

Movilidad cotidiana de niñas y niños, comuna de Santiago, Chile

Susana Cortés-Morales, Ph. D.^a

Universidad Central de Chile, Chile

Alejandra Guerra Ruttimann^b

Investigadora independiente, Chile

Alejandro Vega Muñoz, Ph. D.^c

Universidad Central de Chile, Chile

Walter Imilan, Ph. D.^d

Universidad Central de Chile, Chile

 susana.cortes@ucentral.cl

Resumen

La movilidad cotidiana de las niñas, niños y adolescentes constituye un problema relevante para su bienestar, especialmente en territorios urbanos con alta motorización, inseguridad y planificados adultocéntricamente. En este artículo presentamos un estudio cualitativo realizado en Santiago, Chile, que contó con la participación de dos escuelas públicas, con alrededor de treinta y cinco niñas, niños y adolescentes, en su mayoría de origen migrante. Se realizaron talleres lúdicos y foto-elicitación. Los resultados contribuyen a caracterizar los patrones de movilidad de este grupo, así como a problematizar aspectos experienciales desde la perspectiva de niñas, niños y adolescentes: mientras disfrutan de caminar junto a otras/os, hacer deporte, jugar y comer mientras lo hacen, identifican la suciedad, miedos parentales y peligros del tráfico vehicular como obstáculos para una movilidad segura, autónoma y disfrutada. En base a estos resultados, proponemos recomendaciones en materia de planificación urbana y política pública aplicables a diferentes escalas y dimensiones.

Palabras clave

Movilidad de la niñez; movilidad autónoma; transporte activo; niñez migrante; foto-elicitación.

Tesaurus

Tesaurus de Ciencias Sociales de la Unesco.

Para citar este artículo

Cortés-Morales, S., Guerra, A. Vega, A., & Imilan, W. (2026). Movilidad cotidiana de niñas y niños, comuna de Santiago, Chile. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 24(2), 1-28.

<https://doi.org/10.11600/ricsnj.24.2.7224>

Historial

Recibido: 12.09.2025

Aceptado: 03.12.2025

Publicado: 30.04.2026

Información artículo

El proyecto se extiende desde mayo de 2023 a mayo 2025, con el trabajo de campo habiendo concluido en enero 2025. Proyecto financiado por el Fondo I+d de la Universidad Central de Chile. Área: geografías de la niñez. Subárea: movi- lidades de la niñez

Ciencia abierta

Este artículo no permite acceso a material suplementario y a los datos originales de la investigación.

Children's everyday mobility in the district of Santiago, Santiago, Chile

Abstract

Children's everyday mobility constitutes a relevant issue for their wellbeing, especially in urban territories with high automobility, safety issues, and planned from an adult-centric perspective. In this paper, we present a qualitative study conducted in the district of Santiago, in Santiago, Chile with two public schools, with around 35 children, most of them migrant. We conducted playful workshops photo-elicitation. The results contribute to characterize the mobility patterns of this group, as well as problematizing experiential aspects from children's perspectives: while they enjoy walking with others, practicing sports, playing and eating while they do, they identify dirtiness, parental fears and traffic danger as barriers for a safe, autonomous and enjoyed mobility. Based on these results, we suggest recommendations for urban planning and public policy in different scales and realms.

Keywords

Children's mobility; independent mobility; active transport; migrant children; photo-elicitation.

Mobilidade diária das crianças, comuna de Santiago, Santiago, Chile


Resumo

A mobilidade diária de crianças e adolescentes constitui um desafio significativo para seu bem-estar, especialmente em áreas urbanas com alta motorização, insegurança e planejamento centrado no adulto. Neste artigo, apresentamos um estudo qualitativo realizado em Santiago, Chile, com a participação de duas escolas públicas e aproximadamente 35 crianças e adolescentes, a maioria de origem migrante. Foram realizadas técnicas lúdicas e fotoelicitação. Os resultados contribuem para caracterizar os padrões de mobilidade desse grupo e para problematizar aspectos experienciais da perspectiva das crianças e adolescentes: embora gostem de caminhar ao lado de outras pessoas, praticar esportes, brincar e comer enquanto o fazem, identificam a sujeira, os medos dos pais e os perigos do trânsito como obstáculos para uma mobilidade segura, autônoma e prazerosa. Com base nesses resultados, propomos recomendações para o planejamento urbano e políticas públicas aplicáveis a diferentes escalas e dimensões.

Mobilidade infantil; mobilidade autônoma; transporte ativo; crianças migrantes; fotoelicitação.

Información autores

(a) Profesora asistente del Centro de Investigación de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central de Chile. Doctora en Educación por la Universidad de Leeds, Reino Unido.  0000-0003-3920-5743. H5: 10. Correo electrónico: susana.cortes@ucentral.cl

(b) Investigadora independiente. Antropóloga social de la Universidad de Chile.  0009-0001-9295-7875. H5: 0. Correo electrónico: aleguerr@gmail.com

(c) Académico Investigador, Centro de Investigación en Educación de Calidad para la Equidad, Universidad Central de Chile. Facultad de Ciencias Empresariales, Universidad Arturo Prat. Doctor en Ciencias Empresariales por la Universidad Antonio de Nebrija (España).  0000-0002-9427-2044. H5: 34. Correo electrónico: alejandro.vega@ucentral.cl

(d) Profesor asociado del Centro de Investigación de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central de Chile.  0000-0002-2478-8176. H5: 18. Correo electrónico: walter.imilan@ucentral.cl

Introducción

Más de 1000 millones de niñas, niños y adolescentes (en adelante, NNA) del mundo viven en ciudades (Unicef, 2025), siendo un 87.4 % en el caso de Chile (Unicef, 2020). Sin embargo, las ciudades no han sido planificadas ni son habitadas considerando las necesidades e intereses particulares de NNA como prioridad en sus diseños y dinámicas (Unicef, 2023). Por lo tanto, la niñez urbana encuentra diversas problemáticas en relación a los territorios que habita, resultantes de una planificación urbana adulto-céntrica, así como de categorías interseccionales más allá de la edad que dan forma a sus experiencias. Si bien en las últimas décadas diversas investigaciones e intervenciones urbanas han buscado enfocarse en este problema (Brown *et al.*, 2019), estas tienden a concentrarse en lugares específicos predefinidos para ser habitados por la niñez, como escuelas, guarderías, plazas y parques. Lo anterior deja de lado los espacios que NNA habitan a través de sus trayectos entre estos lugares, ignorando así el rol clave que juega la movilidad cotidiana tanto en el acceso a lugares significativos para NNA, como constituyendo en sí misma una experiencia que presenta facilitadores y barreras para el bienestar de la niñez.

Este fenómeno ha sido abordado a nivel internacional por el campo de la movilidad de la niñez, en la intersección entre estudios de salud pública y de tráfico, por un lado, y los estudios sociales de infancia y geografías de la niñez, por otro, desarrollado especialmente en el Norte Global. Desde ahí, diversas investigaciones han observado importantes cambios en los patrones y experiencias de movilidad de la niñez en las últimas décadas, con un descenso significativo de su movilidad autónoma —es decir, sin compañía adulta— y un descenso del transporte activo (entendido como formas de desplazamiento que implican un gasto energético por parte de las personas, como caminar o andar en bicicleta), lo cual en conjunto se ha asociado a problemáticas de salud, bienestar y sustentabilidad.

Considerando el importante y usualmente ignorado vínculo entre la movilidad cotidiana y el bienestar de NNA, la tendencia hacia un descenso de la movilidad autónoma

de la niñez en el Norte Global, y la falta de investigaciones en este ámbito en el contexto latinoamericano y específicamente en Chile, esta investigación buscó comprender las prácticas y experiencias de movilidad cotidiana de la niñez de segundo ciclo básico (10-14 años) en la ciudad de Santiago, particularmente en la comuna de Santiago Centro, enfocándonos en comprender cómo, con quiénes y hacia dónde se mueven NNA en este territorio, y cuáles son las principales características y problemáticas de sus prácticas y experiencias de movilidad cotidiana. A partir de estas preguntas, discutimos nuestros hallazgos en relación a la problemática observada a nivel internacional en cuanto a movilidad autónoma, su vínculo con transporte activo/pasivo, y el carácter social de la movilidad de NNA. A continuación presentamos las principales discusiones teóricas y empíricas en el campo de la movilidad de la niñez.

Movilidad de la niñez

Entre las principales temáticas abordadas por el campo de estudios de la movilidad de la niñez se encuentra la disminución o aplazamiento de la movilidad independiente de la niñez, entendida como el desplazamiento de NNA sin compañía adulta (Dodd *et al.*, 2021; Shaw *et al.*, 2015). A su vez, este fenómeno se ha asociado a una reducción de las prácticas de transporte activo como caminar, andar en bicicleta o patineta y a un aumento en la motorización de las prácticas de movilidad familiares, vinculándose a un creciente sedentarismo (Schoeppe *et al.*, 2013), y a mayor riesgo de sobrepeso y obesidad.

La inactividad física se ha identificado como uno de los principales factores de riesgo para la mortalidad a nivel global y menos del 20 % de la niñez en el mundo alcanza los niveles de actividad física recomendados por la Organización Mundial de la Salud (Marzi & Reimers, 2018). En este aspecto, Chile se sitúa entre los países peor evaluados en actividad física de NNA (Chile Actívate, 2022; World Health Organization [WHO], 2018). En el contexto internacional, diferentes estudios han demostrado que NNA que caminan o andan en bicicleta para ir a la escuela de manera independiente de sus padres, madres u otros adultos son significativamente más activos físicamente que sus pares que lo hacen en vehículos motorizados (Cooper *et al.*, 2005; Marques *et al.*, 2014; Schoeppe *et al.*, 2013).

Sin embargo, en la actualidad se identifican múltiples factores que limitan el transporte activo y movilidad autónoma, entre ellos: creciente urbanización y motorización de las ciudades, percepción de inseguridad, aumento de actividades recreativas organizadas y supervisadas por adultas/os, y el aumento de las distancias viajadas (Marzi &

Reimers, 2018). Al mismo tiempo, la disminución de la movilidad autónoma resulta problemática en tanto limita las oportunidades de NNA para desarrollarse física, social y mentalmente, al restringir los espacios dentro de los cuales pueden interactuar con otras/os, enfrentar situaciones sociales y desarrollar actividades lúdicas, sociales y deportivas.

El foco en la experiencia de las movilidades de NNA ha contribuido a entenderlas como un conjunto de prácticas y experiencias interdependientes que involucran tanto a NNA como a sus familias y otras/os adultas/os, pares, animales, sistemas y artefactos tecnológicos de movilidad, infraestructuras urbanas y móviles (Christensen & Cortés-Morales, 2016; Mikkelsen & Christensen, 2009; Nansen *et al.*, 2014). La movilidad aparece aquí como una práctica predominantemente social en que las/os niñas/os disfrutan de la compañía de otros, y en que las relaciones familiares van más allá de la co-presencia física de madres o padres, extendida por ejemplo a través de las tecnologías de información y comunicación móviles (Fyhri & Hjorthol, 2009; Fyhri *et al.*, 2011; Strandell, 2014) o también mediadas por tecnologías que permiten la movilidad conjunta (Clement & Waitt, 2018; Orrmalm, 2020; Whittle, 2018, 2021).

Estudios conducidos en diferentes lugares del mundo demuestran que, al moverse independientemente, NNA prefieren calles transitadas, donde encuentran actividad comercial, social y cultural. Se trata de espacios que facilitan la transición hacia una movilidad autónoma, pero que también presentan mayores riesgos en cuanto a accidentes de tráfico o problemas de salud resultantes de la contaminación atmosférica de zonas con mayor tráfico vehicular (Olsen *et al.*, 2019). Lo anterior se debe comprender en contextos de inequidad socioeconómica y territorial (Leventhal, 2018; Mackett & Thoreau, 2015; Smith *et al.*, 2019), en que las condiciones interseccionales de las familias y territorios articulan diferentes patrones, experiencias y significaciones de movilidad de NNA (Al-Mosaind, 2019; Kemp *et al.*, 2025; Murray, 2009; Murray & Cortés-Morales 2019; O'Brian *et al.*, 2001; Peach *et al.* 2025; Porter *et al.*, 2010).

Movilidad de la niñez en Latinoamérica, Chile y Santiago

Los territorios urbanos latinoamericanos se caracterizan por problemáticas de seguridad vial (los accidentes de tránsito conforman la principal causa de muerte en NNA entre cinco y catorce años de edad en la región, donde la mayoría de las/os niñas/os que muere a causa de accidentes automovilísticos son peatones o, en el caso de Chile, pasajeros de automóviles, WHO, 2018), seguridad ciudadana y contaminación ambiental

(WHO, 2018), así como aguda desigualdad socioeconómica. En este escenario, si bien los estudios de movilidad de la niñez son escasos, se trata de una problemática que está tomando forma. Las investigaciones recientes se han centrado en comprender los factores que inciden en patrones de movilidad activa/pasiva de la niñez, sobre todo en sus trayectos entre el hogar y la escuela, por sobre la problemática de la calidad independiente de los desplazamientos de NNA en relación a los adultos. En este sentido, entre los principales factores que afectan las decisiones familiares sobre el tipo de transporte utilizado por NNA, diversos estudios han identificado la distancia entre casa y escuela, percepción de inseguridad y preocupaciones parentales, categorías interseccionales como género y estatus socioeconómico, así como características del entorno urbano (Hermida *et al.*, 2021; Huertas-Delgado *et al.*, 2018, Orellana *et al.*, 2024, Palma *et al.*, 2019, Pinillos-Patiño *et al.*, 2022).

En relación al género, se ha observado una menor movilidad activa en las niñas, lo que se atribuye a las preocupaciones parentales y percepción de inseguridad en los espacios públicos debido al acoso sexual y la violencia (Orellana *et al.*, 2024). En la misma línea, Hernández (2021) señala que el acoso callejero, normalizado y frecuente, constituye una barrera que las adolescentes mencionan como relevante para su movilidad independiente en México.

En cuanto al estrato socioeconómico, este se plantea como un tema pendiente por explorar en Latinoamérica (Orellana *et al.*, 2024). Mientras investigaciones del norte global han observado que la movilidad activa y autónoma parece aumentar junto con la clase social de NNA (Mitra *et al.*, 2014, Ruiz-Hermosa, 2021 en Orellana *et al.*, 2024), en el sur global parece producirse el fenómeno contrario, en que son NNA de familias más pobres quienes más caminan (como señalan Humberto *et al.*, 2020) comparando las movilidades de NNA de escuelas públicas y privadas en Sao Paulo, algo que los autores asocian a la no disponibilidad transporte motorizado particular o de subvención estatal.

En esta línea, Tuñón (2014) que un 60 % de NNA en territorios urbanos de Argentina se moviliza caminando o en bicicleta al colegio. Considerando que en la región el ausentismo escolar se plantea como un problema que afecta significativamente el acceso a educación, el trayecto casa-escuela adquiere un carácter especialmente significativo no solo en cuanto a cómo se realizan estos desplazamientos sino a por qué muchas veces no llegan a realizarse (Viego & Gayone, 2023). En relación a las inmovilidades, también se ha estudiado cómo la pandemia afectó las movilidades de la niñez en la región (Cortés-Morales *et al.*, 2021).

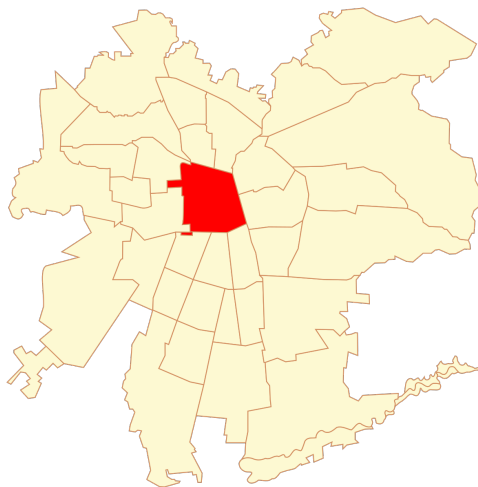
Cabe señalar que la mayoría de los estudios de movilidad de NNA en Latinoamérica corresponden a investigaciones cuantitativas enfocadas en el carácter activo/pasivo de la movilidad, basadas principalmente en percepciones parentales (en la línea de estudios inaugurados por Hillman *et al.*, 1990) identificándose una escasez de estudios cualitativos centrados en las perspectivas y experiencias de NNA y en movilidades entendidas más ampliamente que el trayecto casa-escuela, en la línea del estudio en que se basa este artículo.

Habiendo discutido las principales temáticas desarrolladas en este campo en Latinoamérica, nos enfocamos ahora en el contexto de la ciudad de Santiago, donde si bien la movilidad cotidiana constituye una fuente de riesgos, es también un factor clave para aminorar los impactos de la segregación socioeconómica residencial y escolar (Córdoba-Calquín *et al.*, 2017), ambas fuertemente presentes en este territorio (Observatorio Niñez, 2024).

La comuna de Santiago, donde fue conducido este estudio, se ubica en el centro de la ciudad (figura 1), constituyendo una de las comunas más pequeñas del país, pero con la mayor densidad poblacional a nivel nacional (17 586 habitantes por kilómetro cuadrado; Secretaría Comunal de Planificación, 2014), con la gran mayoría de la población viviendo en departamentos (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017). Su posición la sitúa como zona de alta actividad económica y movimientos desde otras comunas de la Región Metropolitana (Secretaría Comunal de Planificación, 2014, p. 6).

Figura 1

Ubicación de comuna de Santiago en el centro de la ciudad de Santiago

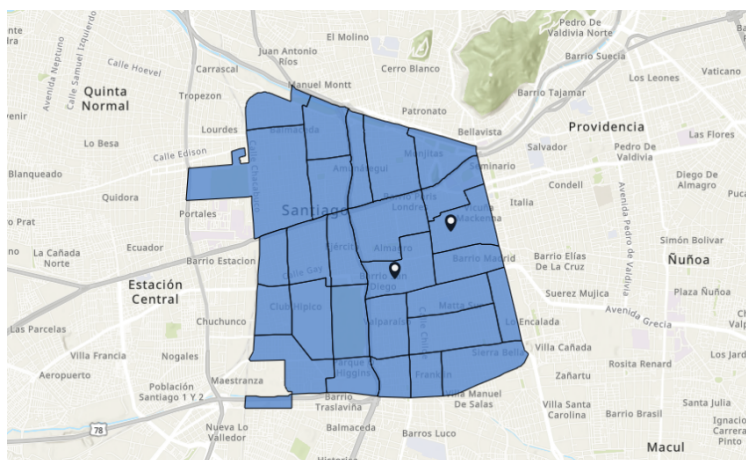


Nota. Comuna de Santiago por Osmar Valdebenito, 2007. Licencia Creative Commons Attribution-Share Alike 2.5 Generic, vía Wikimedia Commons.

Desde 2002, ha experimentado un alto crecimiento de su población migrante, principalmente de origen latinoamericano y del Caribe. Lo anterior se produce en el contexto de un crecimiento de la población migrante a nivel nacional, la cual aumentó desde un 1 % de la población nacional en 2006 a un 9 % en 2022 (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2023). De este grupo, un 57.4 % vive en la Región Metropolitana, y de este grupo un 24 % se ha asentado en la comuna de Santiago, donde este estudio tuvo lugar (Instituto Nacional de Estadísticas, 2017). La concentración de la población migrante en determinadas áreas tiene que ver con aspectos diversos tales como el mercado inmobiliario, conectividad, presencia de actividades productivas y la existencia de redes de apoyo (Margarit & Galaz, 2018), así como con el tiempo de residencia en el lugar, observándose mayor segregación en etapas iniciales (Razmilic, 2019).

En cuanto a NNA migrantes en Chile, Córdoba-Calquín *et al.* (2022) han señalado que la mayoría (57.7 %) se escolariza en establecimientos públicos, especialmente en la Región Metropolitana y dentro de esta en las comunas de Independencia, Santiago, Recoleta y Estación Central. Lo que llama la atención de los autores es que dentro de estas comunas los estudiantes migrantes no se distribuyen homogéneamente en los establecimientos públicos, sino que parecen preferir algunas escuelas de forma específica. La concentración en ciertas escuelas no refleja la composición demográfica de sus barrios, sino que parece relacionarse a preferencias familiares que podrían asociarse a redes de apoyo y aspectos relativos al bienestar de NNA migrantes, como el tamaño de los establecimientos (figura 2).

Con base en lo expuesto anteriormente, el proyecto se orientó por el siguiente objetivo general: explorar las prácticas y experiencias de movilidad cotidiana de NNA estudiantes de segundo ciclo básico en establecimientos educacionales de la comuna de Santiago, identificando barreras y facilitadores en torno a MIN, transporte activo y bienestar, así como similitudes y diferencias en relación a esta temática en el contexto internacional, con miras a generar recomendaciones en esta dirección a nivel local.

Figura 2*Ubicación aproximada de escuelas participantes en mapa de comuna de Santiago*

Nota. Realizada en www.arcgis.com

Método

El proyecto constituye un estudio cualitativo de pequeña escala, ejecutado en dos escuelas de la comuna de Santiago. Además de entrevistas iniciales con la dirección de cada establecimiento, se invitó a participar de dos talleres lúdicos a niñas/os de segundo ciclo básico —10 a 14 años—, rango que desde el campo de la movilidad de la niñez a nivel internacional se plantea como el momento en que NNA inician un proceso de movilidad más autónoma o con nuevas compañías.

Las dos escuelas con que trabajamos son establecimientos públicos, con educación prebásica y básica. Ambas presentan una categoría de desempeño escolar medio-bajo. En consistencia con las tendencias demográficas de la comuna, las dos escuelas muestran una composición de estudiantes mayoritariamente migrantes de grupo socioeconómico medio-bajo y bajo. En este contexto, si bien no era parte del objetivo original del proyecto observar las movilidades específicas de la niñez migrante en Chile, el grupo resultante de participantes en ambas escuelas estuvo compuesto por una gran mayoría de NNA migrantes, provenientes principalmente de Venezuela, Perú, Ecuador, Haití, Bolivia y Colombia.

Nuestro diseño metodológico no siguió un enfoque de métodos «amigables» con grupos específicos (como niñez, adolescencia o población migrante) sino a una aproximación que permitiera sintonizarnos con las culturas de comunicación (Christensen & James, 2000) que encontráramos en el trabajo de campo, con técnicas que ofrecieran

medios diversos de expresión escritos, orales, visuales, artísticos (siguiendo la noción de enfoque mosaico de Clark, 2017). La secuencia metodológica desarrollada permitió alcanzar profundización temática con la/os participantes, quienes lograron apropiarse de la problemática de estudio, planteando con claridad aspectos que consideran favorables o problemáticos de los espacios que habitan y de sus movimientos a través de ellos, dando cuenta además de aspectos identitarios y diferenciaciones socioeconómicas desde sus perspectivas, relevando categorías interseccionales en sus prácticas y experiencias móviles. El trabajo de campo se realizó durante el invierno y primavera de 2024, entre junio y octubre.

Trayectopia

La primera instancia de trabajo fue Trayectopia, un juego de cartas creado por el Núcleo Milenio Movilidades y Territorios (Jirón *et al.*, 2023; Movyt, 2021), que busca promover la reflexión sobre prácticas y experiencias de movilidad. En cada escuela dieciséis y veinticuatro participantes, respectivamente, trabajaron en grupos escogiendo un destino común dentro de Santiago. Individualmente, cada participante creó un personaje y una historia sobre cómo su personaje llegó al destino común. Esta instancia permitió abrir el tema de la movilidad cotidiana a NNA participantes, así como darnos una idea del tipo de trayectos que cada una/o realizaba.

Taller de diarios móviles

En segundo lugar, se desarrolló el taller de diarios móviles, cuadernos temáticos creados por la ONG La Reconquista Peatonal,¹ enfocados en la experiencia del trayecto casa-escuela-casa. Los diarios generaron una reflexión respecto a recorridos cotidianos, considerando las materialidades, sensaciones, olores, gustos y emociones asociados a sus recorridos, permitiéndonos aproximarnos a los patrones de movilidad (tiempo, compañía, transporte) y aspectos que NNA disfrutaban o consideran difíciles o desagradables en sus trayectos. Este segundo taller se llevó a cabo con quince estudiantes en una escuela, y con dieciséis estudiantes en la otra, quienes habían participado del primer taller.

Entrevistas en profundidad

Las entrevistas se concentraron en contextualizar geográfica y socialmente a cada participante, profundizar en temáticas emergentes de los talleres, especialmente en rela-

¹ <https://www.lareconquistapeatonal.org/diariosmoviles>

ción a sus prácticas (trayectorias, medios de transporte, compañía, uso del teléfono móvil u otras tecnologías móviles, barreras de accesibilidad) y experiencias de movilidad (riesgos y beneficios percibidos, aspectos emocionales asociados a las prácticas de movilidad, significación de los trayectos), además de las licencias parentales de MIN. Se realizaron diez entrevistas en profundidad, con una duración aproximada de una hora, en salas facilitadas por cada escuela, a un total de cinco niñas y cinco niños.

Foto-elicitación

La foto-elicitación propone una alternativa visual de expresión, enfocada en aspectos no discursivos que suelen quedar fuera de aproximaciones basadas solo en entrevistas (Luttrell, 2020; Varvantakis & Nolas, 2021; Varvantakis & Nolas, 2019). Se entregaron cámaras desechables a quienes participaron de las entrevistas en profundidad, para que hicieran un registro fotográfico de lo que para ellas/os era relevante en relación a sus movilidades cotidianas. Las fotografías fueron impresas, y se realizó una entrevista no estructurada en torno a las imágenes. Al final de la entrevista eligieron entre cuatro y seis fotografías para poner en postales individuales, las cuales diseñamos e imprimimos para darles como regalo al final del trabajo de campo.

Los datos resultantes del trabajo de campo fueron organizados en carpetas en papel y en digital (Drive y ATLAS.ti), por escuela y por instancia metodológica. El material fue analizado desde un enfoque de teoría fundamentada por diferentes miembros del equipo, generando códigos conducentes a las categorías temáticas presentadas en la siguiente sección.

Consideraciones éticas

La investigación tuvo por referente ético las orientaciones éticas de Eric charter (Unicef, 2022). Para la participación de cada niña/o, se requirió la firma de un consentimiento informado por parte de sus madres/padres o tutoras/es y un asentimiento informado para las/os niñas/os.

Resultados

Prácticas de movilidad

Formas de transporte, interdependencias y acompañamientos

A través de las entrevistas y diarios pudimos constatar que la mayoría de las/os participantes del estudio vivía cerca de la escuela a la que asistía, a distancias que consideraban caminables (entre cinco y cuarenta minutos de caminata). Mientras en las mañanas en alguna/os eran acompañados en transporte público o caminando —por sus madres o abuelas— o conducidos en auto —por padres/padrastros—, en las tardes la mayoría caminaba, ya que las/os adultas/os no estaban disponibles a esa hora para recogerlos. En este contexto, el caminar era la principal forma de transporte utilizada por este grupo, combinada con el uso de transporte público (metro o bus). Pero, en general, el transporte público estaba más bien asociado a salidas recreativas los fines de semana, cuando las familias se desplazaban hacia destinos fuera de la comuna. La mayoría de los participantes señaló preferir caminar más que andar en auto o en transporte público: por un lado, porque la caminata era un momento de interacción con seres queridos y, por otro, porque el transporte público estaba asociado a ir de pie y a sentimientos de claustrofobia.

Respondiendo a la pregunta sobre con quién/es y con qué objetos/materialidad se movilizaban (en diarios y entrevistas, así como a través de las historias creadas en Trayectoria) observamos tres compañías principales: la familia, las/os amigas/os y las mascotas. Como cuarto punto, se observó que el teléfono celular era utilizado de forma esporádica para comunicarse con sus seres queridos o para jugar, más no como una herramienta para trasladarse.

En cuanto al acompañamiento, tal como se mencionó, se observa una diferencia entre los trayectos de ida y de vuelta. En la mañana, el viaje coincide con la salida de madres/padres hacia sus trabajos; por lo tanto, resulta posible acompañarles. En algunos casos, sin embargo, hacer este trayecto juntos implicaba llegar a la escuela muy temprano —incluso antes de que se abran las puertas de ingreso—, de manera que las/os adultas/os llegaran a tiempo a sus trabajos. Estas/os niñas/os debían esperar en la calle, sin compañía de su madre/padre (una situación que enfatizaron como negativa, ya que pasaban frío y, a veces, sentían temor, especialmente en invierno).

En las tardes, en cambio, era común que NNA se fueran a sus casas sin compañía adulta, siendo frecuente que hermanas/os mayores recogieran a las/os más pequeñas/os. En estas situaciones, las familias debían firmar un permiso especial, y las/os niñas/os

contaban con una credencial que les autorizaba a salir sin un adulto —situación planteada con preocupación de parte de las directoras de estos establecimientos, haciendo eco de la problematización de las parentalidades migrantes observada por Calquín *et al.* (2022).

También observamos la existencia de arreglos «intermedios», en que grupos de niña/os caminaban junto a un/a adulta/o que no es de la familia, quien prestaba un servicio informal de cuidados en movimiento. Por ejemplo, Isidora y Gabriela se iban a sus casas en la tarde junto a la abuela de un compañero, y junto a un grupo de unos ocho niños y niñas que compartían el mismo arreglo. Así mismo, otras/os participantes relataron hacer el camino de vuelta a casa en compañía de amigo/as, sin adultas/os, siendo este uno de los aspectos más disfrutados de sus movi­lidades cotidianas. El recorrido adquiere un sentido diferente al realizarse juntas/os, pues se transformaba en un espacio de juego y/o conversación, de jugar a tocar timbres, cantar, hablar o compartir algo de comer, como muestra la figura 3.

Figura 3

Isidora y Gabriela retratan el momento de compartir dulces con sus compañera/os de camino



Nota. Foto tomada por Isidora y Gabriela en el ejercicio de foto-elicitación.

Otro tipo de compañía que aparece en los relatos fueron los perros. La mayoría de las/os participantes tenía uno y eran responsables de sus paseos, siendo estos uno de los primeros motivos para comenzar a recorrer el barrio sin compañía adulta. El paseo de mascotas constituye una forma de familiarizarse con los territorios habitados, sus vecinos (humanos y más que humanos) y calles. Jimena, una niña de 14 años, nos contó:

J: Sí, como que yo lo paseo (a Jim) o están saliendo o están entrando y yo los saludo y veo al perrito y mi perrito ve al perrito.

E: ¿Tú saludas a las personas que van con los perritos?

J: Los dos, naturalmente. Más a los perritos que a las personas. Ay, perrito chico. Y se acercan. (Entrevista Jimena, figura 4)

Figura 4

Tras los pasos de Jim. Jimena pasea a su perro



Nota. Foto tomada por Jimena en el ejercicio de foto-elicitación.

Al mismo tiempo, salir junto a sus perros generaba un sentimiento de mayor seguridad que si salieran solos, como señala José:

E: ¿No te da miedo?

J: Porque está Amelia.

E: Amelia te protege.

J: Sí, los muerde. (Entrevista José e Ignacio)

Si bien las/os participantes vincularon el pasear a sus perros y la existencia de más perros en el barrio a aspectos positivos como el salir sin adultas/os y sentirse seguros, plantearon también problemáticas relativas a la tenencia irresponsable de mascotas, y a la gran cantidad de perros en la comuna, siendo la caca de perro un factor característico que emergió como aspecto desagradable y muy presente dentro de sus trayectos cotidianos:

Hay calles donde pasean a sus perros y huele a pupú. Por lo menos en la calle que nosotros corremos al parque, ahí hacen pupú. Pero normalmente la gente es higiénica y botan la basura, los pupús en la bolsa. (Entrevista Gabriela e Isidora)

Finalmente, en cuanto al uso del teléfono móvil, este apareció en los recorridos de forma marginal. Su visibilidad se vio vinculada sobre todo a la comunicación a larga distancia con familiares, como abuelas/os, tías/os, primas/os, papás, entre otros. En este sentido, observamos redes de apoyo familiares y vínculos que se extienden por distintas partes del mundo, sostenidas a través de movi­lidades virtuales.

Actividades, destinos y motivos de viaje

Más allá de la escuela, los viajes cotidianos de las/os participantes se orientaban hacia espacios recreacionales deportivos y comerciales, espacios recreacionales familiares, espacios religiosos y espacios laborales informales, espacialidades a las que pudimos acceder a través de la foto-elicitación principalmente, y también en torno a los destinos escogidos en Trayectopia.

Dentro de los espacios recreacionales deportivos se mencionaron parques, plazas, canchas deportivas y gimnasios. Las plazas aparecieron principalmente como lugar de paso en el camino hacia otro destino, al que NNA van si es que el adulto acompañante tiene tiempo, o si tienen autorización para ir solas/os o con amigas/os, como un espacio de juego y actividad deportiva no organizada. También aparecen como destino para pasear a sus mascotas. Los parques (entendidos como áreas verdes de mayor envergadura que la plaza) son destino de fin de semana, con la familia o amigas/os.

Las canchas deportivas pueden ser espacios públicos municipales, en el barrio, o espacios más ambiguos entre lo público y privado, en el que se desarrollan actividades deportivas gratuitas o pagadas, espontáneas —como, por ejemplo, ir a jugar básquet a la cancha de la esquina— u organizadas, como las clases de fútbol de «la Vinotinto» (apodo de la selección venezolana) en otra comuna de Santiago (figura 5), donde dos participantes entrenaban junto a otros niños venezolanos:

E: Oye, ¿de qué equipo es esa camiseta?

J: La Vinotinto.

E: ¿Y de dónde es?

J: Bueno, es que en sí de Venezuela, pero está aquí en Chile y tiene seis sedes. Florida, la que está aquí, en Viña, Independencia, Raulí, Talca y San Miguel. (Foto-elicitación José)

Figura 5

La Vinotinto en Santiago, Chile: José retrata la cancha donde entrena



Nota. Foto tomada por José en el ejercicio de foto-elicitación.

En cuanto a los espacios recreacionales-comerciales, aparecieron locales y centros comerciales, comida rápida, *mall* chino y almacenes. Nombraron cadenas de comida rápida donde NNA van después del colegio con amigas/os, sin necesariamente consumir, como señaló Jimena en relación a una sucursal de KFC retratada en sus fotos: «Es cómodo estar allá... Más que todo me gustan los lugares donde puedo estar, donde puedo quedarme a hacer cualquier cosa. Por ejemplo, uno se puede ir a sentar ahí sin comprar» (Entrevista Jimena).

Los almacenes de barrio también resaltaron como destino inicial de viaje autónomo, lugares cercanos donde atienden personas relativamente conocidas, a donde las/os participantes iban a hacer compras de interés personal o familiar donde pueden, además, encontrar productos alimenticios de sus países de origen.

Las visitas a familiares dentro de la ciudad también aparecieron como un destino de viaje frecuente. Otro lugar de destino fueron los espacios religiosos o iglesias, relevantes como red social y marco moral. Se plantearon como un destino familiar de los domingos, pero de allí derivaron también actividades específicas para NNA, como escuelas dominicales, grupos scout o grupos de juventudes, a los que algunas/os NNA asisten.

Finalmente, los espacios laborales informales familiares, como la venta ambulante o en ferias libres, fueron señalados como espacios donde NNA hacían compañía y ayudaban a sus madres (figura 6).

Figura 6*Puesto de feria de la mamá de Diana*

Nota. Foto tomada por Diana en el ejercicio de foto-elicitación.

Como hemos visto aquí, resulta evidente que las movilidades cotidianas de NNA les permiten acceder a actividades e interacciones sociales en los lugares de destino. Tal vez menos evidente es el hecho de que sus movilidades constituyen en sí mismas actividades e interacciones sociales en movimiento. Especialmente en los viajes como peatones, NNA se refieren a las conversaciones con sus mamás, hermanos o amigos como uno de los aspectos favoritos de sus recorridos:

E: ¿Y qué te gusta entonces de tus trayectos?

D: Que siempre que voy a cualquier lado está mi mamá. En vez de mamá e hija somos amigas y hay muchas risas entre las dos, chismeamos... hay muchas risas. (Foto-elicitación Daniela)

Se trata de un espacio de afecto y comunicación, valorado como tal. Los relatos refuerzan la idea de que la movilidad en sí permite la creación y mantención de vínculos e identidades relacionales tales como el hacerse hija, madre, amiga, etcétera, en movimiento (Cortés-Morales, 2020).

Es importante destacar que, para todos aquellos trayectos caminados, la movilidad de NNA es en sí una forma de actividad física no organizada. Lo anterior se ve intensificado cuando los recorridos son hechos junto a sus pares y se tornan juego, como correr al tocar timbres, saltar, etcétera. Algunas niñas hablaron de cantar juntas en el camino, actividad que combinan con el conversar y jugar.

Experiencias de movilidad

Percepciones de riesgo y tácticas de movilidad

Los relatos de movilidad de las/os participantes entrelazan percepciones de riesgo propias y de otros, especialmente de sus mamás, familias y medios de comunicación, tanto en relación con el crimen y los extraños, como al tráfico vehicular. Señalaron, además, tácticas a través de las cuales abordan, evitan o disminuyen estos riesgos.

Basados en sus propias experiencias con extraños, las/os participantes enfatizaron la presencia de personas que consumen alcohol o drogas en el espacio público. Si bien no aparecen en sus relatos situaciones de peligro o encuentros violentos, se trata de situaciones que les incomodan o atemorizan, y que juzgaron como actividades inapropiadas al ser realizadas en estos espacios. En palabras de Isidora:

Yo creo que la gente que puede tomar, pero no siempre, no siempre, porque te hace mal y actúas, hace que la gente actúe como violento. Entonces siento que no es que no puedan hacer eso, sino que ese comportamiento. (Entrevista Isidora y Gabriela)

Un temor que apareció en los discursos de NNA son los delitos cometidos en el espacio público, y el riesgo de ser víctima de ellos. En cuanto a una percepción con base en la propia experiencia o las de sus pares, el robo del teléfono celular resulta en que prefieran no llevar sus teléfonos celulares a la escuela, o si los llevan jamás usarlos en el camino. Tal vez como táctica para minimizar esta percepción, algunos participantes dramatizaban la inseguridad de sus barrios, contrastándolos con los lugares en que han vivido antes o de los cuales provienen sus familias. Sin embargo, la posibilidad de ser víctima de secuestro apareció como el principal temor de sus familias a la hora de darles permiso para moverse sin compañía adulta. En los relatos de las/os participantes aparecen estrategias de resguardo, como no hablar con desconocidos, así como estrategias para sortear distintos tipos de dificultades, esto con el objeto de evitar conflictos en el camino, además de rutas acordadas con sus familias.

En cuanto a riesgos asociados al tráfico vehicular, estos aparecieron en los discursos de las/os participantes en relación con lugares específicos —como cruces que forman parte de sus rutas— más que como un tema abstracto o generalizado:

Hubo un choque con un bebé, una abuelita que iban en el auto (...) y un carro de acá, como que (...) retrocedió, se fue para allá y luego retrocedió así otra vez (...) y parece que no hay semáforo. Igual es peligroso cruzar por ahí porque (...) hubo varios choques que yo

vi y fue como que muy impactante porque yo estaba caminando por ahí y con que el coche se volteó así. (Foto-elicitación Diana)

De esta forma, algunas de sus rutas estaban definidas en torno a evitar cruces que consideraban peligrosos o a buscar cruces peatonales o semáforos cuando las calles tenían tráfico muy intenso, aunque esto significara caminar varias cuadras más. Las/os participantes se mostraron precavidas/os y alerta en relación a cruzar calles, y al menos en sus relatos no parecen querer desafiar normas peatonales para acortar distancias:

Siempre como a la misma hora que estoy en una esquina, el semáforo está en verde y yo digo no tengo que apurarme porque se va a poner rojo, tengo que volver a esperar, esperar. Bueno, y siempre que espero, a veces como que cuando se pone verde me quedo como unos segunditos ahí esperando que todos los carros se paren y todo se pare para pasar. Porque me da como miedo que de repente apenas se ponga en verde, cruce un carro que no se haya detenido y siga de largo. (Foto-elicitación Jimena)

Los riesgos percibidos son abordados a través de tácticas que permiten a NNA sentirse más confiados o abordarlos de manera que no resulte en una paralización de sus movi­lidades y de su deseo de moverse en compañía de amigas/os y cada vez a más lugares. En general, las/os participantes señalaron conocer bien sus posibles rutas y los riesgos que cada una conlleva. El conocimiento territorial de NNA se entiende como la táctica base para abordar los desafíos de sus movi­lidades cotidianas, así como para plantearse frente a sus familias como sujetos capaces de cierta autonomía en el movimiento. Además, se revela cierta aceptación de los riesgos como parte de vivir y moverse:

Entonces es como vivir la vida con miedo, mi mamá me dice tú sabes que perdón, pero es que me da miedo que te agarren. Yo sé que soy sobreprotectora, pero es por eso. Yo la otra vez le dije, pero mami, o sea, no quiero vivir mi vida con miedo. Si vas a vivir la vida con miedo, mejor no vivirla. ¿O sea, no, pero o sea, como que para qué vas a estar siempre con miedo? No vas a disfrutar bien. (Entrevista Gabriela e Isidora)

En este punto, NNA marcaron una diferencia entre sus percepciones y las de sus madres y padres señalando, por ejemplo, que ellas sí están listas para moverse autónomamente, pero sus madres no lo están, una distinción que resuena con discusiones previas en relación a los riesgos percibidos por padres e hijos en otros contextos (Pain, 2016).

Percepciones del entorno

Uno de los aspectos que NNA disfrutaban al caminar era la posibilidad de gozar del paisaje, encontrarse con sus amistades, jugar, ir a la plaza, conversar con sus amistades o con sus familiares. Además, mencionaron elementos sensoriales como oler las flores (en el caso de las niñas), escuchar a los pajaritos, oler a tierra mojada en el parque o saludar a los perros. Por otra parte, hay elementos que les desagradan del paisaje —especialmente a las niñas—, como la basura, los malos olores, el excremento y veredas en malas condiciones, aspectos que asociaban a descuido a nivel municipal, tenencia irresponsable de mascotas, y la alta cantidad de personas en situación de calle. Varias/os mencionaron el asco como un sentimiento predominante al caminar por ciertos sectores, evitando pasar por algunas esquinas y calles, alterando sus rutas como respuesta a sus percepciones sensoriales.

Discusión

Movilidad autónoma, transporte activo y movilidad como actividad social

Como hemos señalado en la introducción de este artículo, entre las principales problemáticas observadas a nivel internacional en el campo de la movilidad de la niñez se encuentra la disminución del transporte activo, frecuentemente asociada a la disminución de la movilidad autónoma y de oportunidades para la interacción social de NNA en sus trayectos (Dodd *et al.*, 2021; Marzi & Reimers 2018; Orellana *et al.* 2024).

Los resultados de nuestra investigación se acercan a los observado en otros contextos latinoamericanos en cuanto a que NNA de escuelas públicas se transportan predominantemente como peatones hacia sus escuelas (Humberto *et al.*, 2020), cuestionando la universalidad de las problemáticas planteadas en contextos del norte global acerca de la movilidad de NNA (Orellana *et al.*, 2024). Esto parece sostenerse en la cercanía entre casa y escuela, así como en la posibilidad movilidad autónoma hacia la que gran parte de los participantes estaban transitando.

Es importante destacar que, en general, los trayectos autónomos aparecieron como un proceso en que se combinaban trayectos acompañados (en la mañana, por ejemplo, con itinerarios autónomos a la salida de la escuela). También es importante destacar que incluso entre quienes disfrutaban de moverse solos o con sus pares, los viajes en compañía de sus familias son apreciados y disfrutados y, en algunos casos, el moverse solos

no era una elección, sino la única opción cuando ningún adulto puede acompañarlos, por ejemplo a la hora de salida, limitación que NNA entendían como resultado de los horarios laborales de sus padres.

Es posible por lo tanto plantear que los trayectos caminados por NNA presentan en sí mismos una oportunidad para la actividad física no organizada, no solo por el caminar en sí, sino porque en ellos NNA disfrutaban de pasar casualmente a la plaza a jugar a la pelota o corren con sus amigos mientras se desplazan. Además, el grupo participante mostró valorar fuertemente y practicar regularmente actividad física organizada.

Al mismo tiempo, en consonancia con observaciones emergentes desde otras latitudes (Romero & Christensen, 2009; Nansen *et al.*, 2014), se observa que para NNA la movilidad es una práctica preferentemente social, priorizando la posibilidad de moverse en compañía de otros, sean estos familiares adultos/os, hermanos, amigos o animales. A su vez, los resultados sostienen la idea de que NNA prefieren moverse por rutas con mayor presencia de personas, almacenes, más actividad social (Nansen *et al.*, 2014) y también más áreas verdes.

Problemáticas situadas y condiciones interseccionales

Nuestro estudio muestra que NNA de 10 a 14 años en Santiago Centro sí comienzan un proceso de transición hacia movilidades autónomas, que sus movilidades constituyen predominantemente formas de transporte activo, que sí encuentran oportunidades para el encuentro con otros a través de sus trayectos y que, en gran medida, aprecian y desean que sus familias o pares acompañen sus trayectos. En la literatura internacional, lo que hace la movilidad acompañada por adultos problemática es su vínculo con la restricción del transporte activo y la limitación de oportunidades de encuentro con otros y vínculo con el espacio público. En el caso estudiado, por lo tanto, las movilidades de NNA participantes no se mostraban problemáticas en cuanto a una falta de autonomía (la cual se definiría como progresiva y en proceso) ni con una limitación significativa del transporte activo. Sus problemáticas apuntan más bien a condiciones interseccionales y estructurales que limitan sus posibilidades de escoger cómo o con quién moverse, y que dan forma a entornos inseguros e inhóspitos que, a su vez, generan experiencias negativas de movilidad, a la vez que plantean riesgos que influyen en las negociaciones que sostienen los NNA con sus familias cuando desean comenzar a moverse en compañía de pares o sola/os, y que, en algunos casos, realmente atentan contra su integridad, salud y bienestar.

Las condiciones interseccionales que identificamos en este estudio como relevantes en dar forma a las prácticas y experiencias de movilidad de NNA en Santiago Centro se refieren a: clase, territorio, condición migrante y género. En conjunto, clase social y territorio —entendidos en un contexto de segregación residencial socioeconómica— limitan las posibilidades de las familias en cuanto a lugar de residencia, y recursos económicos, materiales y de tiempo. Estos definen las formas en que NNA pueden moverse, su acceso a transporte privado y público, la disponibilidad de miembros de la familia para su cuidado en movimiento, el acceso a telefonía/internet móvil, entre otros aspectos. Al mismo tiempo, el territorio implica condiciones materiales, infraestructurales y de accesibilidad particulares.

El pertenecer a familias de origen migrante se vincula a sus prácticas y experiencias de movilidad en diferentes formas: definiendo las redes familiares y sociales de las que disponen las familias para organizar los cuidados y trayectos de NNA; planteando otras ciudades y territorios como puntos de comparación desde los cuales se percibe y significa el espacio público y las movilidades; movilizandoculturas de crianza, actividad física y de movilidades diferentes a las locales. El género, como categoría interseccional, se manifiesta principalmente en relación con las aprehensiones expresadas por NNA, tanto propias como de sus padres, en cuanto a los riesgos que presentarían sus trayectos, así como en relación con la percepción sensorial de los entornos de sus trayectos.

Fortalezas, limitaciones y recomendaciones

Entre las fortalezas del estudio presentado cuenta el haber sido realizado a través de una metodología que releva la perspectiva de la niñez como protagonistas del fenómeno en cuestión. Nuestros resultados y discusión complementan, en este sentido, los planteamientos generados desde estudios que se han enfocado, por ejemplo, en las licencias parentales conforme a la movilidad de NNA (Shaw *et al.*, 2015). Lo anterior nos ha permitido desarrollar una panorámica general de la movilidad cotidiana de NNA desde la perspectiva situada y particular de la niñez que habita el territorio de Santiago Centro, identificando formas específicas en que se manifiestan problemáticas tanto locales como más generalizadas de la movilidad de NNA.

Si bien esta perspectiva situada constituye una fortaleza del estudio, y permite discutir desde un contexto específico temáticas más amplias, implica también una limitación en cuanto a que los resultados, discusión y recomendaciones que de este emergen no son directamente aplicables a cualquier grupo social o contexto geográfico y cultural.

Esta limitación genera, a su vez, la necesidad de impulsar más estudios en esta temática enfocados en grupos diversos y contextos específicos de Chile y Latinoamérica, de manera de permitir una panorámica más general para la región que genere una agenda de investigación de movibilidades de la niñez en Latinoamérica.

En cuanto a recomendaciones de planificación y política pública en diversos niveles y sectores de gobernanza, enfatizamos las siguientes:

1. En el plano familiar y escolar, sugerimos la realización de talleres que apunten a fortalecer el conocimiento territorial y de sistemas de transporte urbano locales para NNA y sus familias, que visibilicen los conocimientos que ya poseen NNA, enfatizando la relevancia de MIN para su bienestar y ejercicio de su ciudadanía.
2. En un plano integrador entre familias, escuelas y municipios, señalamos la necesidad por parte de NNA de más instancias de participación y canales de comunicación en que sus perspectivas sean relevadas, además de espacios donde se encuentren con sus pares.
3. En un plano municipal, una forma concreta de mejorar las experiencias cotidianas de movimiento de NNA tiene relación con políticas enfocadas en el mejoramiento de las condiciones materiales del espacio público que, a su vez, mejoren la experiencia sensorial y existencia/percepción de riesgos que NNA tienen en sus recorridos.

Orientándonos hacia un plano que integre lo organizacional a nivel local con la gobernanza interniveles, planteamos que el bienestar de este NNA no sea entendido como un asunto exclusivamente privado y familiar, sino colectivo y social.

Pasando a un plano intersectorial, las políticas en torno a temas como el acceso a establecimientos educativos y flexibilidad laboral deben considerar las implicancias que tienen en la vida cotidiana de NNA, específicamente en términos de su movilidad y bienestar.

Referencias

- Al-Mosaind, M. (2019). The effect of age & gender on children's mobility in Riyadh's neighborhoods. *Heliyon*, 5(3), e01327. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2019.e01327>
- Brown, C., de Lannoy, A., McCracken, D., Gill, T., Grant, M., Wright, H., & Williams, S. (2019). *Special issue: Child-friendly cities* [Editorial]. *Cities & Health*, 3(1-2), 1-7. <https://doi.org/10.1080/23748834.2019.1682836>

- Calquín, C., Galaz, C., & Magaña, I. (2022). Intervención y familias migrantes: análisis crítico de la «vulnerabilidad» desde los/las profesionales. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 20(2), 1-23. <https://doi.org/10.11600/rlcsnj.20.2.5326>
- Chile Actívale. (2022). *Último reporte de notas*. Autor.
- Christensen, P., & Cortés-Morales, S. (2016). Children's mobilities: Methodologies, theories, and Scales. En C. Ni Laoire, A., White, & T. Skelton (Eds.), *Movement, mobilities, and journeys*, (pp. 1-32). Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-4585-93-4_17-2
- Christensen P., & James A. (2000). Researching children and childhood: Cultures of communication. En P. Christensen, & A. James (Eds.), *Research with children: Perspectives and practices*. Falmer.
- Clark, A. (2017). *Listening to young children: A guide to understanding and using the mosaic approach*. Jessica Kingsley Publishers.
- Clement, S., & Waitt, G. (2018). Pram mobilities: Affordances and atmospheres that assemble childhood and motherhood on-the-move. *Children's Geographies*, 16(3), 252-265. <https://doi.org/10.1080/14733285.2018.1432849>
- Cooper, A., Andersen, L., Wedderkopp, N., Page, A., & Froberg, K. (2005). Physical activity levels of children who walk, cycle or are driven to school. *American Journal of Preventive Medicine*, 29(3), 179-184. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2005.05.009>
- Córdoba-Calquín, C. A., Farris, M., & Rojas, K. (2017). Discutir la segregación socioeconómica escolar en términos territoriales: la influencia diferenciada de la fragmentación urbana y la movilidad cotidiana. *Investigaciones Geográficas*, (92). <https://doi.org/10.14350/rig.54766>
- Córdoba-Calquín, C., Rojas-Patuelli, K., & González-Lagos, R. (2022). Segregación escolar de estudiantes migrantes en escuelas de Santiago, Chile. *Magis. Revista Internacional de Investigación en Educación*, 15, 1-31. <https://doi.org/q3kf>
- Cortés-Morales, S. (2020). Bracelets around their wrists, bracelets around their worlds: Materialities and mobilities in (researching) young children's lives. *Children's Geographies*, 19(3), 364-376. <https://doi.org/10.1080/14733285.2020.1789559>
- Cortés-Morales, S., de Campos, G., & Acevedo-Rincón, J. (2021). Movilidades infantiles en pandemia: develando espacialidades invisibles de la niñez en Latinoamérica. *Revista Desidades. Revista Electrónica de Divulgación Científica de la Infancia y la Juventud*, 30.
- Dodd, H., FitzGibbon, L., Watson, B., & Nesbit, J. (2021). Children's play and independent mobility in 2020: Results from the British children's play survey. *International journal of Environmental Research and Public Health*, 18(8), 4334. <https://doi.org/q3kp>

- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17(5), 377-384. <https://doi.org/dn4vzh>
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Nordgaard, T., & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703-710. <https://doi.org/fm63j7>
- Hermida, C., Naranjo, G., Peña, J., Quezada, A., & Orellana, D. (2021). Avances en el conocimiento de la relación entre la movilidad activa a la escuela y el entorno urbano. *Revista de Urbanismo*, (45), 182-198. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2021.58168>
- Hernández, S. (2021). La casa, la escuela y el barrio: la movilidad peatonal independiente en las y los estudiantes de bachillerato del Instituto Luis Vives, Ciudad de México. *Economía Creativa*, (14), 75-115. <https://doi.org/10.46840/ec.2020.14.04>
- Hillman, M., Adams, J., & Whitelegg, J. (1990). *One false move: A study of children's independent mobility*. Policy Studies Institute.
- Huertas-Delgado, F., Chillón, P., Barranco-Ruiz, Y., Herrador-Colmenero, M., Rodríguez-Rodríguez, F., & Villa-González, E. (2018). Parental perceived barriers to active commuting to school in Ecuadorian youth. *Journal of Transport & Health*, 10, 290-296. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.05.102>
- Humberto, M., Pizzol, B., Moura, F., Giannotti, M., & de Lucca-Silveira, M. P. (2020). Investigating the mobility capabilities and functionings in accessing schools through walking: A quantitative assessment of public and private schools in São Paulo (Brazil). *Journal of Human Development and Capabilities*, 21(2), 183-204. <https://doi.org/gtpxs3>
- Instituto Nacional de Estadísticas. (2017). *Censo de población y vivienda 2017*. Autor.
- Jirón, P., Imilan, W., & Barra, V. (2023). Moving, playing, storytelling: The uses of trayectoria to situate mobility experiences in urban design, planning, teaching, and research. *Transfers*, 13(3), 21-39. <https://doi.org/10.3167/TRANS.2023.130304>
- Kemp, N., Josephidou, J., & Bolshaw, P. (2025). «Tiny humans» outdoors: Understanding the factors that mediate opportunities for babies and toddlers. *Children's Geographies*, 23(2), 219-236. <https://doi.org/10.1080/14733285.2025.2479683>
- Leventhal, T. (2018). Neighborhood context and children's development: When do neighborhoods matter most? *Child Development Perspectives*, 12(4), 258-263. <https://doi.org/10.1111/cdep.12296>
- Luttrell, W. (2020). *Children framing childhoods: Working-class kids' visions of care*. Policy Press. <https://doi.org/10.56687/9781447353324>
- Mackett, R., & Thoreau, R. (2015). Transport, social exclusion and health. *Journal of Transport & Health*, 2(4), 610-617. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.07.006>

- Margarit, D., & Galaz, C. (2018). Espacios barriales y convivencia: reflexiones sobre las concentraciones de población inmigrada y la territorialidad urbana. *Rumbos TS*, (17), 23-50.
- Marques, E., Pizarro, A., Mota, J., & Santos, M. P. (2014). Independent mobility and the relationship with moderate to vigorous physical activity in middle-school Portuguese boys and girls. *Journal of Physical Activity & Health*, 11, 1640-1643. <https://doi.org/10.1123/jpah.2013-0035>
- Marzi, I., & Reimers, A. K. (2018). Children's independent mobility: Current knowledge, future directions, and public health implications. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(11), 2441. <https://doi.org/10.3390/ijerph15112441>
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia [Chile]. (2023). *Síntesis de resultados Casen 2022: pobreza multidimensional*. Gobierno de Chile.
- Movyt. (2021). *Guía de aplicación*. <https://www.movyt.cl/sitio/wp-content/uploads/2021/06/TRAYECTOPIA-Guia-de-Aplicacion-1.pdf>
- Murray, L. (2009). Making the journey to school: The gendered and generational aspects of risk in constructing everyday mobility. *Health, Risk & Society*, 11(5), 471-486. <https://doi.org/10.1080/13698570903183889>
- Murray, L., & Cortés-Morales, S. (2019). *Children's mobilities: Interdependent, imagined, relational*. Palgrave Macmillan.
- Nansen, B., Gibbs, L., MacDougall, C. Vetere, F. Ross, N., & McKendrick, J. (2014). Children's interdependent mobility: compositions, collaborations and compromises. *Children's Geographies*, 13(4), 467-481. <https://doi.org/10.1080/14733285.2014.887813>
- O'Brian, M., Jones, D., Sloan, D., & Rustin, M. (2001). Children's independent spatial mobility in the urban public realm. *Childhood*, 7(3), 257-277. <https://doi.org/dmvmw2q>
- Observatorio Niñez. (2024). *Primer Informe Nacional del Bienestar de la Niñez*. Autor.
- Olsen, J., Mitchell, R., McCrorie, P., & Ellaway, A. (2019). Children's mobility and environmental exposures in urban landscapes: A cross-sectional study of 10-11 year old Scottish children. *Social Science & Medicine*, 224, 11-22. <https://doi.org/ghrz9q>
- Orellana, D., Hermida, C., Quezada, A., Andrade, J., & Ballari, D. (2024). Children's active mobility to school: Evidence from two Andean cities. *Sustainability*, 16(7), 2745. <https://doi.org/10.3390/su16072745>
- Orrmalm, A. (2020). The flows of things — exploring babies' everyday space-making. *Children's Geographies*, 19(6), 677-688. <https://doi.org/10.1080/14733285.2020.1866748>
- Palma, X., Chillón, P., Rodríguez-Rodríguez, F., Barranco-Ruiz, Y., & Huertas-Delgado, F. (2019). Perceived parental barriers towards active commuting to school in Chilean

- children and adolescents of Valparaíso. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(7), 525-532. <https://doi.org/10.1080/15568318.2019.1578840>
- Pain, R. (2016). Whose fear is it anyway? Resisting terror, fear and fear for children. En S. Smith (Ed.), *Fear: Critical geopolitics and everyday Life* (pp. 211-222). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315582054>
- Peach, L., Watson, D., Skeels, I., Ali, S., Bradley, P., Musse, S., & Allport, T. (2025). Multi-species encounters in the city: A more-than-human perspective on children's arts-based exploration of urban natural spaces. *Children's Geographies*, 23(2), 172-188. <https://doi.org/10.1080/14733285.2025.2476429>
- Pinillos-Patiño, Y., Herazo-Beltran, Y., Tocora-Andrade, R., Aramendiz-Mejía, J., Bote-llo-Montero, Y., Vulardy-Armenta, J. & Bravo-Córdoba, R. (2022). Transporte activo: distancia entre el hogar y la escuela. *Retos*, 44, 364-369. <https://doi.org/q3kg>
- Porter, G., Hampshire, K., Abana, A., Munthal, A., Robston, E., Mashiri, M. & Maponya, G. (2010). Where dogs, ghosts and lions roam: Learning from mobile ethnographies on the journey from school. *Children's Geographies*, 8(2), 91-105. <https://doi.org/dcmc5b>
- Razmilic, S. (2019). Inmigración, vivienda y territorio. En I. Aninat, & R. Vergara (Eds.), *Inmigración en Chile: una mirada multidimensional* (pp. 101-148). Fondo de Cultura Económica.
- Romero, M., & Christensen, P. (2009). Is children's independent mobility really independent? A study of children's independent mobility combining ethnography and GPS/mobile phones technologies. *Mobilities*, 4(1), 37-58. <https://doi.org/b8nfsc>
- Schoeppe, S., Duncan, M., Badland, H., Oliver, M., & Curtis, C. (2013). Associations of children's independent mobility and active travel with physical activity, sedentary behaviour and weight status: A systematic review. *Journal of Science and Medicine in Sport*, 16, 312-319. <https://doi.org/10.1016/j.jsams.2012.11.001>
- Secretaría Comunal de Planificación. (2014). *Antecedentes comunales de Santiago Centro*. Ilustre Municipalidad de Santiago.
- Shaw, B., Bicket, M., Elliot, B., Fagan-Watson, B., Macca, E., & Hillman, M. (2015). *Children's independent mobility: on international comparison and recommendations for action*. Policy Studies Institute. https://www.nuffieldfoundation.org/sites/default/files/files/7350_PSI_Report_CIM_final.pdf
- Smith, M., Amann, R., Cavadino, A., Raphael, D., Kearns, R., Mackett, R., Mackay, L., Carroll, P., Forsyth, E., Mavoia, S., Zhao, J., Ikeda, E., & Witten, K. (2019). Children's transport built environments: A mixed methods study of associations between perceived and objective measures and relationships with parent licence for independent

- mobility in Auckland, New Zealand. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(8),1361. <https://doi.org/10.3390/ijerph16081361>
- Strandell, H. (2014). Mobile phones in children's alter-school centres: Stretching of place and control. *Mobilities*, 9(2), 256-274. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.802488>
- Tuñón, I. (2014). *Derecho al juego: entre el tiempo escolar, los amigos y el espacio público. Niños/as entre 5 y 17 años en la Argentina urbana*. Serie del Bicentenario 2010-2016; boletín n.º 1. Observatorio de la Deuda Social de la Infancia. <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/8131/1/derecho-juego-entre-tiempo-escolar.pdf>
- Unicef. (2020). *Niños, niñas y adolescentes en Chile*. Autor. <https://www.unicef.org/chile/media/3636/file/Cifras%20de%20infancia.pdf>
- Unicef. (2022). *Ethical research involving children*. Autor. <https://childethics.com>
- Unicef. (2023). *Child friendly cities initiative*. Autor. <https://childfriendlycities.org>
- Unicef. (2025). *Los derechos de la infancia en las ciudades del mundo*. Autor. <https://www.unicef.es/publicacion/los-derechos-de-la-infancia-en-las-ciudades-del-mundo>
- Varvantakis, C., & Nolas, S.-M. (2019). Metaphors we experiment with in multimodal ethnography. *International Journal of Social Research Methodology*, 22(4), 365-378. <https://doi.org/10.1080/13645579.2019.1574953>
- Varvantakis, C., & Nolas, S.-M. (9 de noviembre de 2021). Picturing what really matters: How «photo-story» research can help make the personal, visible. *The Sociological Review*. <https://doi.org/10.51428/tsr.mtsg8567>
- Viego, V., & Gayone, M. (2023). El camino a la escuela: distancias entre hogares y unidades educativas en distintos estratos sociales. Análisis con microdatos georreferenciados de Bahía Blanca. *Revista Latinoamericana de Políticas y Administración de la Educación*, (18), 93-109.
- Whittle, R. (2018). Baby on board: The impact of sling use on experiences of family mobility with babies and young children. *Mobilities*, 14(2), 137-157. <https://doi.org/gqwkz7>
- Whittle, R. (2021). Towards interdependence: Using slings to inspire a new understanding of parental care. *Children's Geographies*, 20(5), 674-687. <https://doi.org/q3kq>
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Autor.