

## Movilidad y Modos de Vida en la Ciudad a través del cine

**Blanca Elvira Pérez Villalón**

Escuela de Arquitectura, Centro del Patrimonio, Pontificia Universidad de Chile,  
Profesor Asistente Adjunto, Santiago, Chile.

### Resumen

Distintas películas como *Up in the Air*, *Night on Earth* o *Phoenix* dan cuenta, a partir de la experiencia de la movilidad, de los cambios socio-culturales asociados a los modos de vida, en el contexto de la ciudad global y de la sociedad postmoderna. Las posibilidades de movimiento generan una sensación de vida con mayores oportunidades para elegir, pero con complejidades en los procesos de movilidad; siendo la ciudad la clave para ofrecer a sus habitantes una vida atractiva. La tecnología, la globalización y los estándares de vida han generado la necesidad de movimiento, este movimiento da status y las ciudades se intentan adaptar a él. La vida en movimiento implica un nuevo estilo de vida y por lo tanto una nueva forma de ciudad. La ciudad se adapta a un entorno exigente que demanda una oferta compleja y atractiva de posibilidades bien conectadas. Pero no todos los habitantes tienen acceso a estas nuevas oportunidades, muchos de ellos han ido quedando marginados de estas posibilidades.

**Palabras clave:** Movilidad, modos de vida, ciudad dispersa, globalización sociedad postmoderna

### Abstract

Diverse movies like *Up in the Air*, *Night on Earth* or *Phoenix* show us, through the mobility experience, the socio-cultural changes related to lifestyles within global city and postmodern society context. The movement chances generate a sense of living with greater opportunities to choose but with complexities in the mobility processes; being city the key to offer its inhabitants an attractive life. Technology, globalization and living standards have created the movement necessity, this movement gives status and cities try to adapt to it. Life in motion implies a new lifestyle and therefore a new urban morphology. The city adapts to a demanding environment that requires a complex and attractive range of properly connected opportunities. But not all citizens have access to these new opportunities; many of them have been left marginalized from these possibilities.

**Keywords:** Mobility, lifestyles, dispersed city, globalization, postmodern society

### Introducción: Moverse es vivir

No se equivoquen: “moverse es vivir”. Con esta frase el personaje Ryan Bringham protagonista de la película *Up In the Air* (Amor sin Escalas, 2009) promueve un estilo de vida desarraigado, en constante movimiento y ligero de equipaje.

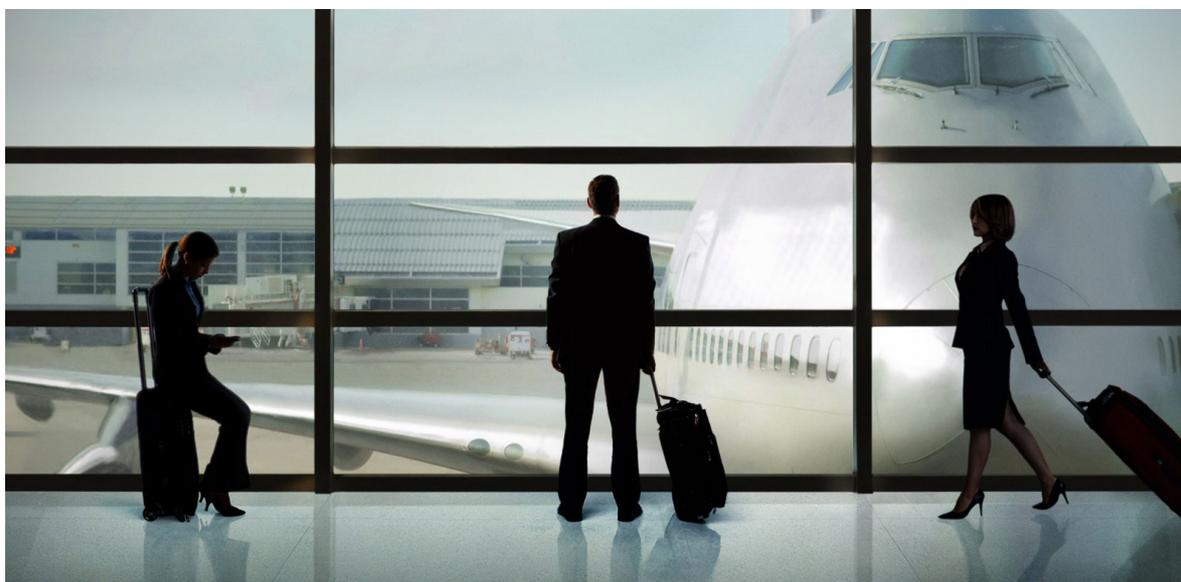


Ilustración 1. *Up In The Air* ([http://www.fondosdeescritorio10.com/wp-content/uploads/2009/11/Up\\_in\\_the\\_Air.jpg](http://www.fondosdeescritorio10.com/wp-content/uploads/2009/11/Up_in_the_Air.jpg))

En la película, dirigida por Jason Reitman, el ejecutivo Bringham (George Clooney) transcurre importante parte de su vida en el aire, entre innumerables vuelos en avión. Considera los aviones y aeropuertos su casa y la tripulación de vuelo su familia. El personaje pareciera no tener sentido de pertenencia ni de arraigo, disfrutando con una vida sin ataduras, para Ryan “despertarse sin nada, resulta estimulante.” El ejecutivo pasa la mayor parte del año sobre el avión, alojándose en piezas de hoteles “Hilton,” con

habitaciones de características iguales y está acostumbrado a arrendar el mismo modelo de auto en cada viaje. Esta estandarización de vida lo relaja y siente que se saca un peso de encima al no depender de bienes materiales, se define a sí mismo como un ser libre.

Ryan se dedica a promover su estilo de vida desarraigado realizando charlas motivacionales. En estas conferencias les pregunta a sus interlocutores: “¿Cuánto pesan sus vidas? Llenen una mochila con las cosas que tienen: muebles, pequeños objetos, el auto, la cama, la casa, la oficina; luego introduzcan todo dentro de la mochila e intenten caminar. ¿Es difícil verdad? Esto es lo que hacemos en la vida diaria, nos vamos sobrecargando hasta que no podemos ni movernos.” El personaje no ve prácticamente a su familia y no cree en una vida de pareja estable.

Pero una serie de personajes que van apareciendo hacen que el protagonista se cuestione su estilo de vida. Primero aparece su nueva amiga, Alex, quien se convierte en su primera intención de conectarse a tierra, es su primera motivación por establecerse, detenerse y finalmente vivir una relación formal. Por otro lado, su hermana Kara es un segundo cable a tierra al ser el típico personaje de la familia que presiona a los hermanos y logra reunirlos. Su otra hermana Julie, que está a punto de casarse, al tener pocas posibilidades de emprender un viaje de novios, pide a sus amigos de regalo de matrimonio que se saquen fotos con una imagen de ellos en distintos lugares del territorio. Estos dos personajes son la antítesis del personaje principal: estáticos y contradictorios, representantes de una movilidad fantasiosa. Ryan, por su parte, considera que “las fotos son para la gente que no puede recordar” pues para él el hecho de moverse es parte fundamental de la vida cotidiana y la fotografía representaría lo estático. Por último Natalie, su nueva asistente, representa el personaje que es capaz de proyectar su vida, al contrario de Ryan, piensa en relación al otro, es comprometida, dependiente y tiene un fuerte interés por formar una familia y establecerse. El interactuar con estos personajes hace que el protagonista se replantee su vida “en movimiento” y se plantee la posibilidad de proyectar su vida en relación a los demás, vinculado con su casa, su empresa y su familia.

### **La tierra en movimiento**

Una segunda película que reflexiona en torno la movilidad en relación a la ciudad es la película *Night on Earth* (Una noche en la Tierra, 1991) dirigida por Jim Jarmusch, en ella se presentan cinco historias que se desarrollan en simultáneo durante una misma noche en diferentes ciudades del mundo: Los Ángeles, Nueva York, París, Roma y Helsinki. Cada una de ellas trata sobre la conversación entablada entre taxistas y sus pasajeros. Resulta interesante el paralelismo entre situaciones que ocurren al mismo momento, estableciendo un juego con los tiempos, ya que las historias a pesar de pasar en simultáneo, abarcan una noche completa. La primera historia comienza al atardecer y la última termina al amanecer,

esto sucede por los cambios de hora entre las diferentes ciudades con distintos husos horarios, dando cuenta de la dimensión global de la historia, en paralelo pero a distinta hora.

La película en sí misma y sutilmente da cuenta de la movilidad; el movimiento del tiempo, la rotación de la tierra, el traslado del taxi y dentro de él una serie de personajes extraños a su contexto o representativos de él, caricaturizando situaciones y modos de vida solitarios. El sociólogo Manuel Castells (1998) hace referencia a la simultaneidad de acontecimientos cuando sugiere la reconstrucción del sentido social a partir del espacio de los flujos. El autor plantea que es el espacio quien reúne las prácticas simultáneas en el tiempo. Nuestra sociedad está construida alrededor de los flujos: flujos de capital, flujos de información, flujos tecnológicos, flujos de imágenes de sonidos y de símbolos.



Ilustración 2. *Night on Earth*  
([http://www.madman.com.au/wallpapers/night\\_on\\_earth\\_244\\_1024.jpg](http://www.madman.com.au/wallpapers/night_on_earth_244_1024.jpg))

En este contexto la ciudad debe ser pensada adaptada a un mundo en constante movimiento, así como lo plantea Jean Remy, las ciudades fueron pensadas en sus orígenes para el peatón y con las nuevas posibilidades de desplazamiento generaron una ciudad fragmentada como la que presenta *Night on Earth*:

Diversos modos de transporte, que no se reducen sólo al automóvil, permiten multiplicar los desplazamientos cotidianos de distancias más largas, contribuyendo a desorganizar el espacio físico de la ciudad concebido para otro contexto de movilidad. La ciudad pensada inicialmente para el peatón, se descompone y se fragmenta. Si se mantiene la referencia, ello provoca una lectura únicamente negativa de las transformaciones en curso. (Remy, 2002).

No solo los aeropuertos que van quedando obsoletos en la medida que la ciudad crece y

los viajes se multiplican, sino que también la planificación de las autopistas urbanas, en la medida que se construyen promueve la utilización del automóvil. Pero se ha probado que los nuevos proyectos de infraestructura vial no consiguen solucionar el problema de la congestión vial por completo, copándose rápidamente sus capacidades, como lo han planteado últimamente expertos en transporte. (Ortuzar, 2002)

Actualmente vivir bien es una prioridad, siendo fundamental el cómo percibimos la ciudad en la que habitamos. La ciudad actual es la “ciudad del placer” según Bourdin (2007), aquella que organiza su crecimiento en torno a la percepción de sus habitantes y visitantes. En ese sentido no es una ciudad estructuralmente mejor sino entendida y percibida como mejor y en constante evolución. Las ciudades presentadas en *Night on Earth* se perciben en movimiento, a un nuevo ritmo, el ritmo del automóvil y dando cuenta de ciertos modos de vida marginales y relacionados con la noche: los travestis de Roma, los amigos de farra en Helsinki, los rockeros en Los Angeles. La búsqueda de satisfacción, descrita por Bourdin (2007) se produce a través de un proceso de individualización, el placer se vuelve el centro de la relación con el mundo y la ciudad se convierte en la proveedora de sensaciones satisfactorias que se traducen en oportunidades. La movilidad es la primera de ellas, la posibilidad de elegir dónde vivo, cómo me muevo, dónde trabajo y dónde realizo mis actividades de ocio en la medida que tengo control sobre la dinámica de los desplazamientos.

El territorio urbano está en un permanente cambio dinámico por lo que la movilidad reemplaza a la territorialidad como norma para controlar la ciudad. Podemos percibir la movilidad como un sistema manejable y controlable, en una nueva forma compleja de organizarse a través de flujos. (Bourdin, 2007)

Una situación laboral asociada al constante movimiento, como el caso del personaje Ryan de *Up in the Air*, no es señal de un mal trabajo, sino más bien tiene que ver con pertenecer a un mundo en movimiento: moderno y global. “Los progresos de la velocidad ofrecida por el mejoramiento de las técnicas de desplazamiento y por la importancia de las inversiones consagradas al automóvil y a los transportes colectivos, inducen, no la ganancia de tiempo, sino el alcance espacial de los desplazamientos manteniendo relativamente estable el ‘presupuesto-tiempo’ de transporte de los individuos” (Kaufmann, 2001).

GLOCAL es la nueva propuesta de la joven asistente en *Up In the Air* que quiere decir la perfecta combinación de Global y Local. Su propuesta es disminuir la cantidad de empleados sobre los aviones que se trasladan por Estados Unidos para apoyar procesos de desvinculación de empleados de distintas empresas que contrataban sus servicios. Su idea era realizar el mismo procedimiento pero a través de la web, logrando acortar distancias, que le permitirían a la empresa estar en distintos lugares al mismo tiempo.

El hombre requiere de un mundo ordenado, así como Ryan se siente cómodo en los “No Lugares” (Auge, 2000) como aeropuertos, aviones, hoteles en cadena; encontrando en estos espacios su sentido de orden y estabilidad. La ciudad también requiere de esta sensación de orden para sus habitantes, pudiéndose organizar como un complejo sistema de ambientes (Bourdin, 2007), que busquen organizar y normar la oferta a partir de articulaciones e interacciones. La diversidad y los “movimientos” de la oferta urbana tienen implicancias en la dinámica de la ciudad. Un sistema de oferta compleja plantea el problema de la accesibilidad y los traslados. La lógica de la oferta pone en permanente jaque el orden urbano, lo cual no significa que no exista, al contrario esta lógica debe basarse en elementos estructurantes portadores de orden junto a la necesidad de un orden contextual que pueda evolucionar y transformarse basándose en un marco estable.

### **El caso de Phoenix:**

En el mundo globalizado la vida se ha reducido para mucho de los ciudadanos al trabajo y la casa y a la posibilidad de trasladarse entre ambas instancias. La vida en los suburbios no debe estar asociada necesariamente al esfuerzo y la dificultad sino que en muchos casos representa la libertad para elegir: elijo donde vivo y tengo la libertad para trasladarme como quiero. La distancia y los desplazamientos actualmente implican un proceso de selección y distinción, el moverse y viajar se asocia con cultura y posibilidades de conocimiento entregando un cierto status.

Pero la ilimitada extensión de la ciudad sobre el territorio, consecuencia de la aplicación del modelo americano de desarrollo territorial controlado por el mercado, ha generado una crisis en las posibilidades de movilidad de los habitantes. Lo que en un inicio fue un motor para el crecimiento, ha llegado a ser en la actualidad una fuerza que amenaza con disminuir el desarrollo y empeorar la calidad de vida.

Desde hace algún tiempo podemos observar en diversas ciudades alrededor del mundo una clara tendencia a extenderse en superficie, ocupando grandes paños de terreno previamente de uso agrícola. Este sistema es descrito por Dematteis como:

La recuperación de la polarización urbana que se manifiesta como dilatación progresiva de las coronas externas y de las ramificaciones radiales de los sistemas urbanos con una reducción tendencial de los residentes en los núcleos centrales. La situación de desarrollo más débil, el crecimiento depende sólo de las funciones de servicio (e industriales) de un polo urbano dentro de un contexto regional relativamente pobre tanto en servicios como en actividad productiva. (Dematteis, 1998)

Las empresas inmobiliarias han actuado como promotoras del aumento de incorporación de suelo urbanizable adicional en las áreas periurbanas de las grandes aglomeraciones urbanas (De Mattos, 2010). Las principales consecuencias negativas de este modelo urbano han sido la degradación del terreno antes de uso agrícola, el aumento del tráfico y de los tiempos de traslado; como consecuencia de esto último, se ha producido un gran gasto en combustible y por último la decepción de muchos que esperaban encontrar una idílica vida en periferia que, muchas veces, no corresponde a la realidad.

Las personas se trasladaron a los suburbios atraídas principalmente por ofertas inmobiliarias. Con ellas llegaron también los servicios y se construyeron nuevos caminos, muchos de ellos concesionados, se proyectaron escuelas y centros comerciales. Como recalca Dematteis estas formas de desarrollo periurbano y difuso-reticular presentan graves debilidades desde el punto de vista territorial y medioambiental al constutuirse, en la mayoría de los casos, como formas de desarrollo no sostenible a medio-largo plazo, por configurarse como grandes consumidoras de suelo y de energía, fuentes de contaminación del aire y del agua con altos costos en infraestructuras (Dematteis, 1998).

Según el documental *End of Suburbia* (2004), dirigido por Gregory Greene: “Los norteamericanos, en su mayoría, aman los suburbios. Es asequible y prometen espacio, comodidad, vida en familia y mayor movilidad”. Las ciudades latinoamericanas se han caracterizado por seguir el modelo de ciudad dispersa, modelo que originalmente se vio como forma de desarrollo en Norteamérica y que actualmente se puede observar en el resto del mundo, incluso en Europa. Según Hough (1998) los primeros asentamientos humanos no podían extenderse más allá de los límites de abastecimiento de agua y alimentos hasta que se mejoraron los transportes.

La ciudad de Phoenix es la quinta ciudad estadounidense en tamaño, además es la capital, la mayor ciudad y la mayor área metropolitana del estado de Arizona. La historia de Phoenix tiene relación con la conquista norteamericana de sus territorios occidentales poco explotados por ser terrenos más bien hostiles, esto lo lograron gracias a la posibilidad de generar agua en zonas áridas a partir de la construcción de grandes represas como instrumento para dominar el territorio: “Lo que ha hecho posible vivir acá han sido políticas públicas atrevidas y audaces.” (Phoenix, 2003). La posterior llegada de habitantes se consolidó a través de atractivas ofertas de grandes terrenos, nuevas posibilidades de trabajo y la esperanza de cumplir con el sueño americano de vivir en un mejor clima y convivir con espacios abiertos. El tema del empleo se vio fomentado, por un lado, a través del traslado de los negocios de quienes se sintieron atraídos por este proyecto. El crecimiento se produjo a un ritmo muy rápido, como dato Phoenix proyecta aumentar su población en 1 millón de habitantes en la próxima década lo que implica un crecimiento de 100.000 personas al año.



Ilustración 3. *Phoenix: The Urban Desert*, Lincoln Institute of Land Policy, USA 2003)

Como aparece representado en la figura 3 la extensión urbana de Phoenix es mayor que la combinación de París, Roma, San Francisco y Manhattan juntos: “Phoenix es una metrópolis compuesta por 25 ciudades diferentes en expansión, un lugar donde se puede tardar más de dos horas en atravesar la ciudad de un extremo a otro” (Phoenix, 2003). Pero ¿Cómo llegaron a construir un área urbana de esa extensión? Para esto es clave considerar la acción del mercado privado, las inmobiliarias primero compran grandes extensiones de terreno y construyen las casas una vez que éstas han sido vendidas. Este sistema de negocios genera en sí mismo una serie de conflictos, como los que plantea la película:

En la actualidad Phoenix nos ofrece una ventana abierta a los difíciles conflictos que enfrentan muchas ciudades: los espacios abiertos en oposición a la urbanización; el uso de la tierra impulsado por las fuerzas del mercado en oposición al uso de la tierra desarrollado por el urbanismo; los intereses de los individuos en oposición a los intereses de la comunidad. A menudo la manera de resolver estos conflictos determina la calidad de vida, cómo valoramos, usamos y ocupamos la tierra. (Phoenix, 2003).

El sueño americano de la casa propia amenaza al territorio. Como aparece registrado en la figura 4, en el caso de Phoenix, el desierto debió soportar la llegada del desarrollo urbano con 10 millones de personas, esto podría convertirse en una grilla interminable de viviendas, caminos, centros comerciales y oficinas.



*Ilustración 4. Phoenix: The Urban Desert, Lincoln Institute of Land Policy, USA 2003)*

Chile ha tendido históricamente ha desarrollar sus ciudades basado en el modelo norteamericano que, en contraposición al modelo europeo de ciudad compacta, se sustenta en un formato capitalista regido por las leyes del mercado. El autor Manuel de Solá Morales postula las consecuencias que acontecen sobre la ciudad en que predomina el carácter económico en la toma de decisiones urbanas:

La ciudad es un producto social y como tal es resultado del modo de producción dominante en una sociedad históricamente dada. La lógica de este modo de producción es la que dicta la organización y las transformaciones urbanas. En una situación histórica dominada por un modo de producción capitalista, la ciudad refleja las consecuencias de las presiones directas del capital por aumentar la apropiación de plusvalías a través de las rentas parasitarias del suelo, y de las presiones directas por conseguir el dominio social del espacio, facilitando a aquéllos cambios en la distribución territorial de la producción que de acuerdo con las transformaciones en la concentración financiera del capital aseguran la continuidad de la distribución social del poder. (Solá-Morales, 1974)

Los intereses indirectos sobre la ciudad inciden propiamente sobre las formas de ordenación urbana. El crecimiento disperso se inserta en el actual debate sobre las diversas formas de crecimiento de la ciudad. Según Pedro Bannen (2009) la relevancia de las empresas inmobiliarias como motor de una economía y las demandas de un mercado urbano de múltiples requerimientos mantendrá a los actores públicos en su rol subsidiario y secundario en el proceso de generación de nueva ciudad. Por otro lado el crecimiento en extensión va acompañado de la despoblación del centro y posterior degradación debido a que la gente se muda hacia la periferia y así se generan espacios intersticiales en pleno centro desocupados, aumentando el abandono y el crimen.

El tema de la expansión urbana no sólo afecta la forma de la ciudad, el territorio y el medioambiente sino que tiene directa relación con la calidad de vida de los habitantes de las grandes ciudades. Calidad de vida que se ve reflejada en la idea que los residentes tienen sobre la mejor manera de vivir. Esta mejor manera se ha relacionado en el último siglo con la posibilidad de tener una casa aislada, con jardín, en directa relación con la naturaleza. Podríamos incluso considerar que el modelo de expansión metropolitana se caracteriza por albergar habitantes individualistas que imaginan sus vidas en contextos aislados de los demás, sin considerar el bien común, o lo más sustentable para la mayoría, que vendría siendo una ciudad con un crecimiento razonable y con conexiones a tiempos razonables.

### **Sostenibilidad del modelo: ¿Tiene futuro la vida en las afueras?**

Para muchos autores, la vida en las afueras genera una ciudad, que a la larga, no será sustentable en el tiempo ya que produce una dependencia directa del automóvil y un exceso de usos de combustibles. En el documental *The end of suburbia* (El Fin del Sueño Americano) se vaticina el fin de la “era del petróleo” y de el estilo de vida tan propio de las ciudades norteamericanas a partir de los años ‘50. El probable agotamiento del petróleo como fuente barata de energía amenaza poner fin al sueño americano, un sueño que se caracterizó por la construcción de una forma de vida que no consideraba el futuro próximo. La rápida expansión de Santiago no sólo ha empeorado la calidad de vida de muchos de sus habitantes sino que ha contribuido a resaltar diferencias sociales. Dejando en claro que la infraestructura y la buena conectividad no se desarrolla equitativamente. En la periferia podemos distinguir claramente entre la clase acomodada que mantiene sus jardines, que tiene acceso a vigilancia privada, que se organiza en base a condominios cerrados, en contraposición al crecimiento expandido de la periferia más pobre que carece de sentido de pertenencia y de apropiación del espacio, generándose áreas verdes abandonadas y la completa ausencia de belleza en el paisaje urbano (Ducci, 2000).

En la migración del centro a la periferia nos encontramos frente a un sueño generalizado y transversal de clases. En un inicio es probablemente la clase acomodada la que se traslada para distinguirse y aislarse. Pero a la larga esta tendencia es imitada por las clases medias quienes también aspiran al acceso a la casa propia con jardín y a contar con la posibilidad de elegir donde vivir. Este sueño se hace posible para muchos a pesar de las grandes distancias que deben recorrer hacia el trabajo. El valor de optar a nuevas posibilidades de vivienda queda confirmado por algunos testimonios de la película Phoenix sobre una comunidad de bajos recursos que declara querer ser parte de este crecimiento urbano: “Fui uno de los primeros en construir una casa, para mí ser propietario de una casa era uno de mis sueños.” “Fue un sueño que se ideó para probarle a la gente que en South Phoenix Ud.

puede vivir tan bien como en Scottsdale. Puede que la suya no sea como las casas costosas que hay en Scottsdale pero es una casa de la que se puede sentir orgulloso.” (Phoenix, 2003)

### **Conclusiones:**

La posibilidad de moverse genera en el individuo un mundo más amplio, un mundo de mayores oportunidades, conozco más porque he visto más. La movilidad se vuelve un principio organizador de la ciudad postmoderna. La movilidad permite diferenciarse e individualizarse y las actuales ofertas de movilidad intercontinental promueven recursos nunca antes imaginados, que podrían llegar a su fin debido a las crisis de los combustibles (Sohr, 2011) crisis de la experiencia espacio-tiempo (Harvey, 1990) considerar la movilidad digital, el efecto del automóvil en la ciudad.

En este sentido el sistema de ciudad expandida tiene efectos positivos y negativos. Los positivos podríamos resumirlos en la creación de oportunidades y de opciones más equitativas para los habitantes, decidir dónde vivir. Las consecuencias negativas se relacionan principalmente con la sostenibilidad del territorio.

Algunas preguntas quedan planteadas sobre el sistema: ¿Hacia dónde va el desarrollo de las ciudades, hasta donde es posible extenderse? ¿Qué costos económicos y medioambientales tiene asociado este modelo en relación a la sostenibilidad de nuestras ciudades? ¿Qué futuro tiene este sistema de crecimiento urbano? ¿Cómo evolucionará el desarrollo de la ciudad en el futuro próximo, tenderá a volver hacia los centros o seguirá extendiéndose de manera dispersa hasta no poder distinguir los límites entre una conurbación y otra?

Es evidentemente discutible la comparación entre los beneficios de la planificación territorial tradicional y las posibilidades del modelo americano de extensión indiscriminada de las ciudades, siendo el primero un modelo que ha demostrado sus limitaciones y el segundo una incógnita sobre hacia dónde vamos, hasta donde seremos capaces de dispersarnos. ¿Podemos seguir hablando de relación campo-ciudad o entre ambos existirá una imagen difusa que los combine? Probablemente la solución consistirá en proyectar un crecimiento cuidado, de manera programada y con respeto hacia el medioambiente que se está transformando y al mismo tiempo generar proyectos rentables que consideren un modelo sustentable de ciudad.

No deja de tener razón Ryan con su frase “moverse es vivir”, como lo plantea Le Breton al referirse a “los insulares” como aquellas personas consignadas a permanecer en territorios estrechos; la comuna, el barrio o simplemente su domicilio. Se combina el aislamiento

social en relación apremiante con los territorios. Esta situación la podemos observar tanto en el medio rural, en el periurbano, como también el corazón de las aglomeraciones. (Le Breton, 2005) En la película *Night on Earth* una serie de personajes límite representan esta movilidad truncada, el mundo de la inmigración. Están en el mundo pero se remiten, como los insulares, a un mundo muy pequeño de referencias, como lo representa el taxista inmigrante de Costa de Marfil que tiene un mundo mucho más reducido que el de su pasajera ciega. La inmigración en sí misma representa un proceso de movilidad, física, territorial y social, aquellos personajes que se trasladan por kilómetros en el mundo pero que siguen careciendo del sentido de la distancia pues llegan a un mundo que no les da espacio y los estrechan comprimiéndole al máximo sus posibilidades de elegir. Por otro lado Ryan, que no siente pertenecer a ningún lugar, que se define como un “ciudadano del mundo” abierto a múltiples posibilidades, pero a pesar de eso, al final de la trama, descubre que su mundo se reduce sólo al espacio del avión, siendo percibido por los demás como una pequeña luz en el cielo.

### Referencias bibliográficas

**Turism AUGÉ, Marc (2000).** *Los “no lugares” Espacios del Anonimato. Una antropología de la sobremodernidad.* Barcelona: Editorial Gedisa.

**BANNEN Pedro, DEAMBROSIS Federico, LIERNUR Jorge Francisco (curador) PÉREZ Fernando (2009).** “Portales del Laberinto: Arquitectura y Ciudad en Chile, 1977-2009” Santiago de Chile: Edición CO-OP y la Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño de la Universidad Andrés Bello.

**BOURDIN, Alain (2007)** « Penser la ville des flux » en BOURDIN Alain (Dir.), *Mobilité et écologie urbaine*, ed. Descartes & Cie. 19-42.

**CASTELLS, Manuel (1996)** “The Reconstruction of Social Meaning in the Space of Flows” en LeGates R.T. & Stout F. *The City Reader.* London and New York: Routledge. 475-483

**DEMATTEIS, Giuseppe (1998)** “Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas”. En MONCLUS, F. J. (Ed.), *La ciudad dispersa.* Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

**DE MATTOS, Carlos (2010)** “Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado”. *Revista de geografía Norte Grande*, (47), 81-104.

**DUCCI, María Elena (2000).** “Santiago: territorios, anhelos y temores. Efectos sociales y espaciales de la expansión urbana”, en: revista *Eure*, N° 79, Santiago de Chile.

**HARVEY, David (1990)** *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford: Basil Blackwell Ltd.

**HOUGH, Michael (1998)** “Naturaleza y Ciudad: Planificación Urbana y Procesos Ecológicos”. Barcelona: Gustavo Gili.

**KAUFMANN, V., (2001),** “Mobilité quotidienne: synthèse et questions de recherche”,

*DRAST* n° 48, Francia

**LE BRETON, E. (2005)** *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale.*

París: Armand Colin.

**ORTÚZAR, Juan de Dios (2002)** “¿Es Posible Reducir La Congestion?” *ARQ* 57, 7-9

RÉMY Jean (2002) “De la ville visible à la ville invisible: mobilité et nouveaux lieux urbains”

Toulouse: APUMP.

**SOLÁ-MORALES, M.; BUSQUETS, J.; DOMINGO, M.; FONT, A.; GÓMEZ ORDÓÑEZ, J.**

**L. (1974)** *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la ribera oriental.* Barcelona: Gili.

**SOHR BISS, Raúl (2011)** *Chao Petroleo. El Mundo y las Energias del Futuro.* Santiago:

Penguin Random House Grupo Editorial.

#### **Películas:**

*Night on Earth*, dirigida por Jim Jarmusch, Estados Unidos, 1991.

*Up in the Air*, dirigida por Jason Reitman, Estados Unidos, 2009.

*Phoenix: The Urban Desert*, Lincoln Institute of Land Policy, Estados Unidos, 2003.

*The End of Suburbia*, dirigido por Gregory Greene, Estados Unidos, 2004.