

## Transformándome en la “Sombra”<sup>1</sup>

Paola Jirón<sup>2</sup>

### Resumen

Este artículo propone una metodología híbrida e interdisciplinaria para entender la experiencia de la movilidad en la ciudad de Santiago de Chile, desde un punto de vista fenomenológico. Esta metodología corresponde al “seguimiento” de las prácticas de movilidad, que consiste en acompañar a los viajeros en sus desplazamientos y ocupaciones cotidianas por un periodo de tiempo. De esta manera, se intenta capturar las formas en que la movilidad es experimentada hoy en las ciudades por sus habitantes. En una primera sección, se entrega una descripción de las diversas maneras en que los métodos móviles han evolucionado; luego se explica el enfoque etnográfico de seguimiento adoptado para esta investigación, y se concluye con una descripción y análisis de un caso de estudio.

**Palabras clave:** movilidad urbana, seguimiento, etnografía, Santiago de Chile.

### Abstract

This article proposes a hybrid and interdisciplinary methodology to understand the experience of mobility in the city of Santiago de Chile, from a phenomenological point of view. This methodology is the “shadowing” of mobility practices, which consists of accompanying the travelers in their everyday journeys and occupations for a period of time. Thus, an attempt to capture the ways in which mobility in cities is experienced by its inhabitants is carried out. In the first section, a description of the different ways in which mobile methods have evolved is presented; secondly, the ethnographic approach adopted in this research is explained, and finally, the article concludes with the description and analysis of a case of study.

---

<sup>1</sup> “On becoming the shadow”. Publicado originalmente en Buscher, M. y otros (eds.) (2011), *Mobile methods*, Routledge. Revista Bifurcaciones agradece a la autora la generosa cesión de derechos que ha permitido esta traducción y publicación. Recibido el 10 de agosto de 2012, aprobado el 25 de octubre de 2012. Traducido por Diego Campos.

<sup>2</sup> Universidad de Chile. E-mail: paolajiron@uchilefau.cl

**Keywords:** urban mobility, shadowing, ethnography, Santiago de Chile.

### 1. Introducción

El filósofo alemán Martin Heidegger escribió sobre el uso de la fenomenología para entender la experiencia de estar en el mundo (Heidegger, 1999). De acuerdo con Seamon (2000, 161), esto implica que “es imposible preguntarse si acaso una persona hace al mundo o si el mundo hace a la persona, porque ambos existen juntos y sólo pueden ser interpretados correctamente en términos de una relación holística, estando-en-el-mundo”. Esta experiencia está siempre situada en un mundo y en una forma de estar.

Este artículo propone una metodología híbrida e interdisciplinaria para entender la experiencia de la movilidad en la ciudad de Santiago de Chile desde un punto de vista fenomenológico. Esta aproximación acepta que la totalidad de la experiencia nunca puede ser completamente aprehendida por el investigador, quien no puede comprender del todo cómo la experiencia de estar en movimiento acontece, por cuanto ésta siempre será parcial, incompleta, en curso, en transformación. Como explica Bruner (1986: 5), “nunca podemos conocer del todo la experiencia de otro, aun cuando tenemos tantas pistas y hacemos inferencias todo el tiempo”. ¿Cómo enfrentamos esta limitación? Geertz (1986) sugiere escuchar lo que, en palabras, imágenes y acciones, las personas dicen acerca de sus vidas. Este artículo sugiere embarcarse en un proceso reflexivo e intersubjetivo, desde no saber nada acerca de las múltiples e híbridas experiencias de movilidad, hasta estar cada vez más cerca de ellas, aproximándose cada vez más, pero nunca del todo, toda vez que, en el sentido de Heidegger, este “ser” es siempre el de alguien más. Este proceso reflexivo e intersubjetivo conlleva reevaluar los métodos al tiempo que se develan las experiencias, aceptando la propia posición y experiencia como parte de

la comprensión de las de los otros, y situando la experiencia en un contexto más amplio.

Acercarse a las experiencias requiere moverse con las personas, tanto físicamente como en la interacción (en diálogo e interacción incorporados), y en un sentido este artículo sugiere hacerlo acompañando a los viajeros urbanos, siguiendo sus prácticas. Este seguimiento implica “acompañar a personas seleccionadas en sus ocupaciones cotidianas por un periodo de tiempo” (Czarniawska, 2007: 17). Para esto, una aproximación etnográfica se presenta como la más adecuada, dada la posibilidad de sumergirse profundamente en la observación de una práctica estando presente, y entregando una descripción en profundidad de ella a través del trabajo de campo. Así, este “seguimiento” de las prácticas de movilidad, en cuanto empresa reflexiva, implica no sólo reconocer rutinas, sino también entrar en prácticas, diálogo e interacción en un compromiso constante con la personas de cuyas vidas forman parte. A lo largo de esto, la posición del investigador y los métodos de investigación necesitan ser adaptados reflexivamente.

Un entendimiento más profundo de las experiencias de movilidad múltiples e híbridas es importante, porque la movilidad es un rasgo omnipresente y es constitutivo de la vida contemporánea y el espacio urbano. Observando de cerca las experiencias, las ideas de fijación, permanencia y dualidad presentes en la mayoría de los análisis urbanos son cuestionadas, y las experiencias móviles emergen como procesos fluidos y multi-escalares en su complejidad localizada. Esta forma de analizar las prácticas de movilidad es parte del “giro hacia la movilidad” que está permitiendo considerables avances teóricos, metodológicos y prácticos en las ciencias sociales y en su papel en dar forma a las sociedades contemporáneas.

Los métodos móviles aquí presentados intentan capturar las formas en que la movilidad es experimentada hoy en las ciudades; esto implica adaptar, combinar y modificar métodos tradicionales de investigación. También significa que, tan importante como saber cuánto, a qué hora o de qué manera viajan las personas, la investigación sobre movilidad necesita examinar las experiencias de las prácticas de movilidad, esto es, la forma en que las personas representan, experimentan y dan significado a las movilidades en el modo en que preparan, incorporan y las construyen día a día. Esto requiere métodos de investigación, análisis, representación y negociación innovadores, lo que necesita a su vez métodos flexibles y dinámicos, por oposición a la estricta adherencia a herramientas predefinidas. Los métodos móviles propuestos están siempre en construcción, siempre transformándose.

Moverse con las personas -en el caso de esta investigación, habitantes urbanos en Santiago de Chile- de esta manera le permite al investigador ser testigo y compartir las experiencias y prácticas cotidianas de movilidad (Kusenbach, 2003; Ingold y Vergunst, 2008). Para explicar la metodología adoptada, este artículo se divide en tres secciones, comenzando con una descripción de las diversas maneras en que los métodos móviles han evolucionado. Luego se explica el enfoque etnográfico de seguimiento adoptado para esta investigación. Se concluye con una descripción de un caso de estudio sobre cómo las prácticas de movilidad en Santiago de Chile fueron estudiadas utilizando narrativas, mapeo espacio-temporal y fotografía.

## 2. Hacia métodos móviles

La movilidad ha sido estudiada extensivamente desde el punto de vista del transporte, principalmente desde las disciplinas de la ingeniería de transporte, economía, geografía, planificación, negocios y

ciencias regionales (Johnston, 1981, Small, 2001), las cuales se interesan de manera preferente en comprender los patrones de viaje a través del origen y destino de los viajes cotidianos. En contraste, el “giro hacia la movilidad” en las ciencias sociales ha revelado que la mayor parte de la investigación en transporte asume el espacio y el uso del espacio por parte de las personas como fijo y contenido dentro de áreas. Esta crítica devela una necesidad por desplazarse hacia métodos que sean capaces de capturar de mejor manera la forma en que las prácticas de movilidad tienen lugar, y cómo éstas ejercen una gran influencia en los ambientes urbanos, incluyendo las redes de transporte. Esta sección entrega un breve panorama de algunos de los métodos que sociólogos, antropólogos y geógrafos han utilizado para aprehender la movilidad a lo largo del tiempo.

En el intento por capturar la experiencia de vivir en la ciudad, y a través del rango de movilidades que la vida en la ciudad demanda -y de las cuales está constituida-, los métodos cualitativos han sido aplicados en numerosas formas por los investigadores. Un temprano ejemplo de esto es el trabajo de Georg Simmel, encaminado a entender la sociología de la ciudad en el siglo 19 a través de la observación de las personas, particularmente en áreas públicas de Berlín, incluyendo el transporte público (Simmel, 1969; Frisby y Featherstone, 1997). Por otra parte, entendiendo la ciudad como un texto, Walter Benjamin se orientó a analizar la forma en que la modernidad se presenta en la ciudad desde el personaje del *flâneur*, que recorre, aparentemente de un manera distante, las arcadas de París, pero que sin embargo observa las multitudes desde lejos. Benjamin analiza esto a través de la literatura del siglo 19, particularmente la de Charles Baudelaire (Benjamin, 1973 y 2002).

Más recientemente, la artista francesa Sophie Calle ha expuesto controversialmente experiencias urbanas, siguiendo extraños y

fotografiándolos en París y Venecia (Calle, 1998). En el contexto latinoamericano, el antropólogo Néstor García Canclini ha explorado los imaginarios urbanos utilizando fotografía histórica y actual, y filmaciones de personas viajando en Ciudad de México, presentando estos registros para ser discutidos por los viajeros urbanos contemporáneos (García Canclini y otros, 1996; García Canclini, 1997).

Más próximo al objetivo de esta investigación, Michel de Certeau ha propuesto caminar por la ciudad como una forma elemental de experimentarla, por cuanto para él es en las calles donde se hace la vida corriente de la ciudad (De Certeau, 1986). Aunque los actos de habla de los peatones de De Certeau son integrales a la ciudad, otras formas de movilidad diaria son también significativas para entender las experiencias de vida urbanas. En esta línea, la etnología de Augé del metro de París entrega una detallada discusión de cómo es viajar: las memorias evocadas, las huellas experimentadas y los encuentros que se dejan atrás, los significados culturales que las estaciones, conexiones y trenes le entregan a las personas (Augé, 2002). Maspero (1994) contribuye a esta línea de investigación, pero explora los diversos lugares y la producción de sus diferentes sentidos de lugar que rodean el flujo, viajando en el Roissy Express, en París, y bajándose en cada estación para observar y participar en los espacios circundantes.

En geografía humana, la geografía del tiempo ha hecho una importante contribución a los estudios sobre movilidad a través de la consideración del “espacio y tiempo como universal e inseparablemente vinculados uno al otro” (Pred, 1996; ver también Haldrup, capítulo 4). La geografía del tiempo sugiere que el estudio de poblaciones agregadas enmascara la verdadera naturaleza de los patrones humanos de movimiento, y destaca la importancia de entender los

comportamientos espaciales desagregados (Hagerstrand, 1970), argumentando que el tiempo, objetivamente el mismo para todos, no se experimenta, valora, usa o se encuentra disponible de la misma manera para todos, por cuanto éste ese encuentra también espacializado (Jarvis y otros, 2001).

Con la finalidad de ilustrar cómo una persona navega simultáneamente su camino a través del ambiente espacio-temporal, se ha desarrollado el mapeo espacio-temporal. Este dispositivo de notación ha sido usado para demostrar cómo la actividad espacial humana es a menudo gobernada por limitaciones y no por decisiones independientes de espacialidad, o por individuos temporalmente autónomos.

El mapeo espacio-temporal ha sido criticado por ser “demasiado físico, mecanicista y un exponente de ingeniería social” (Lenntorp, 1999: 156), por cuanto sitúa demasiado énfasis en los individuos como objetos. Giddens (1985) considera esta aproximación como teóricamente ingenua, al tratar a los individuos como independientes de los ambientes sociales cotidianos, prestando escasa atención al carácter transformativo esencial de todas las acciones humanas. De manera similar, para Harvey (1989), la geografía del tiempo y el mapeo espacio-temporal son una descripción útil acerca de cómo la vida cotidiana de los individuos se desenvuelve en el espacio y el tiempo, pero sin embargo no revela nada acerca de “cómo las ‘estaciones’ y ‘dominios’ se producen o por qué la ‘fricción de la distancia’ varía en la forma en que palpablemente lo hace. También deja de lado la pregunta de cómo y por qué ciertos proyectos sociales y sus limitaciones características se vuelven hegemónicos, y no intenta entender por qué ciertas relaciones sociales dominan otras, o cómo se asigna significado a los lugares, los espacios, la historia y el tiempo” (Harvey, 1989: 212).

La crítica feminista de la geografía del tiempo destaca otra desventaja del mapeo espacio-temporal. Como es discutido por Rose, “la geografía del tiempo insiste en un espacio singular; el espacio a través del cual se trazan los caminos de las personas pretende ser universal. En otras palabras, la geografía del tiempo asume que el espacio es exhaustivo” (Rose, 1993: 19). Estas críticas ilustran cómo el mapeo espacio-temporal descuida la pregunta por la transparencia del espacio. Como herramienta podría ser mejorada de manera importante si se combina con otras aproximaciones que descubren las relaciones de poder, significados, incorporaciones y consecuencias de la experiencia *in situ*.

En los últimos años ha emergido una suerte de renacimiento del mapeo espacio-temporal, en parte porque provee de un sentido de concretitud ampliamente buscado; éste representa el espacio y el tiempo no como simples contenedores sociales, sino como limitaciones reales a la acción humana; provee una ética geográfica en términos del uso sensato del tiempo y el espacio; y ofrece un lenguaje para explicar el tiempo y el espacio, fundamentalmente en términos de representaciones visuales en mapas y diagramas (Thrift, 2005). Se usa actualmente en planificación del transporte a través del mapeo de encuestas de origen y destino (Newsome y otros, 1998), o en mapeo espacial utilizando sistemas de información geográfica o interacción virtual (Miller, 2005). Además, en cuanto forma de reflejar la manera en que las actividades humanas afectan el ambiente natural (Peuquet, 1994), el mapeo espacio-temporal ha sido incorporado como un dispositivo de notación. Ha sido utilizado además en estudios de género (Kwan, 2002) y análisis de migraciones (Southall y White, 2005), los cuales adoptan un aproximación cuantitativa al comportamiento humano.

De manera crítica, a través de la agregación de patrones de movilidad, estos estudios

dejan de lado la riqueza de la experiencia y entregan una discusión limitada acerca de las relaciones de poder, significados, incorporaciones y efectos que son representados en y a través de las prácticas de movilidad. Aproximarse a la movilidad urbana diaria utilizando sólo el mapeo espacio-temporal es insuficiente para capturar la experiencia de la vida urbana, y se necesitan más herramientas cualitativas para hacer hincapié en estos temas. En el análisis de la movilidad, la geografía del tiempo puede enfatizar la distribución de tiempo de las personas en el espacio geográfico, la importancia de las rutinas, actuaciones urbanas y geografías de ritmos cotidianas, y las restricciones presentes en la sociedad, que inhiben a los habitantes urbanos de acceder a la ciudad de una manera equitativa.

Un ejemplo más sofisticado de esto es el trabajo de Alan Latham, quien utiliza el mapeo espacio-temporal de una manera participativa, a través de un método de diarios de fotos y entrevistas, solicitando a las personas escribir diarios y fotografiar sus experiencias cotidianas, así como los lugares y eventos interesantes y significativos de la semana. Estos son luego registrados en una versión de mapas espacio-temporales para explicar los viajes, junto con material fotográfico (Latham, 2003 y 2004). A través de esta aproximación participativa, Latham minimiza la contribución del investigador respecto de qué y cómo se registra (Bijoux y Myers, 2006), entregando una nutrida información recolectada por los propios participantes, que están en control de lo que es recogido.

Sin embargo, las dificultades con el tipo de investigación de Latham se relacionan con la confiabilidad de la dedicación de los participantes. Su compromiso es crucial en el éxito del método, corriéndose el riesgo de ser demasiado demandante en relación a la disposición y voluntad de los entrevistados para participar, particularmente cuando las experiencias de movilidad diaria están llenas

de limitaciones temporales y espaciales, poniendo en riesgo la posibilidad de obtener información exacta y detallada -o cualquier tipo de información. Esta técnica ha probado ser muy útil con participantes jóvenes que aparecen ansiosos de probarla, como es el caso de Dodman (2003).

Para esta investigación, centrada en las moviidades cotidianas de los viajeros urbanos en Santiago, la técnica del diario de fotos y entrevistas parecía inadecuada debido a la dificultad para que los participantes aceptaran este trabajo adicional. Sin embargo, la aproximación de Latham a las prácticas de movilidad entrega una manera útil de capturar las experiencias y ritmos de la movilidad (ver Haldrup, capítulo 4). Como han sugerido otros utilizando la técnica de Latham (Zimmerman y Wieder, 1977; Dodman, 2003; Meth, 2003; Bijoux y Myers, 2006), los mapas espacio-temporales pueden ser complementados con entrevistas, grupos focales, mapas mentales, entre otros métodos. En orden a acercarse a las experiencias de seguimiento, esta investigación considera valiosa la aproximación etnográfica.

La etnografía implica un investigador “participando, de manera abierta o encubierta, en la vida diaria de las personas, por un periodo extendido de tiempo, observando lo que sucede, escuchando lo que se dice, haciendo preguntas, de hecho recolectando cualquier dato disponible para iluminar los temas que constituyen el foco de la investigación” (Hammersley y Atkinson, 1995: 21).

El trabajo de campo etnográfico es “desarrollado a través de la inmersión dentro de una forma de vida colectiva con el propósito de recolectar conocimiento de primera mano” (Shaffir y Stebbins, 1991: 5). Una parte esencial de la etnografía implica llevar a cabo el trabajo de campo como una forma de “estar ahí” (Geertz, 1998). La investigación etnográfica se caracteriza por

una proliferación de estilos y textos, y se ha expandido a diversas áreas de la experiencia humana, incluyendo la medicina, educación, periodismo y estudios urbanos (Atkinson y otros, 1999; Hannerz, 2003). En este último ámbito ha entregado medios metodológicos para aprehender prácticas y experiencias urbanas más efectivos que los métodos tradicionales de investigación (ver Wacquant, 2007). Aun más, “la flexibilidad de la aproximación etnográfica a la investigación, combinada con la disponibilidad de nuevas tecnologías para el almacenamiento, recuperación y presentación de datos, permite la emergencia de nuevas direcciones para entender mejor cómo el comportamiento social es modelado y organizado” (Shaffir, 1999: 685).

Una forma útil de observar las prácticas de movilidad desde un punto de vista etnográfico es la etnografía multilocalizada, la cual ha sido desarrollada como una manera de seguir la “madeja de los procesos culturales” (Marcus, 1995: 97). La etnografía multilocalizada implica una investigación que no está “confinada dentro de un solo lugar. Los lugares están conectados unos con otros de tal forma que las relaciones entre ellos son tan importantes para esta formulación [de un tópico] como las relaciones dentro de ellos” (Hannerz, 2003: 205). Son las vinculaciones que permiten estas conexiones las que son relevantes; estas hacen de los estudios multilocalizados “diferentes a los meros estudios comparativos de localidades” (Hannerz, 2003: 205), incluso si también se realizan comparaciones. Entre los muchos tipos de etnografía multilocalizada, los estudios incluyen observaciones de migraciones, movimientos sociales, el ciberespacio o la economía cultural global. La etnografía multilocalizada se construye en la tradición etnográfica de estudiar culturas y sus prácticas situadas, pero busca permitir un ensanchamiento de la investigación para el estudio del movimiento, interacciones en movimiento, conexiones y -como en este caso- experiencias de movilidad.

Para la investigación en Santiago, se escogió un enfoque etnográfico multilocalizado móvil como el más apropiado para describir experiencias de movilidad. Permite flexibilidad y la posibilidad de explorar, a través de la descripción densa, las rutinas diarias de los habitantes urbanos móviles, ofreciendo una descripción “profunda” y “multifacética”. La profundidad es crucial para entender y explicar la experiencia, y yo estaba particularmente interesada en la manera en que diferentes grupos experimentan y representan las movilidades urbanas. Esta aproximación me permitió entender los cómo, por qué y qué (Shaffir, 1999) de una práctica urbana específica, permitiéndome a la vez sumergirme en la manera en que diferentes personas actúan las movilidades y producen conocimiento acerca de cómo es la experiencia para ellas. Además, dado que una aproximación etnográfica requiere una considerable cantidad de tiempo dedicada al trabajo de campo, permite la reflexividad y la posibilidad de adaptar los métodos a medida que los hallazgos comienzan a manifestarse, y el investigador empieza a entender las experiencias, acercándose a ellas.

Aunque estaba interesada en observar a los viajeros, a diferencia de Augé, no me interesaba observar extraños. De manera muy similar al trabajo de Latham, quería conocer el significado que los viajeros le daban a su experiencia, lo que los había llevado al viaje y qué les sucedía durante y después de éste, de manera muy similar a Spinney (2007), que sigue a los participantes en bicicleta mientras los filma. En orden a acompañar a la experiencia, quería moverme con las personas en mi estudio, lo que fue posibilitado por la introducción de una técnica de seguimiento. El seguimiento implica acompañar a los participantes individualmente en sus rutinas diarias, observando la forma en que los participantes organizan y experimentan sus viajes, compartiendo y reflexionando colaborativamente sobre su experiencia en movimiento. Esto se logra discutiendo

tópicos durante el periodo de seguimiento, o después de éste. El viaje puede ser filmado o fotografiado durante el proceso de seguimiento. Esta técnica me permitió capturar importantes aspectos de las experiencias de movilidad urbana diaria en Santiago, como será detallado en la siguiente sección.

### 3. Transformándome en la “Sombra”

Era importante para mí, como investigadora, experimentar al menos parte de lo que los viajeros experimentan, como uno de mis participantes mencionó acerca de la implementación del Transantiago, un nuevo sistema de transporte público en la ciudad de Santiago en 2007: “Si alguna vez los planificadores se subieran a un bus, como nosotros, entenderían por qué sus propuestas no van a funcionar nunca” (Bernardo). Para entender la complejidad de los cambiantes modos de transporte, de trepar y descender de los buses, de los cuerpos apretados unos con otros, de perderse, sentirse atemorizado o desorientado, ser tocado, robado o distraído, se necesita experimentar todo esto.

Demasiado a menudo la falta de tal entendimiento ha llevado a arquitectos, ingenieros y planificadores a ignorar estas complejidades en la innovación del transporte. Yo quería acompañar a los viajeros en orden a entender lo que hacían y cómo lo hacían, y las huellas dejadas en sus cuerpos y en sus vidas mentales y emocionales. Quería también discutir con ellos mientras viajaban, ver lo que veían, entender por qué su mirada se detenía o decidía ignorar, y lo que posteriormente hacían de todo ello. Además, entendiendo las experiencias socio-espaciales como incorporadas, multisensoriales y emocionales (Bijoux y Myers, 2006), quería saber lo que tocaban, oían, olían o saboreaban en la experiencia. Utilicé además fotografías para registrar las prácticas de movilidad y para elicitarme posteriormente una reflexión acerca de ellas. El proceso de capturar la experiencia

a través del seguimiento fue una construcción constante, moldeada por una indagación reflexiva constante acerca de cómo y por qué tales métodos de investigación móviles funcionan o no.

La estructura general de la metodología involucró una selección de casos, un periodo de acceso, un periodo de seguimiento y luego volver a discutir la experiencia. Mientras seleccionaba los casos, estaba interesada principalmente en analizar las prácticas de movilidad de grupos de diferentes niveles de ingreso, dado que la mayor parte de los estudios que abordan la desigualdad urbana tienden a enfocarse generalmente en los pobres y excluidos, aunque no en la relación que tienen con otros grupos sociales. Como una forma de hacer estas asociaciones, comparé experiencias de viaje de individuos viviendo en barrios de diferentes niveles de ingreso, pero localizados relativamente cerca unos de otros. En esta investigación, los casos fueron definidos como viajeros urbanos residentes de tres barrios en un área específica de la comuna de La Florida, en Santiago (para detalles del estudio de casos, ver Jirón, 2007 y 2008).

Luego de explicar en detalle lo que la investigación implicaba, tenía lugar un proceso de explorar el campo. Aunque mis informantes habían acordado participar, comencé a acercarme a sus experiencias desarrollando extensas entrevistas con cada uno. Aquí comenzamos a discutir su historia personal, antecedentes, elección del lugar de residencia actual, cómo llegaron a vivir en su barrio actual, así como descripciones detalladas de sus trayectorias regulares diarias, usando mapas y calendarios de 24 horas para trazarlas y hablar sobre ellas. A medida que las relaciones con cada participante se hacían más familiares, comenzaban a tener lugar sesiones informales más largas, acerca de tópicos más específicos de su vida diaria y experiencias de movilidad en la ciudad. A través de estas discusiones me fui acercando lentamente a sus experiencias, preparando el

camino para el seguimiento de sus prácticas de movilidad.

Fue después de este periodo de conocimiento mutuo que acordamos que los acompañaría en sus viajes, como una sombra móvil. Seguí a cada participante en un día laboral normal, desde el momento en que salían de casa hasta que finalizaban la jornada. Esto implicaba llegar a sus casas, de acuerdo con nuestro acuerdo previo, a menudo antes de que salieran en la mañana, observando cómo se preparaban para salir, luego pasando todo el día con ellos; cómo se las arreglaban para viajar en un bus sobrecargado en la hora punta o conduciendo por la ciudad durante todo el día, el aburrimiento de hacer las compras o el temor de llegar a casa tarde en la noche, entre muchas otras actividades. Finalmente, implicaba también volver a casa por la noche (o salir por la noche y regresar en la mañana, en el caso de los guardias de seguridad). Aunque tenía una idea general de sus viajes a partir de discusiones previas, los viajes reales fueron muy diferentes a lo que habría esperado, particularmente en términos de precisión del tiempo y coordinación en su ejecución. Este me requirió ser siempre puntual, dado que no podía retrasar sus rutinas, y debía ser flexible, en caso de que sus planes cambiaran o algo inesperado sucediera.

Me adapté a su situación, y aunque la mayoría de los participantes eran bastante organizados en términos de conocer con antelación sus actividades diarias, los detalles de cómo eran realizadas eran a menudo inesperados. A veces los participantes cancelaban a último minuto; otras veces me quedaba con ellos hasta muy tarde. También me pedían ayuda y nunca me rehusé; consecuentemente, terminé empacando camisas para ser repartidas, escogiendo tomates, choclos y porotos en un mercado callejero, cargando la compra de mujeres ancianas, llevando niños a sus camas, seleccionando regalos para clientes o llenando formularios en el hospital, entre

otras cosas. A través de esta forma de observación participante, se hizo posible el “estar ahí” en sus rutinas cotidianas.

La dimensión espacio-temporal de las prácticas fue incorporada a través de mapas espacio-temporales, para los cuales se registró el tiempo y la locación, los cuales eran después georreferenciados en los mapas. Los mapas fueron usados de un modo cualitativo, para proveer una expresión clara del uso espacial de la ciudad. Fueron complementados con narrativas para describir las experiencias que las personas tenían durante sus viajes diarios, particularmente en términos de las estrategias utilizadas para la movilidad y las consecuencias que éstas tenían sobre sus vidas cotidianas.

Los detalles de los viajes fueron registrados y fotografiados por los participantes o por mí. En cuanto método visual, la fotografía fue utilizada como una forma de reportar el viaje y de llevar a cabo entrevistas fotográficas (Rose, 2001) o foto-elicitaciones. Como herramienta visual de reporte, se fotografiaron los viajes para acompañar las narrativas y mapas espacio-temporales, para “seguir” el viaje y observar aspectos específicos de la trayectoria. Las fotografías entregan una aproximación más cercana al viaje que lo que los mapas espacio-temporales podrían representar por sí solos. En este sentido, los mapas y fotografías intentan crear una “imagen en movimiento” de lo que está siendo descrito en la narrativa. Esta imagen en movimiento proporciona una mejor idea de la aproximación espacial del viajero en la ciudad, mientras que al mismo tiempo posibilita una percepción enriquecida e inmediata de los espacios viajados, así como los espacios en que se viaja (automóvil, bus, tranvía, metro). Por sí solo, cada elemento no entrega una imagen abundante, como cuando se los observa en conjunto. Con esto no se intenta dar un reporte exhaustivo o comprensivo del viaje, sino exponer varias dimensiones interconectadas de viajar.

En la foto-elicitación posterior al trabajo de campo, durante entrevistas individuales y grupales, se utilizó la fotografía para evocar discusiones acerca de tópicos específicos. Aquí la fotografía pierde su pretensión de objetividad y presenta la subjetividad de aquellos que ven la imagen de manera diferente al investigador (Harper, 2004). A menudo los participantes entregan descripciones de situaciones que serían muy difíciles de advertir observando simplemente la situación. Luego de seguirlos y de volver para hablar del viaje, yo presentaba las fotos que los llevarían a hablar de experiencias, motivaciones, aspectos prácticos, pensamientos y emociones. Esto era particularmente útil para identificar procesos de construcción de lugares. Ambos tipos de métodos visuales son reconocidos por no ser neutrales, como es sugerido por Rose (2003), y producen diferencia, por cuanto a través de su selección de momentos y vistas capturados ciertas personas o elementos permanecen invisibles u ocultos. Aunque tuve un papel importante en la producción de las imágenes, traté de ser participativa en dejar que mis entrevistados tomaran fotografías y reflexionaran sobre ellas en la discusión. Como resultado, se reveló parte de su experiencia espacial, y fueron capaces de explicar en profundidad sus propias interpretaciones, pensamientos y reflexiones.

Durante los viajes también tomé notas, y se discutieron algunos temas mientras ocurrían, en tanto que otros fueron dejados para una discusión posterior, dependiendo de la conveniencia de la situación, las personas alrededor de nosotros o el tópico de la discusión. Aunque viajar con alguien de manera constante y continua durante todo un día planteaba la posibilidad de dificultades, todas mis experiencias fueron muy positivas, sin importar si los participantes estaban cansados o estresados. Pronto comenzaron a llamarme la “Sombra”, y en eso me transformé. Seguir sus movimientos se convirtió en la manera más cercana de entender su experiencia. Claramente era

incapaz de comprenderla en su totalidad, pero llegué lo más cerca que fui capaz. Sus explicaciones e interpretaciones fueron cruciales para este proceso.

El proceso de entender las experiencias de movilidad involucró regresar donde cada participante para hablar de los viajes, haciendo preguntas específicas acerca de la experiencia y discutiendo las fotografías y mapas con ellos. Esto generó una oportunidad para discusiones más profundas acerca de temas que habían sido mencionados u observados. Era también una forma de ser reflexivo, luego de tomar cierta distancia, de retornar para discutir con ellos cosas que me pudieran haber impresionado. En este punto, a menudo había tópicos que los participantes proponían y querían discutir conmigo, reflexiones sobre sus propias vidas que habían surgido del proceso de investigación.

La cantidad de datos recolectada era considerable. El análisis se llevó a cabo sistematizando la información tan pronto como era posible: la mayoría de las entrevistas fueron transcritas o se escribieron notas sobre ellas tan pronto como ésta terminaba; las fotografías se descargaban y organizaban justo después de las entrevistas; los mapas se elaboraban dentro de unas pocas semanas de haber completado los viajes. Esta rapidez era importante para ser capaz de discutir temáticas con los participantes mostrándoles los mapas espacio-temporales y las fotografías, lo que hacía más fácil elicitar la discusión acerca de la experiencia de viajar. La siguiente sección entrega un ejemplo de cómo esta información fue reunida para entender las experiencias de movilidad en Santiago de Chile.

#### **4. Con la ayuda de mis amigos: el viaje de Laura**

Los patrones contemporáneos de trabajos son crecientemente móviles, demandado que

las personas se desplacen, mientras que el estilo de vida de múltiples empleos de otras las obliga a moverse de una locación a otra. Los empleos flexibles implican también cumplir turnos de noche o buscar trabajos adicionales para compensar los bajos salarios o pagar deudas, como en el caso de Laura. Sus patrones flexibles y de múltiples empleos están entrelazados con otras actividades que incluyen las labores del hogar, y relaciones sociales y familiares.

Laura tiene 45 años de edad, es separada y vive en Jardín Alto con su hija Catalina, de 19 años, quien acaba de comenzar la universidad. Durante los últimos 16 años Laura ha trabajado como profesional de la salud en la Corporación Municipal, y como enfermera en un consultorio público dos o tres noches a la semana, para complementar su ingreso. La mayor parte de sus actividades tienen lugar en el barrio en que vive; rara vez se aventura más lejos. La extensa red de amigos y colegas de Laura le permite arreglárselas, especialmente a través de los aventones que le dan sus amigos; por ende, no gasta casi nada en transporte. Estos detalles de su experiencia de prácticas de movilidad y sus múltiples conexiones y usos de oportunidades de movi­lidades son por lo general pasados por alto. Utilizando una variedad de herramientas, como se presenta aquí, se devela la riqueza de los viajes de Laura, su co-presencia en la movilidad y sus innovadoras formas de desplazarse.

Ella se levanta cerca de las siete de la mañana, y rápidamente limpia la casa y prepara sus cosas para el trabajo. Sale de la casa a las ocho; cinco minutos antes la ha llamado su amiga para decirle que va en camino.

Luego camina menos de cinco minutos a Rojas Magallanes, la calle principal, y espera en la esquina que su amiga Julieta la recoja a las ocho y diez. Julieta tiene dos niños que asisten a un colegio privado cercano. Conducen por calles secundarias para evitar

el tráfico. Mientras Julieta va dejar a los niños a la entrada del colegio, Laura se maquilla en el auto. Ella cuenta que prefiera usar este tiempo para hacerlo en lugar de maquillarse más temprano, porque así puede tomar desayuno y ver el noticiero. De camino al trabajo atraviesan barrios problemáticos, que llaman “barrios peludos”; dicen que deben ser cuidadosas, mantener puertas y ventanas cerradas y ocultar sus bolsos para evitar que las roben, como ha sucedido en el pasado. Laura no mira realmente al paisaje que se extiende allá afuera; me dice más tarde cuán importante para ella es este tiempo con su amiga, porque una vez en la oficina ya no pueden conversar de cosas personales. Hablan durante todo el camino y llegan al trabajo a las ocho cuarenta. Aunque podría llegar más tarde, es importante para ella hacerlo hoy antes de las nueve, de modo de poder salir cerca de las cinco y media.

Ella menciona que los días en que no tiene turno, después del trabajo se dirige a veces al centro comercial para pagar sus cuentas, o a tomar un trago o ir de compras con sus amigas. Hoy, sin embargo, sale de la oficina a las cinco y media, consigue que un amigo la lleve hasta el *mall*, y luego camina unos metros hasta la parada de los taxis-colectivos; rápidamente encuentra el suyo y sale a las cinco y cuarenta y cinco. Se dirige a Los Quillayes, un gran conjunto de vivienda social conocido por sus problemas de inseguridad, pero ella lo conoce bien, porque hasta hace unos años vivía allí. Llega cinco minutos para las seis, se pone su uniforme de enfermera y trabaja sin detenerse hasta la medianoche, cuando el doctor Santos, que vive en uno de los condominios cerrados cerca de su casa, las lleva de regreso a ella y a otra enfermera, a las doce con diez minutos. Ellas mencionan que a esta hora de la noche las calles son peligrosas, razón por la cual no se detienen en los semáforos, para evitar a los ladrones, pero que también deben prestar atención a las carreras ilegales de autos en las calles principales. Ha sido un día muy largo, y llega a su casa a las doce veinticinco. Mañana

debe levantarse temprano para una sesión fuera de la ciudad en su trabajo de día.

Aunque su ingreso mensual es de aproximadamente un millón doscientos mil pesos chilenos en la Corporación (US\$2.500 aproximadamente), lo que la clasifica dentro del veinte por ciento de mayores ingresos en el país, Laura aún requiere de los doscientos mil pesos que gana en el consultorio para cubrir sus deudas. Dice que disfruta siendo enfermera, pero que es cansador acostarse a la una de la madrugada los días que tiene turno, para levantarse más tarde a las siete de la mañana. Ella se apoya en sus amigos para llevar a cabo sus rutinas, lo que hace que sus viajes sean convenientes, cómodos y amistosos, pero además le permite ahorrar dinero. Sin los aventones que consigue, terminaría utilizando el dinero extra que necesita para pagar sus deudas, hipoteca, la universidad de su hija y (ocasionalmente) transporte. Sin embargo, su accesibilidad está influenciada por las dimensiones financieras, físicas y temporales de su vida. Ella carece de medios financieros para comprar su propio vehículo o para pagar por su transporte diario. Sus viajes pueden ser peligrosos cuando se desplaza después de la medianoche o a través de áreas muy pobres de la ciudad. No obstante, ella sortea sus limitaciones a través de su capital social; su red le permite hacer uso de aventones que le ayudan a moverse, facilitando su acceso a sus varios trabajos.

Entender la complejidad del viaje y de las decisiones de viaje fue posible por la profundidad de la observación de las actividades diarias de Laura, y por estar con ella durante sus prácticas de movilidad. Esto requirió más que sólo entrevistarla, seguirla o fotografiarla. Fue el proceso completo de transformarme en su sombra lo que permitió esta comprensión. A medida que la relación con ella se hacía más cercana y familiar, los detalles comenzaron a ser develados. Sin embargo, dado que el proceso fue reflexivo e implicó pasar largas horas con ella durante un

periodo prolongado de tiempo, permitió discutir estos temas con ella y con su hija, y observarlas y regresar para completar las explicaciones cuando fue necesario.

## 5. Conclusión

El intento por capturar experiencias de movilidad es siempre incompleto, en proceso, en transformación, y su comprensión será siempre parcial. Esto significa que en el proceso de entender la experiencia, la metodología misma es develada a medida que la experiencia también lo es. Esta comprensión es situada, y requiere un proceso reflexivo a través del cual el investigador está constantemente interrogando y regresando para entender su propia posición. Y significa además que el conocimiento de prácticas no es sólo subjetivo sino intersubjetivo, toda vez que la propia experiencia del investigador forma también parte de entender la de los otros.

Parte esencial de la etnografía implica la necesidad del trabajo de campo en cuanto forma de “estar ahí”. Una posibilidad de acercarse a la experiencia es seguir la práctica como una sombra, utilizando una aproximación etnográfica multilocalizada. Además, parte de transformarse en la sombra implica una aproximación reflexiva, flexible, abierta y vigilante, de modo de adaptar dinámicamente la experiencia del trabajo de campo en desarrollo. Empezar este tipo de trabajo de campo con la disposición a modificar ideas, métodos y ritmos según sea necesario mejora ostensiblemente la posibilidad de acercarse a los participantes y su experiencia. Aunque otros métodos y herramientas podrían haber sido utilizados, incluyendo video, la información recolectada era lo suficientemente rica y diversa para los propósitos de describir la experiencia de las prácticas urbanas cotidianas de movilidad.

Resulta claro que, como con cualquier otra aproximación metodológica, la imagen completa nunca se revela del todo, y tampoco

es esa la intención. Sin embargo, la imagen en movimiento a través de la cual las experiencias de movilidad pueden ser observadas requiere una metodología compleja y adaptativa. Esto significa herramientas que pueden capturar los diferentes conocimientos acerca de las experiencias de movilidad, en términos de producción, interpretación y representación. En este caso incluyó observación participante móvil multilocalizada a través del seguimiento de los viajeros en sus desplazamiento diarios, mapeo espacio-temporal, fotografía participatoria, entrevistas y análisis colaborativo.

Investigación futura podría incluir una indagación adicional acerca de un conocimiento de experiencias de movilidad más situado, así como la combinación de estos métodos con patrones agregados de viaje, y un movimiento hacia la creación de metodologías para generar mayor participación por parte de aquellos involucrados en el proceso de investigación. Esto facilitaría el dialogo entre la experiencia de movilidad y espacios/lugares móviles, y métodos de planificación urbana y de transporte más tradicionales, con el fin de hacer contribuciones efectivas al ámbito de la movilidad.

Un desafío presentado por este método es cómo generar conocimiento que informe efectivamente a las políticas. Hay una necesidad urgente de producir información acerca de estas experiencias cotidianas de vida urbana para alimentar el proceso de planificación urbana y de transporte. Esto no elimina la necesidad de otras aproximaciones metodológicas, incluyendo aquellas usadas en la planificación o el transporte, pero un acercamiento etnográfico, por ejemplo, ciertamente las enriquecería entregando miradas diferentes, y esto probablemente generaría diferentes intervenciones en la planificación urbana o de transporte. Estas miradas no son necesariamente mejores o peores, sino tan relevantes como aquellas de

la planificación tradicional; sin embargo, a menudo son obviadas. Así, capturar otra forma en que la vida urbana se experimenta requiere ensanchar el alcance epistemológico de la investigación y las políticas, así como encontrar maneras en las cuales éstas puedan recoger experiencias y sus significados.

El mapeo espacio-temporal, complementado con fotografía y narrativas etnográficas, puede ser útil como un modo de rastrear la movilidad con el objeto de entender cómo las personas se mueven en la ciudad, comparando el movimiento mientras se utiliza la misma información de base. Puede también ayudar a visualizar el movimiento como una forma de dimensionar el alcance de la movilidad (o inmovilidad) dentro de la ciudad. Puede ayudar a comparar diferentes trayectorias y el tiempo y espacio usados. Pero, más importante aún, puede ser una forma complementaria de entregar mayor profundidad a una descripción de una situación, especialmente si se combina con narrativas etnográficas de movilidad urbana diaria. Este enfoque metodológico fortalece la investigación urbana a la vez que provee de un rango amplio de posibilidades para generar conocimiento de experiencias de vida urbana que de otro modo se perderían en el proceso de investigación. Los métodos móviles deben incluir la manera en que la vida se entreteje con la prácticas de movilidad, cómo esta experiencia afecta la vida en su conjunto, y cómo las prácticas espaciales son incorporadas en el espacio y viceversa.

## Referencias

- Atkinson, P., A. Coffey y S. Delamont (1999). "Ethnography: post, past and present". En *Journal of contemporary ethnography*, 28, 5: 460-71.
- Augé, M. (2002). *El viajero subterráneo: un etnólogo en el metro*. Gedisa.
- Benjamin, W. (1973). *The flaneur: Charles Baudelaire. A lyric poet in the era of high capitalism*. New Left Book.

- \_\_\_\_\_ (2002). *The arcades project*. Belknap Press.
- Bijoux, D. y J. Myers (2006). "Interviews, solicited diaries and photography: 'new' ways of accessing everyday experiences of place". En *Graduate journal of Asia-Pacific studies*, 4, 1: 44-64.
- Bruner, E. (1986). "Experience and its expressions". En V. Turner y E. Bruner (eds.), *The anthropology of experience*. University of Illinois Press, 3-30.
- Calle, S. (1998). *A suivre (Libre IV)*. Acted Sud.
- Czarniawska, B. (2007). *Shadowing and other techniques for doing fieldwork in modern societies*. Liber.
- De Certeau, M. (1986). *The practice of everyday life*. University of California Press.
- Dodman, D. (2003). "Shooting in the city: an autophotographic exploration of the urban environment in Kingston, Jamaica". En *Area*, 35, 2: 293-304.
- Frisby, D. y M. Featherstone (eds.) (1997). *Simmel on culture: selected writings*. Sage.
- García Canclini, N. (1997). *Imaginarios urbanos*. Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- García Canclini, N., A. Castellanos y A.R. Mantecón (1996). *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos, México 1940-2000*. Grijalbo.
- Geertz, C. (1986). "Making experience, authoring selves". En V. Turner y E. Bruner (eds.), *The anthropology of experience*. University of Illinois Press, 373-80.
- \_\_\_\_\_ (1988). "Being there". En Geertz, C. *Works and lives: the anthropologist as author*. Stanford University Press, 1-24.
- Giddens, A. (1985). "Time, space and regionalization". En Gregory, D. y J. Urry (eds.), *Social relation and spatial structures*. Macmillan, 265-94.
- Hagerstrand, T. (1970). "What about people in Regional Science?" En *Papers in Regional Science*, 24, 1: 7-21.
- Hammersley, M. y P. Atkinson (1995). *Ethnography: principles in practice*. Routledge.
- Hannerz, U. (2003). "Being there... and there... and there! Reflections on multisite ethnography". En *Ethnography*, 4, 2: 201-16.
- Harper, D. (2004). "Wednesday-night bowling: reflections on cultures of a rural working class". En Knowles, C. y P. Sweetman (eds.), *Picturing the social landscape: visual methods and the sociological imagination*. Routledge.
- Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Blackwell.
- Heidegger, M. (1999). *Ser y tiempo*. Tecnos.
- Ingold, T. y J. Vergunst (2008). *Ways of walking: ethnography and practice on foot*. Ashgate.
- Jarvis, H., A. Pratt y P.C.-C. Wu (2001). *The secret life of cities: the social reproduction of everyday life*. Pearson Education.
- Jirón, P. (2007). "Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility: the case of Santiago de Chile". En *Swiss Journal of Sociology*, 33, 1: 45-68.
- \_\_\_\_\_ (2008). *Mobility on the move: examining urban daily practices in Santiago de Chile*. PhD thesis, Geography and Environment in Urban and Regional Planning, London School of Economics and Political Science.
- Johnston, R.J. (1981). *The dictionary of human geography*. Blackwell Reference.
- Kusenbach, M. (2003). "Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool". En *Ethnography*, 4, 3: 455-85.
- Kwan, M.P. (2002). "Introduction: feminist geography and GIS". En *Gender, place and culture*, 9, 3: 261-62.
- Latham, A. (2003). "Research, performance and doing human geography: some reflections on the diary-photograph, diary-interview method". En *Environment and Planning A*, 35, 11: 1993-2017.
- \_\_\_\_\_ (2004). "Researching and writing everyday accounts of the city: an introduction to the diary-photograph, diary-interview method". En Knowles, C. y P. Sweetman (eds.), *Picturing the social landscape: visual methods and the sociological imagination*. Routledge, 117-31.
- Lenntorp, B. (1999). "Time geography: at the end of its beginning". En *Geojournal*, 48: 155-8.
- Marcus, G. (1995). "Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited

- ethnography". En *Annual review of anthropology*, 24: 95-117.
- Maspero, F. (1994). *Roissy Express: a journey through the Paris suburbs*. Verso.
- Meth, P. (2003). "Entries and omissions: using solicited diaries in geographical research". En *Area*, 35, 2: 195-205.
- Miller, H. (2005). "Place-based versus people-based accessibility". En Levinson, D. y K. J. Ktizek (eds.), *Access to destinations*. Elsevier, 63-89.
- Newsome, T. y otros (1998). "Urban activity spaces: illustrations and application of a conceptual model for integrating the time space dimensions". En *Transportations*, 25, 4: 357-77.
- Peuquet, D. J. (1994). "It's about time: a conceptual framework for the representation of temporal dynamics in geographical information systems". En *Annals: Association of American geographers*, 84, 3: 441-61.
- Pred, A. (1996). "The choreography of existence: comments on Hagerstrand time geography and its usefulness". En Agnew, J. y otros (eds.), *Human geography: an essential anthology*. Blackwell, 636-49.
- Rose, G. (1993). *Feminism and geography: the limits of geographical knowledge*. Polity Press.
- \_\_\_\_\_ (2001). *Visual methodologies: an introduction to the interpretation of visual materials*. Sage.
- \_\_\_\_\_ (2003). "On the need to ask how, exactly, is geography "visual"?" En *Antipode*, 32, 2: 212-21.
- Seamon, D. (2000). "Phenomenology, place, environment and architecture: a review". En Wapner, S. y otros (eds.), *Theoretical perspectives in the environment-behavior research*. Plenum, 157-78.
- Shaffir, W. (1999). "Doing ethnography: reflections on finding your way". En *Journal of contemporary ethnography*, 28, 6: 676-86.
- Shaffir, W. y R. Stebbins (1991). "Introduction". En Shaffir, W. y R. A. Stebbins (eds.), *Experiencing fieldwork; an inside view of qualitative research*. Sage, 1-24.
- Simmel, G. (1969). "The metropolis and mental life". En Sennett, R. (ed.), *Classic essays on the culture of cities*. Appleton-Century-Crofts, 47-60.
- Small, K. (2001). *Urban transport economics*. Routledge.
- Southall, H. y B. White (2005). "Mapping the life course: visualizing migrations, transitions and trajectories". Disponible en: [www.agocg.ac.uk/reports/visual/casestudy/southall/introduc.htm](http://www.agocg.ac.uk/reports/visual/casestudy/southall/introduc.htm)
- Spinney, J. (2007). *Cycling the city: movement, meaning and practice*. PhD thesis, Royal Holloway, U. of London, Department of Geography.
- Thrift, N. (2005). "Torsten Hagerstrand and social theory". En *Progress in human geography*, 29, 3: 337-40.
- Wacquant, L. (2007). *Urban outcasts: a comparative sociology of advanced marginality*. Polity Press.
- Zimmerman, D. y D. Wieder (1977). "The diary: diary-interview method". En *Urban life*, 5, 4: 479-99.