experimentado avances respecto a discusiones epistemológicas sobre la espacialidad social, aportando a la conceptualización de la accesibilidad. Bajo esta lógica, existen dos giros teóricos importantes para ahondar en cómo la accesibilidad incide en la vida cotidiana: el giro cultural y el giro de la movilidad.

Para Jirón y Mansilla (2013), el giro de la movilidad se ha dado por la profundización en investigaciones sobre aspectos culturales y su relación con los estudios espaciales. A tal respecto, se ha intentado recuperar la condición del sujeto en la producción del espacio, ahondando en la forma en

que sus percepciones, prácticas y valoraciones se concretan espacialmente. Esto, no tan solo en aspectos físicos y materiales, sino también en la construcción de imaginarios guiados por las percepciones y significaciones que las personas generan del mundo (Claval, 2002). Esta discusión espacial aporta introducirse en una dimensión fundamental de la vida social (Jirón y Mansilla, 2013).

La localización espacial óptima (Christaller, 1933; Lösch, 1954; Thünen, 1910) aporta con teorías, leyes y modelos para los estudios de transporte y accesibilidad. A través de los años, sus aplicaciones han tenido bastante éxito y trascendencia para la toma de decisiones en política y planificación urbana, debido a que en la práctica resulta eficaz y clara para la evaluación de planes y proyectos (Jirón y Mansilla, 2013). Aunque esta perspectiva clásica solo se ha limitado a estudiar la dimensión material del viaje, es decir, la accesibilidad vista desde un punto a hacia un punto b y únicamente desde las perspectivas económicas y temporales que tienen las personas, olvidando por completo las experiencias que surgen en los sujetos con su movimiento.

La accesibilidad es un concepto bastante amplio. Se manifiesta en niveles físicos, cognitivos y sensoriales (Alonso, 2007). El acceso tiene directa relación con el espacio y este con la movilidad, los que dan a entender esta relación causal (Hernández, 2012). El concepto de accesibilidad que trabajaremos está ligado a la movilidad cotidiana urbana propuesta por Jirón y Mansilla (2013), que se entiende como la habilidad de negociar tiempo y espacio para cumplir con las actividades diarias, mantener relaciones y generar lugares que las personas requieren para su participación social. O como menciona Lefebvre (1974), entender la accesibilidad desde una perspectiva de la producción social del espacio. De igual manera, la accesibilidad se presenta como un instrumento cualitativo para profundizar en las formas como se habita y se mueve por la ciudad.

Las movibilidades son prácticas con sentido (Zunino, Guicci y Jirón, 2018) que se realizan en el espacio geográfico. La pandemia de COVID-19 ha cambiado en su totalidad la manera de realizar las prácticas cotidianas, sin embargo, nacen nuevas formas de movilizarse y nuevas percepciones fenomenológicas en los sujetos que antes no se experimentaban, y que pretenden aportar a la comprensión y análisis sobre los nuevos paradigmas de la movilidad y accesibilidad.

B) Barreras de accesibilidad

Las barreras de accesibilidad en estudios de movilidad se han definido en diversos niveles por varios autores (Cass, Shove y Urry, 2005; Church, Frost y Sullivan, 2000; Kenyon, Lyons y Rafferty, 2002) que han ido aportando desde la teoría y metodología diversas dimensiones que son claves para trabajar el acceso y que se presentan como limitaciones.

Jirón y Mansilla (2013) realizan una recopilación de los autores contemporáneos antes mencionados y proponen trabajar teórica-metodológicamente la accesibilidad a las prácticas diarias, las relaciones y los lugares, de acuerdo con barreras a) financieras, b) físicas, c) organizacionales, d) temporales, e) de habilidades, f) tecnológicas, g) corporales, h) regulatorias e i) de inseguridad. Las barreras financieras son de carácter económico, por ejemplo, contar con dinero para pagar el transporte público. Las barreras físico/espaciales dificultan la movilidad de las personas, por ejemplo, transitar por una calle que no tiene ciclovía, tomar un bus donde no hay paradero. Las barreras organizacionales están relacionadas con actividades múltiples que las personas realizan en su diario vivir, por ejemplo, organizar la movilidad de muchas personas para llevar a cabo una determinada práctica. La dimensión

de las barreras temporales se refiere a la administración del tiempo en el diario vivir y tiene implicancia en la toma de decisiones sobre su movilidad, por ejemplo, no tener tiempo para comer, no atender cuidados personales e igualmente, los tiempos que se gastan para moverse de un lugar a otro. Las barreras relacionadas a la habilidad tienen implicancias en el saber de los sujetos, como moverse en el tiempo-espacio, por ejemplo, saber subir a una micro, saber andar en bicicleta.

Las barreras tecnológicas involucran la posibilidad y capacidad de utilizar tecnología, también para facilitar la movilidad, por ejemplo, tener un teléfono con los documentos necesarios para viajar durante la cuarentena, utilizar aplicaciones (herramientas) que facilitan movilizarse de un lugar a otro. Las barreras corporales pueden estar relacionadas a la discapacidad, la salud o el género, por ejemplo, una mujer y su cuerpo cuando se mueven por ciertos lugares, o los cuerpos y su exposición a situaciones de riesgo e inseguridad, marcan la diferenciación de los cuerpos en la movilidad. Las barreras regulatorias son las imposiciones institucionales que se ejercen sobre los cuerpos en tiempos y espacios cotidianos, por ejemplo, bajo el contexto de cuarentenas, la institucionalidad regula la movilidad a través de permisos temporales, salvoconductos, toques de queda. Por último, las barreras de inseguridad, el miedo a moverse por un lugar, por ejemplo, cambiar la trayectoria o el desplazamiento cotidiano por miedo.

A través de las barreras de accesibilidad se pueden identificar diferentes formas en la experiencia de viaje de los sujetos. Estas también disminuyen la capacidad de desarrollar estrategias para poder enfrentarlas y generar el despliegue de tácticas de negociación del tiempo-espacio. Estas tácticas también son conocidas como agenciamiento, concepto que se refiere a cómo las personas son capaces en su vida cotidiana de transformar esas estructuras sociales que surgen a modo de barreras. Se pueden crear a modo de estrategias planificadas conscientemente para poder enfrentar estas barreras, o mediante tácticas de movilidad, que son acciones imprevistas que surgen para sortear los problemas que se imponen a la movilidad (Jirón y Mansilla, 2013).

MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación se desarrolló a partir de un muestreo teórico, tomando como caso de estudio la comuna de San Fernando, provincia de Colchagua, Chile (Figura 2). Para esto se seleccionó a dos mujeres y un hombre con movilidad activa, esto es, sujetos que salieran de sus casas todos los días hábiles de la semana para ir al trabajo. El rango de edad para aplicar la investigación fue entre 22 y 30 años. También fue determinante que vivieran dentro del límite urbano de la ciudad de San Fernando. Los sujetos en estudio autorizaron mediante un consentimiento informado la utilización de su nombre. Es necesario señalar que la presente investigación es de carácter cualitativa e inductiva.

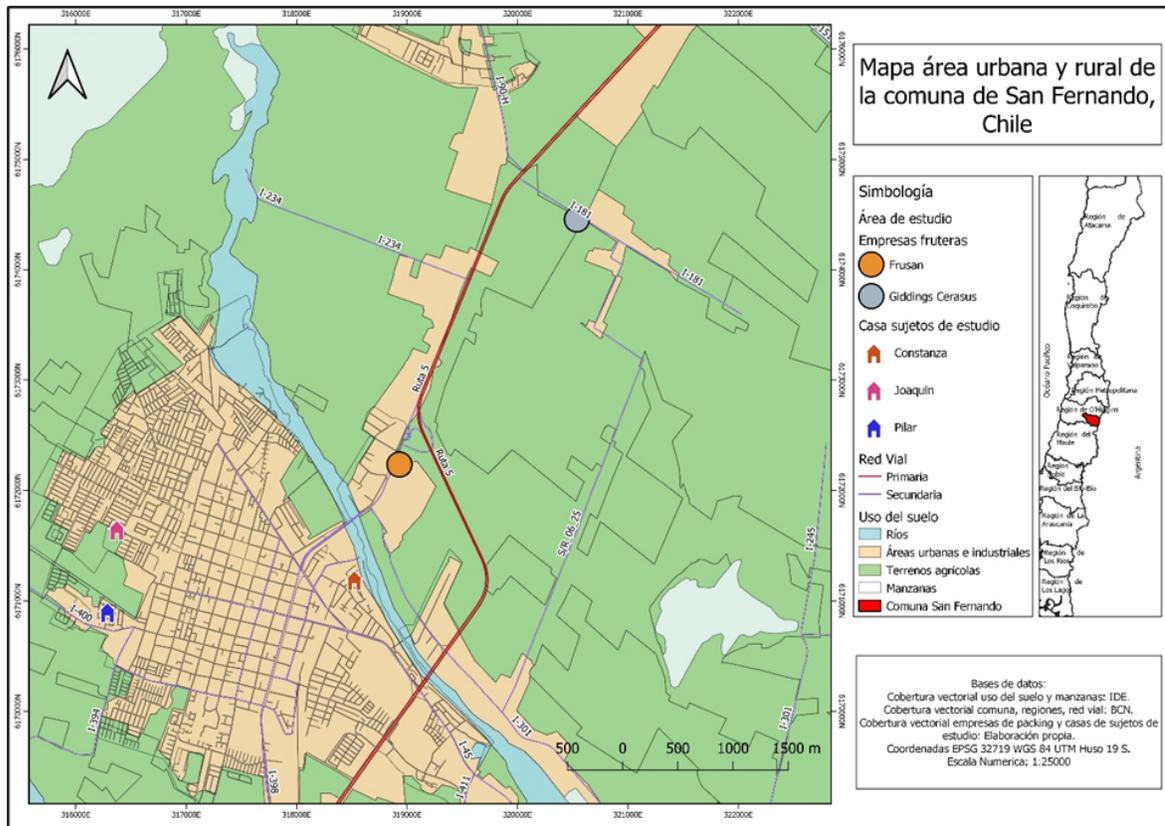


Figura 2: Mapa área urbana y rural de la comuna de San Fernando.

Para conocer la experiencia de movilidad durante la pandemia de COVID-19 y las barreras de accesibilidad que han surgido, se utilizó el enfoque etnográfico y la técnica del sombreado desarrollada por Jirón (2010) y aplicada por Sheller (2017), McMorran (2012) e Imilan, Jirón e Iturra (2015). Tiene como finalidad acompañar a modo de sombra en las actividades cotidianas de los individuos y específicamente, en cómo realizan su práctica de movilidad diaria. Así mismo, la preparación para llegar a su lugar de trabajo, las cosas que llaman la atención de la nueva forma de moverse en contexto de pandemia, el miedo a exponerse, las barreras institucionales que han surgido y la anulación de barreras sociales por distanciamiento físico, entre otras actividades. Las barreras de accesibilidad fueron detalladas anteriormente en un subcapítulo. Estas fueron identificadas a través de la entrevista semiestructurada y codificadas con las respectivas decisiones trabajadas anteriormente (Jirón y Mansilla, 2013). Sin embargo, no todas las barreras descritas fueron necesariamente identificadas en los sujetos de estudio.

En el caso específico de esta investigación, en algunos sujetos, al moverse en medios de transporte dispuestos por la empresa, no se les pudo acompañar en dicho recorrido, debido a las medidas sanitarias impuestas. No obstante, se les pidió instalar la aplicación Wikiloc para registrar la ruta y que también pudieran registrar, a través de fotografías, las cosas que les llamaban la atención en su trayecto para después describirlas. Posterior a ese trayecto, se les siguió acompañando a modo de sombra.

Se aplicó la misma entrevista semiestructurada a cada uno de los sujetos de estudio para profundizar en aspectos de su trabajo, movilidad, accesibilidad y cómo estos han sufrido modificaciones por la pandemia. Dicha entrevista fue grabada por voz. Luego, cada una de estas entrevistas fue transcrita y codificada a través del software Atlas.ti, para interpretar, categorizar y analizar el levantamiento de información obtenido.

Otra herramienta utilizada para comprender la movilidad de los sujetos de estudio fue la encuesta del uso del tiempo (EUT) que se ha empleado por investigadores sociales (Araya, 2003). La encuesta aplicada está adaptada para investigaciones de movilidad cotidiana, en la que se detallan aspectos del recorrido como hora de inicio y hora de fin, lugar, origen, destino, propósitos, modos de desplazamiento, recorrido de las calles y compañía. Esta encuesta permitió detallar el recorrido de los sujetos desde su casa hasta el trabajo y también en sus actividades cotidianas. Los detalles recogidos sirvieron para elaborar dioramas (mapas) tiempo-espacio de cada uno de los sujetos (Hägerstrand, 1982; Kwan, 2004) como resultados complementarios. Estos se construyeron con la información recopilada por la EUT y en algunos casos, con la aplicación Wikiloc. Después fue procesada y editada a través del software QGIS. Para concluir, se elaboraron los dioramas 3D con el software ArcScene.

El principal resultado de esta investigación es el relato etnográfico, el cual será utilizado como dato de análisis. Para esto, los relatos etnográficos y su análisis se centraron en la experiencia de la movilidad y accesibilidad, principalmente en el trabajo y sus cambios, sin obviar sus experiencias fuera del trayecto casa-trabajo.

RESULTADOS

En este apartado se presentan los tres casos de estudios que se realizaron, en donde se responde: i) Los cambios en la movilidad, ii) Las formas de acceder al trabajo, iii) Las barreras que han surgido y iv) Las estrategias que han desplegado para suprimir estas barreras.

Pilar

El mapa tiempo-espacio que se presenta a continuación (Figura 2), explica el recorrido cotidiano de Pilar a lo largo del día. En el eje horizontal se observa el espacio en el que se desplaza durante el día, el que se diferencia en trayectos de caminata (café) y en bus (rojo). El eje vertical (azul) demuestra la permanencia fija de Pilar en un lugar y también el tiempo que transcurre entre sus viajes de ida y regreso al hogar.



Figura 3: Mapa tiempo-espacio del recorrido de Pilar.

Pilar tiene 29 años y vive en la comuna de San Fernando junto con sus padres. Es diseñadora gráfica de profesión, pero actualmente trabaja durante la temporada de verano en un packing de cerezas de la comuna. Gana alrededor de \$650.000 (893 dólares) como control de calidad. Trabaja en el turno de tarde noche. Entra a su trabajo a las 14:00 p. m., por lo que se levanta a las 11:30 a. m. para ducharse y tomar desayuno. Tiene que estar a las 13:00 p. m. en el paradero para tomar el bus o furgón. Antes de salir de su casa, se pone su mascarilla y revisa su mochila para asegurarse de tener todo lo que necesita.

Al salir, camina alrededor de 3 minutos para llegar al paradero que está justo en la esquina de su casa. Ella calcula bien sus tiempos, porque el bus que hoy la lleva hasta el trabajo pasa por ahí en un par de minutos. Al subir al bus, muestra su código de la empresa con el celular y le toman la temperatura.

Respecto a su cambio en la forma de moverse y acceder al trabajo, Pilar afirma que

Cambió bastante, ahora al subir al furgón no es como antes, llegar y subir. Me pasan un código para mi celular en donde está registrado mi nombre en la empresa, está registrado mi nombre en la aplicación del chofer, tienen que tomarme la temperatura, tengo que estar constantemente echándome alcohol gel. Tampoco puede ir sentado alguien al lado mío, es bastante complejo en ese sentido. (Pilar, octubre, 2020)

Ella siempre se ha movido a través del transporte que dispone la empresa en sus respectivos horarios: “Solamente tenía que subirme, porque ya sabía. Ellos van con un letrero con el nombre de la empresa, entonces uno se sube solamente, no es como el control que hay ahora que tienen que tomarte la temperatura y todo” (Pilar, octubre, 2020).

Luego de alrededor de 50 minutos de viaje, llega al trabajo alrededor de las 13:53 p. m. Pilar comenta que es una de las primeras trabajadoras que recoge el recorrido en bus: “Más allá hay otro trabajador y a él lo pasan a buscar primero”.

Pilar cumple una jornada de ocho horas en el packing que trabaja: “Soy control de calidad”. Es aquí donde ella se siente más propensa a contagiarse: “Obviamente, en el trabajo, por el hecho de que hay más personas. Por lo general, las empresas agrícolas no trabajan con diez personas, sino con 100, 200 personas y es bastante” (Pilar, octubre, 2020). También, es posible observar en su diorama tiempo-espacio (Figura 3) que en la permanencia fija de su trabajo es donde pasa la mitad del tiempo del día.

Para esto, ella ha tomado medidas de prevención: “Como exigencia la mascarilla, siempre ando con mi botellita de alcohol gel. Igualmente, manteniendo distancia con la gente, porque uno nunca sabe con cuánta gente te topas” (Pilar, octubre, 2020).

Alrededor de las 22:30 p. m. termina su jornada laboral. “Hoy no me tocó hacer horas extras, porque todavía no hay tanta fruta” (Pilar, octubre, 2020). Debe esperar diez minutos, aproximadamente, para que todas las personas suban al bus que la deja en la esquina de su casa. Apenas sube al bus se aplica alcohol gel y apenas baja también. Repite la misma acción cuando entra a su casa. Ella dice: “Si una se cuida, encuentro que puedo estar más tranquila” (Pilar, octubre, 2020).

Según lo comentado por Pilar, se le presentan barreras de tipo organizacional, debido a que debe viajar en un bus que recoge a distintos trabajadores, por lo menos en un trayecto de 45 minutos, por lo que su movilidad al trabajo depende también de la organización de los demás trabajadores.

Una barrera relevante para Pilar es la de inseguridad. Ha surgido el temor por exponerse al COVID-19 al tener que trabajar fuera de casa y estar en contacto con personas, aunque no de forma estrecha. Esto ha obligado a cambiar las prácticas de moverse y socializar en su caso. También se presentan barreras de carácter regulatorias por parte de la empresa en la que trabaja, al no poder los trabajadores llegar y subir al bus. Estas normas procuran regular cómo moverse y al mismo tiempo evitar contagios. Sin embargo, ella, al saber utilizar (habilidad) herramientas como su teléfono celular en donde tiene el código entregado por la empresa, facilita el acceso al bus, más que andar mostrando papeles impresos. Estas son barreras que se presentan, pero Pilar tiene la capacidad de disminuirlas, lo que se puede interpretar o entender como agenciamiento.

Joaquín

El mapa tiempo-espacio de Joaquín (Figura 4) explica su desplazamiento cotidiano. En el eje horizontal se observa el espacio en el que se desplaza durante la jornada laboral, el que se diferencia en trayectos de caminata (café) y bus (rojo). El eje vertical (azul) representa la permanencia fija de él en un lugar, asimismo el tiempo que transcurre entre sus viajes del hogar al trabajo y viceversa.

Joaquín tiene 21 años y vive con sus papás en la comuna de San Fernando. Trabaja hace tres temporadas (3 años) en el mismo packing, pero solo en el mes de diciembre que es el más fuerte en términos laborales. Gana alrededor de \$500.000 (687 dólares) levantando cajas de cerezas de 10 kg, para ordenarlas en un pallet. Él se levanta a las 06:40 a. m., toma desayuno si le alcanza el tiempo y sale a las 07:05 de su casa para ir al paradero por donde pasa el bus. Lo hace zigzagueando entre los pasajes, “porque así llego más rápido al paradero” (Joaquín, noviembre, 2020). Después de diez minutos de caminata, espera otros diez minutos en el paradero a que pase el bus. Comenta Joaquín: “Cuando me quedo dormido me tengo que ir en bici, pero me da flojera porque igual es lejos”. El bus pasa por él a las 07:25 a. m. y llega al packing a eso de las 07:47 a. m. Joaquín explica que: “Nos pasan una planilla,

uno se tiene que anotar. Uno debería ir siempre en el mismo asiento y todo, pero por lo general no lo respetan mucho”. El control de acceso más exhaustivo es cuando tienes que entrar al packing: “Ahora, en la entrada, tienen una máquina [en la] que tienes que poner la cara y [esta] te toma la temperatura, te reconoce y te deja entrar [por] el torniquete” (Joaquín, noviembre, 2020).

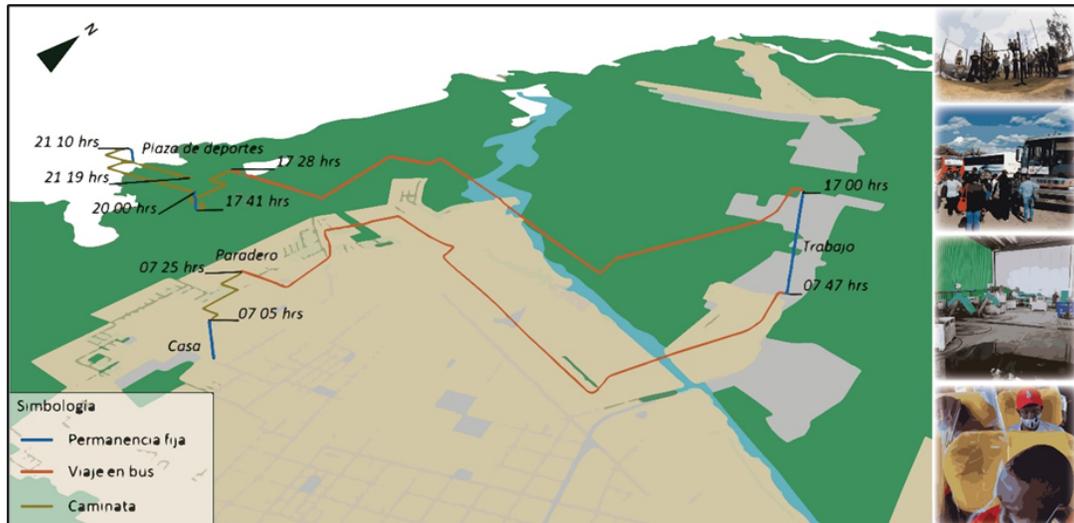


Figura 4: Mapa tiempo-espacio del recorrido de Joaquín.

Joaquín cumple una jornada de ocho horas en el packing, en la que en ningún momento se saca la mascarilla, con excepción del horario de almuerzo. Él comenta que: “Se trabaja con mascarilla. Tienes que andar con mascarilla todo el día y por ejemplo, para almorzar, te tienen dividido con vidrios [en cubículos], entonces no se escucha nada de la otra persona” (Joaquín, noviembre, 2020).

Alrededor de las 16:30 p. m. termina su jornada laboral y llega el momento donde Joaquín se siente más propenso a contagiarse que es: “Cuando la gente se sube al bus, cuando termina la jornada laboral, la gente se aglomera para subirse al bus, entonces se amontonan demasiado, porque la gente viene cansada”. Para esto él ha tomado medidas de protección como:

Ocupar mascarilla todo el día, todo el día, pero llegando a mi casa me la saco, sofoca demasiado. El uso del alcohol gel, igual, todo el día, como que te levantas del asiento donde comes y [te pones] alcohol gel, entras al packing te echas más alcohol gel, cualquier cosa que hagas [la haces] con alcohol gel y guantes. (Joaquín, noviembre, 2020)

El bus espera a la gente hasta las 17:00 p. m. y se demora alrededor de 30 minutos hasta el paradero donde se baja Joaquín. Él recorre el mismo trayecto de la caminata de la mañana para llegar a la casa a las 17:41 p. m. Toma una ducha y duerme una siesta porque llega muy cansado del trabajo.

A eso de las 20:00 p. m. se dirige caminando a una plaza que está a un par de cuadras de su casa, pero realiza el trayecto sin mascarilla. Ahí se junta con un grupo de amigos a realizar calistenia (ejercicio) y solo algunos llevan mascarilla. Mientras se preparan, llegan unos carabineros a realizar control de identidad. Preguntan por consumo de sustancia ilícitas, pero al no encontrar nada se retiran. Joaquín comenta: “Nos vienen a molestar a nosotros que andamos haciendo deporte, en vez de andar persiguiendo ladrones” (Joaquín, noviembre, 2020). Luego de realizar ejercicios por alrededor de una

hora, se dirige a su casa para descansar.

A Joaquín se le presentan barreras de tipo organizacional, porque debe viajar en un bus que recoge a distintos trabajadores, por lo que su movilidad depende del recorrido de la máquina. La barrera de inseguridad queda de manifiesto cuando la gente se aglomera para tomar el transporte, pero no muestra preocupación por contagiarse cuando se dirige a realizar deporte con sus amigos y olvida las medidas sanitarias que toma en el trabajo. Esta barrera se manifiesta más bien como una barrera regulatoria, porque él se ve obligado por normativa de la empresa a utilizar mascarilla y al lavado constante de manos. Sus relaciones sociales no se han visto modificadas por la crisis sanitaria, ya que ha intentado continuar con su vida de manera normal fuera del trabajo.

Constanza

En el mapa tiempo-espacio de Constanza (Figura 5) se explica su movilidad diaria. En el eje horizontal se observa el desplazamiento a través del espacio, el que solamente realiza en bicicleta (celeste). En el eje vertical (azul), la permanencia fija de ella en un lugar, pero también el tiempo que transcurre en dichos lugares entre sus viajes de ida y regreso casa-trabajo.

Tiene 23 años y vive en la comuna de San Fernando con su hermana mayor y su papá. Actualmente, es estudiante de fonoaudiología. Ella solo trabaja durante las vacaciones de verano en la misma empresa y gana alrededor de \$600.000 pesos chilenos (825 dólares). Lleva cinco años trabajando en la temporada de verano, aunque ahora comenzó antes porque “con la pandemia igual he aprovechado como la oportunidad de estar acá y tomar el trabajo y poder estudiar al mismo tiempo”, pero también porque su turno de tarde-noche se lo permite. Su trabajo en el packing consiste en “sellar cajas que me llegan de fruta; les pongo las tapas y las etiquetas correspondientes” (Constanza, noviembre, 2020).

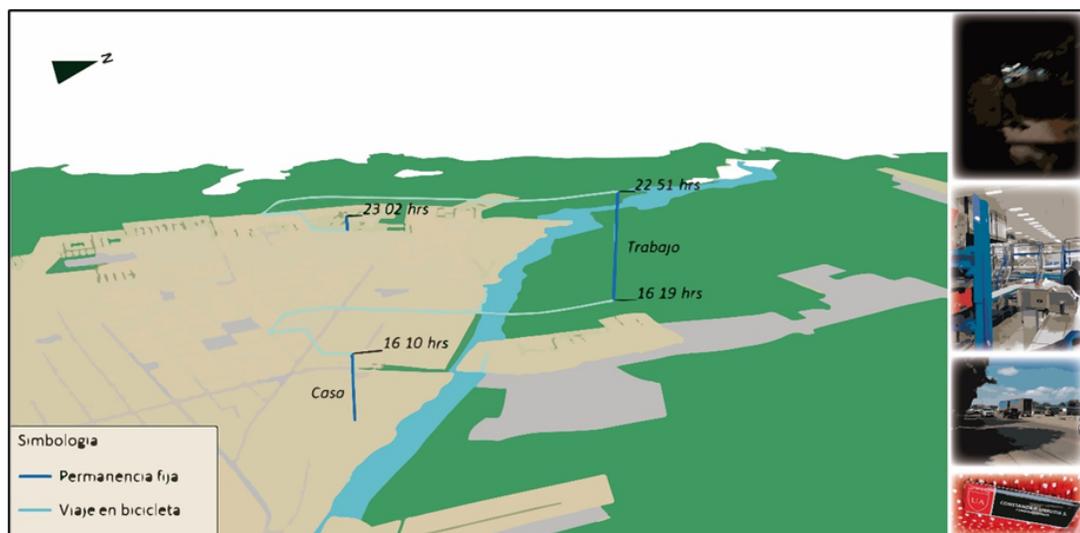


Figura 5: Mapa tiempo-espacio del recorrido de Constanza.

Ella comienza su día a las 11:00 a. m. aproximadamente. Dependiendo si tiene clases en línea, se levanta más temprano o no. Utiliza toda su mañana y tarde para estudiar y realizar trabajos para la universidad. A eso de las 16:00 p. m., Constanza se prepara para salir de su casa, saca su bicicleta y se pone su mascarilla para andar en bicicleta alrededor de diez minutos hasta su trabajo. Tiene que andar por calles que no cuentan con ciclovías y para eso utiliza las veredas. Casi llegando al trabajo tiene que cruzar una calle por la cual transitan camiones, buses y automóviles, ya que se trata de una de las entradas y salidas de la ciudad. Ella comenta: “Aquí me da miedo cruzar a veces porque no hay señalética” (Constanza, noviembre, 2020).

Para Constanza la forma de moverse no ha cambiado “porque yo siempre me he movilizado en bicicleta”, pero sí ha cambiado su vida laboral: “Ahora solamente se puede trabajar con el uso de mascarilla, no se puede sacarse la mascarilla. Ahora nos pasan esas pantallas que son de uso obligatorio. Tenemos que respetar el metro de distancia con los compañeros”. Del mismo modo, la crisis ha modificado para ella la manera de acceder al trabajo:

El acceso ya no es el mismo porque te toman la temperatura. No dejan pasar a gente que tiene 37 [grados de temperatura] para arriba y eso igual marca un error para ellos, y tienen que preocuparse de la gente que entra y el alcohol gel, que tratan de que usemos seguido. (Constanza, noviembre, 2020)

A eso de las 16:20 p. m. llega a su trabajo y comienza su jornada laboral a las 17:00 p. m. “Me voy temprano porque el packing donde trabajo queda de los últimos, entonces tengo que caminar harto”. En este transcurso de tiempo, ella se cambia de ropa y es en los camarines donde se siente más propensa a contagiarse,

porque están todos acumulados, o sea, se meten todos, entonces puede haber 30 metidos adentro y el metro [de distancia] no existe ahí. Se cambian de ropa, se sacan la mascarilla, conversan entre todos, se ríen, entonces igual la exposición ahí puede ser más alta. (Constanza, noviembre, 2020)

El día de hoy ella solo trabaja seis horas porque “no hay más fruta; creo que es porque llovió en la mañana, entonces no se pudo cosechar”. A eso de las 22:51 p. m., sale del trabajo en la oscuridad y las medidas de seguridad que ha tomado para moverse no existen: “No le pongo luces a la bici, no salgo con casco, no tengo candado. Solo la mascarilla que no me la saco nunca” (Constanza, noviembre, 2020). Alrededor de las 23:02 p. m. llega a su casa a comer algo y estudiar un rato. Normalmente, ella termina su jornada laboral pasadas las 02:30 a. m., por lo que la empresa le facilita un permiso único colectivo, que le permite transitar en horario de toque de queda por si llega a fiscalizar Carabineros, aunque ella comenta: “Nunca me han parado; el otro día pasaron por al lado mío, pero no pasó nada”. Este permiso le llega todas las semanas a su correo electrónico, según lo que indica.

Algunas de las barreras que se le presentan a Constanza son de carácter regulatorio, debido a que debe contar permisos para circular en toque de queda y utilizar mascarilla obligatoriamente en el trabajo. Estas, son impuestas por la institución gubernamental y privada. También, se manifiestan barreras físico/espaciales en su desplazamiento, al tener que transitar por veredas al no haber ciclovías

y tampoco señaléticas en cruces peligrosos. Además, existen barreras de inseguridad en su trabajo cuando tiene que cambiarse de ropa. Sin embargo, ella despliega estrategias para limitar barreras de carácter organizacional, ya que tiene la habilidad de andar en bicicleta. Igualmente, al poseer su permiso colectivo en el celular, derriba las barreras tecnológicas que han surgido para moverse con los documentos necesarios.

DISCUSION DE LOS CASOS DE ESTUDIO

De acuerdo con las investigaciones previas presentadas por Lazo, Riquelme y Huiliñir-Curío (2020) y Soto y Álvarez (2012), este estudio se presenta como un aporte a la discusión sobre las movilidades vinculadas al trabajo y las transformaciones productivas, específicamente del sector primario, más aún bajo el contexto sanitario, y que no ha sido abordada por otros estudios de caso enfocados en el trabajo agrícola.

La aplicación metodológica etnográfica fue apropiada para entender la movilidad cotidiana y las barreras de accesibilidad mediante la técnica del sombreado (Jirón, 2010). A pesar de las dificultades metodológicas propias de la investigación cualitativa en el contexto de pandemia, fue posible llevar a cabo la aplicación de encuestas del uso del tiempo, entrevistas semiestructuradas y mapas tiempo-espacio (Hägerstrand, 1982; Kwan, 2004). Para lograr este objetivo, se hicieron modificaciones a la técnica del sombreado, complementándola con herramientas virtuales como la aplicación para celular Wikiloc. Estas modificaciones fueron realizadas bajo las medidas sanitarias que han surgido por parte de las empresas para evitar riesgo de contagio. Si bien los resultados no buscaron profundizar en detalles de la vida cotidiana, estos permitieron observar los cambios en la movilidad, las barreras de accesibilidad que han surgido y las estrategias que han desplegado los sujetos de estudio para disminuir estas barreras.

En primer lugar, para los tres sujetos de estudio, la manera de desplazarse cambió por el hecho de utilizar mascarilla al realizar su trayecto hogar-trabajo, también al utilizar alcohol gel constantemente y tener control de la temperatura al ingresar al trabajo. Sin embargo, estas han sido normas establecidas por el Gobierno y por las empresas en las que trabajan.

Según las barreras de accesibilidad planteadas por Jirón y Mansilla (2013), no todas se presentan en la investigación realizada, pero las que se expresan concuerdan con las decisiones establecidas, lo que permitió identificarlas cuando los sujetos de estudio comentaban su desplazamiento cotidiano.

Luego, surgen barreras de carácter organizacionales, como en los casos de Pilar y Joaquín, pero que siempre han estado porque, según su relato, siempre se han movilizado en la locomoción que dispone la empresa. Por otra parte, Constanza suprime esta barrera al tener la habilidad de manejar una bicicleta; su movilización depende de nadie más que de ella. Las barreras de carácter tecnológico también son suprimidas por Pilar y Constanza, quienes cuentan con los documentos necesarios para movilizarse en su teléfono móvil, lo que permite agilidad al momento de la fiscalización. Sin embargo, las barreras que han surgido para todos los sujetos de estudio son las de tipo regulatorio, ya que las empresas para las que trabajan regulan cómo moverse de la casa al trabajo y viceversa, ya sea con el uso de mascarilla, el uso de permiso único colectivo para el toque de queda o el control de temperatura obligatorio. Igualmente, surge la barrera de inseguridad; los tres sujetos manifestaron inseguridad y

sentirse más expuestos a contagiarse cuando se encuentran entre muchas personas o están aglomeradas y no se respeta el distanciamiento físico. También es posible observar en los sujetos de estudio que sus relaciones sociales se han visto reducidas al mínimo, por temor a exponerse al virus.

El giro de la movilidad (Zunino, Guicci y Jirón, 2018) hacia el sujeto (Jirón, 2009) permitió obtener resultados que no podrían haber sido visibles desde la teoría clásica de la localización óptima y la accesibilidad, por tanto este cambio en el paradigma ha puesto en discusión la separación entre los sujetos y la movilidad, pero más bien quisiéramos alentar una coproducción entre agentes humanos y no humanos. Esta investigación, al ser de carácter fenomenológico, se enfocó en la experiencia de los sujetos, que fue lo que permitió comprobar el cambio en la movilidad, la forma en que se accede al trabajo y las barreras que han surgido por la crisis sanitaria que atraviesa el país y el mundo.

CONCLUSIONES

Los objetivos planteados para esta investigación, de analizar y comprender los cambios en la movilidad cotidiana y las barreras de accesibilidad en los trabajadores de packing nos permiten comprender que las prácticas de movilidad y trabajo han continuado en movimiento durante la pandemia, tomando nuevas formas y enfrentando nuevas barreras en la vida cotidiana.

Así, se identificaron dos grandes barreras bajo el contexto de pandemia: “barreras de inseguridad” y “barreras regulatorias”. Todos los sujetos manifestaron en algún momento de su desplazamiento cotidiano y permanencia fija, haberse sentidos propensos a contagiarse por situaciones en donde las personas no respetaban el distanciamiento. Por otra parte, las barreras regulatorias han surgido por parte del Gobierno y las empresas, todas ellas, con el fin de controlar el contagio y disminuir la movilidad de las personas.

El giro de la movilidad hacia las prácticas socioespaciales de quienes habitan los territorios, contribuye al levantamiento de información desde la experiencia de los sujetos. Aunque también es necesario trabajar la movilidad y accesibilidad desde métodos mixtos, tanto cualitativos como cuantitativos, para enriquecer la investigación.

El aporte de este trabajo radica en la información levantada, en la que se advierte que la cotidianidad de los sujetos que se desplazan a sus trabajos se ha visto modificada. Desde la teoría del giro de la movilidad, es una contribución al tipo de investigación fenomenológica, ya que al concentrarse en la calidad y no en la cantidad de la información, se pueden obtener detalles a profundidad de la experiencia de movilidad.

LISTA DE REFERENCIAS

- Alonso, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *TRANS. Revista de Traductología*, (11), 15-30. <https://doi.org/10.24310/trans.2007.v0i11.3095>
- Araya, M. (Noviembre de 2003). Un acercamiento a las encuestas sobre el uso del tiempo con orientación de género (LC/L.2022-P). Santiago: Naciones Unidas.
- Baldwin, R. y Weder di Mauro, B. (2020). Economics in the time of COVID-19. *VOX CEPR PRESS*
- Buzai, G. (2020). De Wuhan a Luján. Evolución espacial del COVID-19. *Posición*, (3), 1-21. Recuperado de <https://posicionrevista.wixsite.com/inigeo/numero-3-2020>
- Casado, J. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12(273), 1-28. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-273.htm>
- Cass, N., Shove, E. y Urry, J. (2005). Social Exclusion, Mobility and Access. *The Sociological Review*, 53(3), 539-555. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>
- Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Jena: Gustav Fischer.
- Church, A., Frost, M. y Sullivan, K. (2000). Transport and Social Exclusion in London. *Transport Policy*, 7(3), 195-205. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X)
- Claval, P. (2002). El enfoque cultural y las concepciones geográficas del espacio. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (34), 21-39. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=660030>
- Google. (2020). Informes de Movilidad Local sobre el COVID-19. Disponible en <https://www.google.com/covid19/mobility/>
- Hägerstrand, T. (1982). Diorama, Path and Project. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 73(6), 323-339. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.1982.tb01647.x>
- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Eure*, 38(115), 117-135. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>
- Imilan, W., Jirón, P. e Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Antropologías Del Sur*, 2(3), 87-103. <https://doi.org/10.25074/rantros.v2i3.833>
- Instituto Nacional de Estadísticas, INE. (2007). VII Censo Nacional Agropecuario y Forestal. Recuperado de <https://www.ine.cl/estadisticas/economia/agricultura-agroindustria-y-pesca/censos-agropecuarios>
- Jirón, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En M. Tironi y F. Pérez (Eds.), *SCL. Espacios, prácticas y cultura urbana* (pp. 176-189). Santiago: ARQ Ediciones. Repositorio académico de la Universidad de Chile: <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/118192>
- Jirón, P. (2010). On Becoming 'La Sombra/The Shadow'. En M. Büscher, J. Urry y K. Witchger (Eds.), *Mobile Methods* (pp. 36-53). Londres: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203879900>
- Jirón, P. e Imilan, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid16*, (10), 17-36. Repositorio académico de la Universidad de Chile: <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116>
- 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. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022013000300004>
- Kenyon, S., Lyons, G. y Rafferty, J. (2002). Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of Promoting Inclusion through Virtual Mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207-219. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1)
- Kwan, M-P. (2004). GIS Methods in Time-Geographic Research: Geocomputation and Geovisualization of Human Activity Patterns. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 86(4), 267-280. <https://doi.org/10.1111/j.0435-3684.2004.00167.x>
- Lamus, D. (2015). Guía para la investigación cualitativa y de género. Bucaramanga: Doris Lamus Canavate.
- Lazo, A., Riquelme, H. y Huiliñir-Curío, V. (2020). La movilidad en su ambiente: prácticas y experiencias de movilidad cotidiana mapuche-williche en contextos rurales. Evidencias desde la comuna de Puyehue, Región de Los Lagos, Chile. *Diálogo Andino*, (62), 5-17. <https://doi.org/10.4067/S0719-26812020000200005>
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers*.

- Revista de Sociología, 3, 219-229.
<https://doi.org/10.5565/rev/papers/v3n0.880>
- Lindón, A. (2010). Los giros teóricos: texto y contexto. En A. Lindón y D. Hiernaux (Eds.), *Los giros de la geografía humana: desafíos y horizontes* (pp. 23-41). Barcelona: Anthropos.
- Lösch, A. (1954). *The Economics of Location*. (W. Woglom y W. Stolper, Trans.). New Haven: Yale University Press.
- Mansilla, P. (2018). Accesibilidad y movilidad cotidiana. En D. Zunino, G. Guicci y P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 25-32). Buenos Aires: Biblos.
- Massey, D. (2005). *For Space*. Londres: SAGE.
- McMorran, C. (2012). Practising Workplace Geographies: Embodied Labour as Method in Human Geography. *Area*, 44(4), 489-495. <https://doi.org/10.1111/j.1475-4762.2012.01101.x>
- Ministerio del Trabajo y Previsión Social. (24 de marzo de 2020). Ley 21.220. Modifica el Código del Trabajo en materia de trabajo a distancia. Biblioteca del Congreso Nacional. Recuperado de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1143741>
- Nogueira, A. (2005). Uma interpretação fenomenológica na geografia. En *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. Por uma geografia latino-americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade*. São Paulo, Brasil. Recuperado de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/eGal10/Teoriaymetodo/Metodologicos/11.pdf>
- Rothan, H. y Byrareddy, S. (2020). The Epidemiology and Pathogenesis of Coronavirus Disease (COVID-19) Outbreak. *Journal of Autoimmunity*, 109, 1-4. <https://doi.org/10.1016/j.jaut.2020.102433>
- Sheller, M. (2017). From Spatial Turn to Mobilities Turn. *Current Sociology*, 65(4), 623-639. <https://doi.org/10.1177/0011392117697463>
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Soto, M. y Álvarez, L. (2012). Análisis de tendencias en movilidad en el Gran Valparaíso. El caso de la movilidad laboral. *Revista de Geografía Norte Grande*, (52), 19-36 <https://doi.org/10.4067/s0718-34022012000200002>
- Thrift, N. (2005). Torsten Hägerstrand and Social Theory. *Progress in Human Geography*, 29(3), 337-340. <https://doi.org/10.1177/030913250502900312>
- Thünen, J. (1910). *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. Jena: Gustav Fischer.
- Vecchio, G. y Tiznado-Aitken, I. (2020). (Im)Mobility and Health in Santiago de Chile. *Journal of Latin American Geography*, 19(3), 240-247. <https://doi.org/10.1353/lag.2020.0045>
- Zunino, D., Guicci, G. y Jirón, P. (2018). Introducción. En D. Zunino, G. Guicci y P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 17-21). Buenos Aires: Biblos.