

# CORPORALIDAD Y MOVILIDAD

MAPEOS DE LO COMÚN  
Y TERRITORIOS EN FRICCIÓN



COLECCIÓN  
Estudios Urbanos UC



RiL editores

EDITORES

Paz Concha Méndez  
Daniel Muñoz Zech  
Gerardo Mora Rivera





CORPORALIDAD Y MOVILIDAD.  
MAPEOS DE LO COMÚN Y TERRITORIOS EN FRICCIÓN



PAZ CONCHA MÉNDEZ  
DANIEL MUÑOZ ZECH  
GERARDO MORA RIVERA  
[EDITORES]

# CORPORALIDAD Y MOVILIDAD

*Mapeos de lo común  
y territorios en fricción*

COLECCIÓN  
Estudios Urbanos UC



RiL editores

304 Concha Méndez, Paz  
C Corporalidad y movilidad. Mapeos de lo común y territorios en fricción / Paz Concha Méndez, Daniel Muñoz Zech, Gerardo Mora Rivera, editores. -- Santiago : RIL editores • Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, 2023.

326 p. ; 23 cm.  
ISBN: 978-956-01-1476-1

1 TRÁNSITO URBANO. 2. PEATONES. 3. MOVILIDAD DE DESPLAZAMIENTO



CORPORALIDAD Y MOVILIDAD.  
MAPEOS DE LO COMÚN Y TERRITORIOS EN FRICCIÓN  
Primera edición: julio de 2023

© Paz Concha Méndez, Daniel Muñoz Zech, Gerardo Mora Rivera, 2023  
Registro de Propiedad Intelectual  
N° 2023-A-7203

© RIL® editores, 2023

SEDE SANTIAGO:  
Los Leones 2258  
CP 7511055 Providencia  
Santiago de Chile  
☎ (56) 22 22 38 100  
ril@rileditores.com • www.rileditores.com

SEDE VALPARAÍSO:  
Cochrane 639, of. 92  
CP 2361801 Valparaíso • ☎ (56) 32 274 6203  
valparaiso@rileditores.com

SEDE ESPAÑA:  
europa@rileditores.com • Barcelona

© Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, 2022  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos  
Pontificia Universidad Católica de Chile  
El Comendador 1916  
CP 7520245 Providencia  
Santiago de Chile  
☎ (56) 22 3545505  
<https://estudiosurbanos.uc.cl/>

Composición, diseño de portada e impresión: RIL® editores  
Ilustración de portada: © Javiera Romero

Impreso en Chile • *Printed in Chile*

ISBN 978-956-01-1476-1

Derechos reservados.

# ÍNDICE

DEDICATORIA .....9

AGRADECIMIENTOS ..... 11

PRÓLOGO. ESPACIOS DE MOVIMIENTO O CÓMO LOS CUERPOS  
DIBujan CAMINOS Y MAPEAN LO COMÚN

Miguel Ángel Aguilar Díaz .....13

INTRODUCCIÓN. TERRITORIOS EN FRICCIÓN, CUERPOS  
MÓVILES EN RELACIÓN

Paz Concha M., Daniel Muñoz Z. y Gerardo Mora. ....23

## CONCEPTOS

CAMINAR CON LOS MATERIALES DE LA CIUDAD

Soledad Martínez Rodríguez .....39

MOVERSE CON LAS ATMÓSFERAS: EXPERIENCIAS DE CAMBIO  
Y TRANSICIÓN EN MERCADOS DE SANTIAGO

Paz Concha Méndez y Francisca Avilés Arias .....71

A LA DERIVA: EL MOVIMIENTO COMO RECREACIÓN DEL YO Y EL MUNDO

Cristóbal Vergara Álvarez y Paz Concha Méndez.....103

## PRÁCTICAS

APRENDIZ DE CONDUCTOR: *HEXIS* CORPORAL O CÓMO SENTIR

EL *FLOW* AL VOLANTE

Adolfo García Jerez.....127

CORRER: EXPERIENCIAS RELATADAS

Álvaro Ramoneda Figueroa .....149

EL NACIMIENTO DE KIMSANTIN, LA SERPIENTE MARSUPIAL

QUE NOS CRÍA EN BICICLETAS

Gerardo Mora Rivera .....175

## METODOLOGÍAS

PERMISO PARA CORTAR: METODOLOGÍAS RESPONSABLES, EMPÁTICAS Y COMPROMETIDAS EN LOS PROCESOS DE INVESTIGACIÓN Karen Seaman Cuevas y Nicole Pumarino Orbeta.....	209
APRENDIENDO EN MOVIMIENTO. EL CUERPO Y EL ESPACIO COMO HERRAMIENTAS DE INVESTIGACIÓN Inés Figueroa Gómez y Paola Jirón Martínez .....	229
EL DIARIO-MÓVIL: UNA HERRAMIENTA DE INVESTIGACIÓN PARA LAS MOVILIDADES Alejandra Lazo C., Karen Seaman C.y Nicole Pumarino O. ....	253
EMPATÍA COMO UN «VIAJAR JUNTOS»: LIDIANDO CON LAS DIFERENCIAS CORPORALES EN EL VIAJE ACOMPAÑADO Daniel Muñoz Zech .....	281
EPÍLOGO. RELACIONAR, RECONOCER, REPENSAR LOS ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN CHILE Paola Jirón Martínez.....	307
BIOGRAFÍAS DE CUERPO Y MOVILIDAD.....	315

A Nicole Pumarino Orbeta (1987-2022), arquitecta urbanista y socia fundadora de la ONG La Reconquista Peatonal. Fue integrante de la Red de Investigaciones en Cuerpo y Movilidad desde sus inicios. Su entusiasmo, creatividad e inconformismo continúan inspirando la labor de este colectivo.

Con amor y agradecimiento dedicamos a ella este libro.



## AGRADECIMIENTOS

El equipo editorial desea hacer una mención especial a las instituciones que contribuyeron a la realización de esta obra. Puntualmente, el Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social (COES), el núcleo milenio Movilidades y Territorios (MOVYT), y el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT) junto a la escuela de Diseño de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Paz agradece a los participantes de su investigación de postdoctorado. También a sus padres y esposo, quienes han acompañado algunas rutas por el Persa y muchas otras rutas de vida. Dedicó este libro a su hijo Santiago Hernández.

Daniel siente gratitud hacia Anita, quien acompañó su motivación y amortiguó sus frustraciones durante la construcción de este libro.

Gerardo quiere agradecer a su abuela. Con ella, los días de pago de pensión, recorría el eje matadero Franklin-cementerio General haciendo compras, recreando historias y visitando a parientes vivos y muertos. También quiere agradecer a su mamá, con quien aprendió que caminar y conversar desde avenida Tobalaba hasta la Estación Central es una experiencia fascinante.

Finalmente, el equipo editorial agradece a todas las personas que componen la Red de Investigaciones en Cuerpo y Movilidad (<https://www.ricmo.org/>). Este libro nace de nuestras colaboraciones y es el primer fruto bibliográfico de nuestros encuentros.



## PRÓLOGO

# ESPACIOS DE MOVIMIENTO O CÓMO LOS CUERPOS DIBUJAN CAMINOS Y MAPEAN LO COMÚN

*Miguel Ángel Aguilar Díaz*

Universidad Autónoma Metropolitana,  
Iztapalapa, México

Acercarse al cuerpo en movimiento abre una amplia perspectiva para entender formas de explorar y recrear el mundo social en que se está. Si a esto le añadimos un entorno urbano que se recorre de una gran diversidad de maneras, tenemos entonces un objeto de análisis e indagación denso y complejo. Los trabajos de investigación reunidos en este libro, coordinado por Paz Concha, Daniel Muñoz y Gerardo Mora, brindan un rico y necesario panorama de aproximaciones conceptuales y metodológicas, de situaciones de investigación sobre el terreno y de perspectivas a futuro sobre este amplio campo de estudios. La mirada interdisciplinaria resulta fundamental para abordar el proyecto intelectual de ubicar cuerpos diversos en un movimiento que puede entretrejer sensaciones, materialidades, jerarquías sociales y nociones de sí mismos, por citar algunos elementos en juego. Así, en este libro se puede encontrar un diálogo fluido entre antropología

y geografía humana, psicología ambiental y arquitectura, por citar las disciplinas que animan el libro.

Un antecedente de esta obra, con el que comparte intereses y algunos colaboradores comunes, es el texto *Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*, publicado en el 2018 y coordinado por Martín Tironi y Gerardo Mora. La existencia de un interés sostenido a través del tiempo por parte de un núcleo de investigadoras e investigadores apunta a un refinamiento de las preguntas y temáticas de investigación. No se trata ahora de indagar sobre la novedad de un tema, sino de precisar pautas de comprensión desde acercamientos metodológicos y esquemas interpretativos diversos.

Las preguntas sobre los peatones, sus desplazamientos, las condiciones en que los realizan y los múltiples modos de moverse en la ciudad son relativamente recientes. Los grandes procesos de expansión urbana han sido acompañados de trabajos que en el campo de la movilidad se ocupan de políticas de transporte, creación de infraestructura urbana, análisis de pautas de origen y destino en las ciudades, y los tiempos, costos, rutas y transferencias multimodales involucradas en ello. Con las preguntas que surgen desde la intersección entre el llamado giro hacia la movilidad y los estudios sobre las corporalidades se abren nuevas rutas de análisis por explorar.

Una breve ilustración de lo anterior bien podría ser la manera en que Tim Cresswell y Peter Merriman (2011) proponen que las prácticas de movilidad a partir del cuerpo son centrales respecto a la manera en que experimentamos el mundo, esto se muestra tanto en prácticas de escritura como de experimentar sensorialmente el entorno, en las prácticas del caminar y del conducir. Las movilidades, puntualizan los autores, crean espacios e historias, historias espaciales. A partir de esto quedaría indagar no solo las condiciones en que las movilidades dan forma a maneras de caminar y generar contacto sensible con el entorno material en que se desarrollan, sino también y de manera creativa, las maneras en que esto ocurre.

Otro elemento clave a considerar en el abordaje a las movilidades es aquello que se hace durante los trayectos urbanos, los despliegues de sociabilidades entre viajeros, los usos del tiempo, el

acompañamiento con tecnologías digitales, las imágenes de la ciudad y habitantes que se suceden al cambiar los escenarios urbanos. Un ejemplo elocuente de esto último es la investigación desarrollada en la ciudad de Guadalajara, México, por Christian Grimaldo (2018) en relación con la experiencia urbana desde el tránsito en el transporte público. La fugacidad de los encuentros y de las imágenes de la ciudad que se producen en el movimiento se asientan y transforman en estructuras de comprensión del mundo social.

El libro cuenta con tres apartados: Conceptos, Prácticas y Metodologías. En cada uno de ellos se pone el acento en un aspecto distinto de la relación cuerpo y movilidades, aunque cabe decir que cada uno de los textos del libro se ocupa con mayor o menor intensidad de los tres temas señalados. En todos los capítulos se procura realizar un abordaje empírico al tema abordado, con ello se muestra cómo al poner en relación cuerpos y movilidades es posible acercarse a situaciones sociales con una mirada que resalta prácticas y los contextos materiales particulares en que se realizan.

En esta breve presentación buscaré ubicar los textos presentes en cada sección con un contexto más amplio de otras investigaciones, en un esbozo de diálogo con trabajos de investigación realizados en México, lugar en que trabajo.

Atmósferas y materialidades son los ejes conceptuales que están presentes en el primer apartado temático del libro intitulado *Conceptos*. En el primer capítulo, Soledad Martínez propone considerar la materialidad de los lugares en los que se camina para entender sintonías y sincronizaciones de peatones con el entorno, así las superficies en el tránsito conforman también el sentido del viaje. Se proponen casos de estudio en los que elementos materiales muestran capacidad de agencia como lo es el verde, las veredas y los automóviles. Todos ellos y en diferente medida son partícipes activos del desplazamiento, en un arco que va desde su mera presencia hasta su poderosa capacidad evocativa, como es el caso de las múltiples asociaciones posibles a partir de lo verde.

Por su parte, Paz Concha y Francisca Avilés apuntan la idea de que las atmósferas especiales no están dadas, sino surgen de

un proceso de co-constitución en el que se amalgaman diseños materiales con temporalidades y maneras en que se despliegan las corporalidades. Los casos presentados en espacios comerciales de Santiago muestran la importancia de desplazamientos corporales, los mosaicos sensoriales gestados en el movimiento y las socialidades propias del lugar.

La sección sobre conceptos cierra con el texto de Cristóbal Vergara y Paz Concha en el que indagan sobre el movimiento como recreación del yo y el mundo. Las *derivadas* propuestas por la internacional situacionista como forma de subvertir el movimiento instrumental son el marco de referencia para este trabajo, al tiempo que se reconoce la interdependencia entre estados de consciencia, sensaciones del yo y desplazamientos corporales. A partir de caminatas acompañadas se busca recuperar los resortes del movimiento y las asociaciones que se producen en y con el desplazamiento. Se describe una metodología de trabajo que pone el acento en la movilidad paralela de colaboradores e investigadores y en la documentación de trayectos a partir de fotografías y video. De esta manera se muestran las facetas de un conjunto de derivadas con sus acentos en procesos sociales y personales que se evocan y configuran desde una expresión espacial. La subjetividad como reflexividad que toma la forma del espacio en el que ocurre, podría ser una de las conclusiones especulativas posibles del trabajo.

Sobre los temas contenidos en este primer apartado se puede decir que la idea de ambiente es siempre sugerente en la amalgama de elementos indeterminados para constituirse en rasgo de algún lugar o experiencia. Jean Paul Thibault (2021) en el *Dictionnaire pluriel de la marche en ville* —libro que muestra el interés actual por el tema en otros rumbos académicos— apunta que el término remite a tonalidades afectivas y pregnancias atmosféricas del mundo sensible. El ambiente nos envuelve y nos impregna, el sujeto está en centro de lo que ocurre. Otro de los autores que ha incursionado en esta perspectiva es Abilio Vergara (2013), quien en su libro pone en relación la experiencia de un ambiente con la creación de una idea de lugar y las posibilidades de su evocación.

Ruth Pérez López (2014) en su trabajo sobre peatones y cruces peatonales, muestra el riesgo que experimentan los peatones al cruzar la calle, debido esto a un diseño y a una ingeniería de tránsito en los que no se crean espacios/tiempos para el cruce, con lo cual la seguridad percibida por los peatones durante el cruce es muy baja. La materialidad de la intersección de banquetas<sup>1</sup> con el arroyo vehicular participa de manera crucial en la generación de un ritmo, una sensación y estado afectivo en los desplazamientos a pie. Por otro lado, la banqueta en que se desarrollan los desplazamientos peatonales ha sido analizada desde su configuración material y social en donde ocurren una amplia diversidad de actividades (ver Capron, Monnet y Pérez López, 2018).

El segundo apartado temático contiene tres textos y versa sobre *Prácticas*. Inicia con un texto de Adolfo García sobre «la hexis corporal o cómo sentir el *flow* al volante». La manera en que se concentra un conjunto de conocimientos prácticos referidos al cuerpo, a los dispositivos de movilidad y al entorno vial e interactivo que es parte del acto de conducir, o mejor, de aprender a conducir, son los temas del texto. El acercamiento metodológico se realiza a partir de la autoetnografía, no sin proponer una mirada crítica y reflexiva sobre sus posibilidades de producción de un conocimiento que vaya más allá de la propia experiencia personal. El texto abunda en descripciones y reflexiones sobre el proceso de aprendizaje y las vicisitudes para conectar movimientos corporales, indicaciones y reconocimientos del paisaje móvil.

El siguiente texto, elaborado por Álvaro Ramoneda, propone continuar en la ruta del movimiento, pero ahora se enfoca en las experiencias del correr. Para desentrañar los múltiples elementos en juego, en el texto se propone abordar la corporalidad, el lugar y aspectos sociales y materiales involucrados en la actividad. Esto se relaciona transversalmente con diferentes momentos, divididos en el antes, durante y después. El correr de manera recreativa o distancias intermedias es una práctica social compleja que supone

---

<sup>1</sup> «Banqueta» es otro nombre para acera, vereda o andén. Se trata de una superficie que eleva la orilla de la calle para uso preferentemente peatonal. (N.E.E.)

anticipaciones tanto sobre el estado del cuerpo como de los elementos materiales que son parte de la práctica (alimentos, vestimenta, relojes, dispositivos tecnológicos).

El apartado de prácticas finaliza con los recorridos en bicicleta narrados por Gerardo Mora Rivera. Las ciclovías de Santiago son el terreno para realizar un viaje, en el mejor sentido antropológico, aderezado por historias de aprendizajes de ciudad grande. En la suma de personajes, trayectos y eventos se conforma una clara idea del movimiento que enfrenta el ciclista montado en su vehículo, y de los procesos de socialización frente a la ciudad, el movimiento y las demás personas involucradas. La etnografía en su forma de relato ejemplar y familiar recrea lugares y situaciones en los que es posible apropiarse de tramos circulables a pesar de las adversidades que representan los autos.

Los textos presentados en esta sección ubican el cuerpo en desplazamiento en diversos escenarios, sea el volante del auto, las ruedas de la bicicleta, o las zapatillas para correr, todos estos son dispositivos de movimiento actualizados desde el cuerpo. Las prácticas anteriores están sin duda en relación con un lugar social propio del cómo moverse por la ciudad.

La última sección del libro es la de *Metodologías*, en la cual se ubican cuatro textos. El primero de ellos, elaborado por Karen Seaman y Nicole Pumarino, aborda la ética propia de la investigación en campo y enfatiza atributos empáticos y cercanos en el plano personal como parte del proceso de investigación. Las actividades realizadas por el colectivo *La Reconquista Peatonal* proponen la realización de un diario de desplazamientos, donde se plasman por igual divagaciones y recuerdos, situaciones vitales y el asombro por los paisajes cambiantes de la ciudad. Esto permite problematizar la idea del otro, de los otros, en relación con procesos de comprensión y acción en el mundo. La referencia a epistemologías feministas añade un nuevo sentido a las relaciones interpersonales.

Inés Figueroa y Paola Jirón proponen considerar en su texto al cuerpo y al espacio como herramientas de investigación. La técnica de investigación denominada como sombreado, la reflexión etnográfica

y el papel que juega la movilidad en todo ello son los aspectos claves tratados en el texto, en donde se parte de una atractiva estructura de un diálogo testimonial. Las autoras enfatizan momentos claves en el proceso de investigación, sus condiciones de grupalidad y de transformación reflexiva a partir del acercamiento a diversas experiencias de investigación realizadas por ellas mismas.

Una metodología más, integrada en esta sección, tiene que ver con las movilidades femeninas en el sur de Chile a partir de la elaboración de un diario móvil. El capítulo de Alejandra Lazo, Karen Seaman y Nicole Pumarino descansa en la escritura de mujeres que relatan viajes y trayectos cotidianos enfatizando puntos de origen y destino, los motivos y valoración de los desplazamientos. Los cuidados realizados por las mujeres son en muchos casos el motivo de sus desplazamientos y sus reflexiones mientras están en movimiento. El paisaje cambiante, la aparición de elementos de la naturaleza, lo mismo que las incidencias del viaje, aparecen recurrentemente en los relatos como una forma de señalar apegos y descubrimientos en los recorridos cotidianos.

El género agrupa sin duda un conjunto de adscripciones y posiciones sociales que se materializan en estrategias y experiencias de movilidad. Paula Soto (2017) aborda la violencia y la inseguridad experimentada por mujeres en el metro<sup>2</sup> de la Ciudad de México y constata cómo la percepción de la violencia y la vulnerabilidad no solo es parte del viaje, sino de la misma planeación de medios posibles de transporte a utilizar. El estar en alerta durante los traslados y la ansiedad ante ciertos horarios nocturnos y lugares oscuros conforman un panorama emocional frente al cual se requiere plantear la movilidad de las mujeres en términos de acceso a derechos. Otra experiencia situada también en el campo de los derechos de movilidad es la que tienen personas ciegas en su desplazamiento por la ciudad. A partir de la constatación de que en rigor los espacios pueden ser más discapacitantes para las personas discapacitadas, Aguilar (2020) reconstruye los trayectos cotidianos de una persona ciega en el centro de la Ciudad de México desde una tentativa de

---

<sup>2</sup> Apócope de «ferrocarril metropolitano». (N.E.E.)

etnografía sensorial. Olores, texturas, sonidos se aglutinan en mapas mentales y sensoriales que permiten la movilidad en un espacio denso y concurrido. Experiencias y mapas no evitan los innumerables obstáculos humanos y materiales en el recorrido; la ubicación del relato dentro de una trama narrativa de esfuerzo y humor lo sitúa en una manera culturalmente situada de experimentar el lugar.

El libro cierra con el texto de Daniel Muñoz sobre las diferencias corporales en el viaje acompañado. La movilidad del investigador al paralelo de las personas cuyas trayectorias se reconstruyen ha sido un recurso metodológico ampliamente empleado en el análisis de desplazamientos cotidianos. Con todo, como reconoce el autor, no ha habido una reflexión consistente sobre los retos metodológicos de esta estrategia de investigación. En el caso de estos recorridos en que se acompaña a personas con discapacidad, los temas de sintonía, confianza, empatía y ver con los otros podrían replantearse en términos de la complejidad de las relaciones interpersonales y los eventos situacionales involucrados.

El acompañamiento a personas en diversos tipos de traslados es una herramienta de investigación común en muchos de los textos del libro. De esta herramienta se pueden generar vínculos sociales marcados por la confianza y la empatía, y un ánimo de horizontalidad con los colaboradores en procesos de investigación. Señalan Corona y Kalmeier (2012, p. 14) que los métodos horizontales entienden el proceso investigativo y la producción de conocimientos como un compromiso político que genera formas de vivir mejor en el espacio público. Esto no se encuentra muy lejos de la propuesta de Seaman y Pumarino en relación con la epistemología feminista, la dialogicidad como forma de construir relaciones no inequitativas y ciertas entrevistas en el desplazamiento.

En la amplia trayectoria de investigación de Paola Jirón (2016, 2019) y colaboradores está presente la reflexión metodológica sobre la movilidad como objeto y perspectiva de estudio, en la que se propone documentar los desplazamientos desde su misma lógica. Significa esto que el investigador mantiene cercanía reflexiva en procesos investigados, sea en entrevistas móviles o procedimientos como

el sombreado. En múltiples textos del libro se acompaña a caminantes, paseantes, sujetos móviles en las ciudades que en esta cercanía con el investigador muestran y reconstruyen sentidos de rutas y eventos. El contacto próximo permite estar al tanto del mundo corporal y material de quien viaja, sin embargo, puede hacer falta algo más para producir un efecto de comprensión desde el cuerpo como bien se apunta en el último texto. Quedan entonces preguntas por hacerse y matices metodológicos por desarrollar para comprender las relaciones múltiples entre corporalidades y movilidades.

Este libro, desde su diversidad de perspectivas, puede leerse como un cruce de caminos de análisis en el que poco a poco se traza un mapa de lo que corporalidades y movilidades aportan a la comprensión de diversas esferas de la vida social. Comprensión que pueda llevar, por algún camino u otro, hacia pautas de transformación urbana para contar con ciudades más vivibles y justas para sus habitantes.

Ciudad de México, 20 de septiembre de 2022.

## REFERENCIAS

- Aguilar Díaz, M. (2020). Centralidad de los sentidos: desplazamientos de una persona ciega por el centro de la Ciudad de México. *Encartes*, 05, 29-55. <https://doi.org/10.29340/en.v3n5.136>.
- Capron, G., Monnet, J. y Pérez López, R. (2018). Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera). *Ciudades* 119.
- Corona, S. y Kaltmeier, O. (2012). *En diálogo. Metodologías horizontales y en ciencias sociales y culturales*. Barcelona, Gedisa.
- Cresswell, T. y Merriman, P. (eds.) (2011). *Geographies of Mobilities: practices, spaces, subjects*. Surrey, Ashgate.
- Grimaldo, C. O. (2018). La metodología es movimiento. Propuestas para el estudio de la experiencia urbana del transitar apoyadas en el uso de la imagen. *Encartes*, 02, 36-74. <https://doi.org/10.29340/en.v1n2.59>.
- Jirón, P. y Walter, I. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, Año 26, No. 52.

- Jirón, P. y Walter, I. (2019). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, No. 10.
- Pérez López, R. (2014). *Movilidad cotidiana y accesibilidad: ser peatón en la ciudad de México*. México, CEMCA.
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista de transporte y territorio*, 16. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>
- Thibault, J.-P. (2021). Ambiance. En K. Damailly, J. Monnet, J. Scapino y S. Deraeve (Coordinación), *Dictionnaire pluriel de la marche en Ville*. París, L'Oeil d'Or.
- Vergara, A. (2013). *Etnografía de los lugares. Una guía antropológica para estudiar su concreta complejidad*. México, Escuela Nacional de Antropología e Historia.

## INTRODUCCIÓN

# TERRITORIOS EN FRICCIÓN, CUERPOS MÓVILES EN RELACIÓN

*Paz Concha Méndez*  
*Daniel Muñoz Zech*  
*Gerardo Mora Rivera*

Como quienes cruzan miradas desde andenes opuestos, la investigación de lo corporal y la investigación de la movilidad son quehaceres que pueden toparse, pero no siempre se mueven en conjunto. Encuentros ocasionales han entregado indicios de cómo estos dos campos de estudio pueden beneficiarse mutuamente de una conversación más estable y consolidada. Este libro busca fortalecer ese entrecruce como una importante rama de investigación, crucial para generar nuevos conocimientos sobre las experiencias y prácticas de diversas personas que se mueven por el territorio. Pero ¿qué significa estudiar la movilidad desde y con el cuerpo?

Las reflexiones levantadas por Sheller y Urry (2006)<sup>1</sup> respecto del llamado «giro a la movilidad» han alimentado una considerable cantidad de estudios centrados en la experiencia de moverse en Latinoamérica (Jirón, 2007 y 2010; Jirón et al., 2013; Lazo y Riquelme Brevis, 2019; Martínez, 2021; Salazar et al., 2020, por mencionar

---

<sup>1</sup> Ver también Sheller (2011) y Urry (2011).

solo algunos trabajos). Estas investigaciones centradas en las experiencias cotidianas de personas que caminan, conducen, pedalean, corren, andan en lancha, que esperan y usan el transporte público, han ido subrayando la importancia de explorar estas formas de movilidad desde una clave *corporeizada*, *encorporada* o *encarnada*<sup>2</sup>. Es decir, comprender los desplazamientos de las personas en tanto seres físicos que experimentan sensaciones, emociones y agotamiento, y que interactúan de maneras diversas con objetos, infraestructuras y otros cuerpos en el territorio (Imilan y Jirón, 2018).

Una mirada corporeizada de la movilidad expande y cuestiona las prevalentes y abstractas modelaciones de pasajeros, como sujetos «racionales» y homogéneos, que organizarían sus decisiones de viaje estratégicamente de acuerdo a los principios de la oferta y la demanda (Ureta, 2015). Por el contrario, al entender a las personas como sujetos corporeizados, múltiples factores sensoriales, afectivos, materiales e infraestructurales ganan renovada importancia, entregando descripciones más complejas, y a la vez más concretas, sobre las formas cotidianas de moverse.

Hoy el cuerpo está en el centro de discursos políticos, disciplinarios y científicos que intentan redefinirlo, a la vez que «es casi imposible articular una visión coherente del cuerpo sobre la base de las teorías más acreditadas en el ámbito intelectual y político» (Federici, 2022, p. 15), pues podemos ir desde el determinismo biológico hasta las representaciones performativas, textuales y cibernéticas, sin que podamos identificar las fuerzas sociales que afectan a nuestros cuerpos. Caracterizados por su tangible diversidad, nuestros cuerpos son atravesados por ejes de diferencia y desigualdad (género, etnicidad, edad, dis/capacidad, etc.) que se imprimen sobre la carne; segmentando, discriminando, amenazando, expulsando. A la vez, nuestros cuerpos son entidades que se acoplan, se abrazan, se acompasan y generan configuraciones dinámicas a través de su extraordinaria capacidad asociativa. En el pensamiento de Deleuze (1988), aquello que hacemos con el cuerpo es algo a lo que exponemos parte

---

<sup>2</sup> Consideramos estas tres expresiones como posibles lecturas en español del concepto «embodied».

de nuestro ser. El territorio por el que nos movemos es afectado y transformado por nuestros cuerpos. De igual manera, nuestros cuerpos son afectados y transformados por este. Siguiendo a autoras feministas, como Elizabeth Grosz (2018 [1995]), que han analizado cómo cuerpos y ciudades se constituyen mutuamente, nuestra mirada corporeizada de la movilidad explora cómo las personas usan sus cuerpos para desplazarse, a la vez que los exponen al mundo. Entidades a la vez transformadoras, sensibles y vulnerables, nuestros cuerpos son exigidos y transformados por sus vivencias, a la vez que surcan y transforman el territorio por el que se mueven. Así, este libro se pregunta ¿qué aspectos de nuestra existencia corporal son puestos en juego en nuestros desplazamientos cotidianos?

Buscando profundizar en estas ideas, este volumen agrupa trabajos académicos de trece investigadoras e investigadores que se dedican a comprender dinámicas cotidianas de movilidad desde una atención profunda a las experiencias y prácticas corporales de las personas. Las reflexiones recopiladas en este libro se organizan en torno a dos ideas centrales. Primero, que los territorios deben comprenderse, desde la atención a las prácticas corporeizadas de movilidad, como *un espacio de fricciones más que de flujos*. Segundo, que la movilidad cotidiana es el resultado de *relaciones e interacciones entre corporalidades diversas, más que el quehacer de individuos aislados*.

## TERRITORIOS EN FRICCIÓN

Los estudios que se enmarcan dentro del «giro a la movilidad» han tendido a analizar los modos de moverse de personas, cosas y animales no-humanos (Jensen, 2016), enfocándose en comprender la movilidad como algo mucho más complejo que el desplazamiento entre un punto de origen y uno de destino. En este sentido, algunos estudios de movilidad han puesto énfasis en el movimiento como un fenómeno fluido y acelerado; una manifestación dinámica y vertiginosa de la vida contemporánea en los tiempos de la globalización y la hiperconectividad (Graham y Marvin, 2001; Sheller, 2004; Sheller

y Urry, 2003). Más recientemente, las ciencias sociales también han estudiado la velocidad y la aceleración de diversos procesos globales como una expresión de desigualdades estructurales. En palabras de Wajcman y Dodd (2017), «los poderosos son rápidos, los sin-poder son lentos» (p. 1).

Esta atención a la fluidez del movimiento ha sido criticada por Cresswell (2006), ya que asume una conceptualización de la movilidad como un fenómeno deslocalizado, desterritorializado, homogéneo y *des-corporeizado* (Pinder, 2013). Los capítulos de este libro contribuyen a consolidar esta crítica, indicando cómo una mirada des-corporeizada de la movilidad arriesga invisibilizar el esfuerzo, habilidades y capacidades inventivas de aquellos que se mueven por un territorio que no es tan «llano» como los discursos de la fluidez tienden a implicar. Por el contrario, al observar la movilidad en clave corporal, quedan de manifiesto las rugosidades, barreras y baches (literales y metafóricos) que dificultan los viajes de los sujetos y los diversos modos en que estos lidian con cada dificultad.

Anna Tsing (2011) invita a adquirir una perspectiva más concreta y físicamente palpable del movimiento; como una tarea atravesada por múltiples *fricciones* que los mismos sujetos enfrentan cotidianamente mediante diversas formas de esfuerzo físico, logístico y emocional. Así, cuando nos movemos, nuestras corporalidades siempre están en juego. Nuestros cuerpos posibilitan y dan forma a nuestros desplazamientos. Se propulsan, se orientan, se acoplan, saltan torniquetes, memorizan atajos, se apretujan, empujan y son empujados, cuidan y son cuidados. A la vez, nuestros cuerpos sienten, se cansan, se duermen y se agobian. Son exigidos, reconfigurados y extenuados por un territorio de infraestructuras y formas de ordenamiento que rara vez acoge adecuadamente la diversidad corporal. En este esquema corporeizado de la movilidad, es inevitable también advertir los cuerpos excluidos por sus capacidades, edad, género o color de piel.

*Cuerpos que se desplazan juntos*

«Los cuerpos reales, que se mueven, nunca han estado entre las prioridades de los estudios de transporte», destaca Cresswell (2010, p. 19), dejando de manifiesto no solo la histórica postergación de ciertas corporalidades no-hegemónicas en la planificación y diseño de nuestros territorios e infraestructuras, sino que además un potencial vacío de conocimiento en diversos aspectos de la movilidad que son solo accesibles desde una perspectiva corporeizada.

Uno de estos aspectos —centrales para este libro— radica en desestabilizar un supuesto históricamente arraigado en los estudios clásicos de transporte y de la movilidad; el de que los desplazamientos son actividades individuales. Por el contrario, y en línea con diversas contribuciones desde la sociología (Collinson, 2006; Sersli et al., 2020), la antropología (Mora, 2018), la geografía humana (Muñoz, 2021), los estudios interaccionales (Weilenmann et al., 2014) y los estudios de movilidad (Brömmelstroet et al., 2017; McIlvenny, 2015), los capítulos de este libro sustentan empíricamente la comprensión de la movilidad como un *logro relacional*. Es decir, que la movilidad cotidiana es el resultado de continuas y complejas interacciones cooperativas entre cuerpos que se encuentran, coordinan, ensamblan y comparten espacios.

Ejemplo de esto es la movilidad de niños, niñas y adolescentes (Mora, 2018; Murray, 2015), construida colaborativamente en el cruce de agencias de padres, madres, hermanas, miembros del vecindario, objetos y atmósferas. Estas experiencias revelan cómo las dinámicas de movilidad se asientan, de modo muchas veces inadvertido, sobre las capacidades corporeizadas de personas que se coordinan, sienten y cuidan entre sí.

## CÓMO NACE ESTE LIBRO

El objetivo del libro es comunicar avances teóricos y prácticos relevantes en el estudio de la relación entre cuerpos y movilidades a partir de la recopilación de contribuciones escritas por investigadores y profesionales expertos en la exploración de diversas experiencias

corporales de movilidad. Se busca consolidar una línea de estudios en la investigación cualitativa en el cruce entre corporalidad y movilidad, tanto desde un punto de vista conceptual, como desde las metodologías móviles que permitan abordar estos conceptos.

El proyecto editorial que dio vida a este libro surge de la Red de Investigaciones en Cuerpo y Movilidad<sup>3</sup> (RICMO). Esta Red se formó el año 2018, cuando se hicieron evidentes múltiples conexiones entre personas que realizaban investigación académica sobre cuerpo y/o movilidad. De allí, Daniel Muñoz (entonces estudiante de doctorado en Geografía Humana, Universidad de Edimburgo), Francisca Avilés (entonces estudiante de doctorado en Arquitectura y Urbanismo, PUC), Soledad Martínez (quien estaba finalizando su doctorado en Geografía, University College London) y Gerardo Mora (académico de Diseño UC) decidieron crear una red que permitiera la circulación de información e ideas. Desde el principio les motivó dar vida social a los desarrollos conceptuales y metodológicos de sus pares en el continente sudamericano. Y así comenzaron a tejer una red. Entre las actividades que organizaron se cuentan dos encuentros donde integrantes e invitados de la Red presentaron investigaciones en ciernes, en curso y en término. El inicial fue realizado en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos UC, en enero de 2020, y el siguiente tuvo un carácter virtual en marzo de 2021. Al cerrar ese último encuentro nació la idea de compilar un libro editado con dos partes: una académica y formal, otra lúdica y exploratoria. La primera parte de esa iniciativa corresponde a esta obra. La segunda parte está esperando brotar.

Los contenidos de los capítulos de este libro provienen de tesis doctorales, investigaciones postdoctorales, proyectos FONDECYT, iniciativas autogestionadas y otros proyectos de investigación. Esta multiplicidad da cuenta de la diversidad interna de RICMO. Se trata de una diversidad institucional, metodológica, disciplinar y temática que ha favorecido la generación de una obra valiosa tanto desde la dispersión de sus acercamientos como desde sus convergencias.

---

<sup>3</sup> Su portal es <https://www.ricmo.org/>. Allí puedes encontrar las imágenes de este libro en colores.

Gran parte de quienes participan en este libro hicieron su formación inicial de pregrado en el continente sudamericano y realizaron sus estudios de posgrado en el Norte Global. Si bien hay excepciones a lo anterior, existe una clara tendencia a dialogar con preocupaciones e intereses que tienen su origen en Europa y Estados Unidos. Eso se evidencia en las referencias bibliográficas, las preguntas de investigación e, incluso, en la organización escritural de varios capítulos. En contraste, fueron elaborados por cuerpos que se han movido en ciudades latinoamericanas y, casi todos, abordan la corpo-movilidad en algunas de esas ciudades.

En cuanto al entretejimiento disciplinar, este libro tiene hebras de antropología, arquitectura, estética, geografía, sociología, diseño, psicología y geografía; y también campos interdisciplinarios tales como la planificación y estudios urbanos. Por otro lado, hay capítulos escritos por investigadores en etapa inicial, por personas de larga y reconocida trayectoria, y por quienes se están haciendo un lugar entre la academia y las organizaciones ciudadanas. Esto ofrece escrituras y reflexiones desde distintos momentos de la vida (académica), lo cual es inevitablemente constitutivo de las investigaciones cualitativas.

## ESTRUCTURA DEL LIBRO

El libro se estructura en tres partes; conceptual, práctica y metodológica. En la parte 1, «Conceptos», se discuten conceptos relacionados con la investigación transdisciplinar en movilidad que permite expandir y complejizar el vínculo entre esta práctica y el entorno y la materialidad en conjunto con el cuerpo. Este entrecruzamiento es abordado desde la idea de sociomaterialidades, atmósferas y subjetividades. El capítulo 1, «Caminar con los materiales de la ciudad», por Soledad Martínez, discute la experiencia vivida de la sociomaterialidad al caminar en la ciudad de Osorno, Chile, entre los años 2020 y 2021, y profundiza en cómo quienes caminan sienten los materiales, los cuales se convierten en elementos sensorial y cognitivamente significativos. En este capítulo, Martínez se enfoca

específicamente en analizar cómo los cuerpos se conectan con las experiencias del verde, las veredas (aceras) y los automóviles.

El capítulo 2, titulado «Moverse con las atmósferas: experiencias de cambio y transición en mercados de Santiago», en coautoría de Paz Concha y Francisca Avilés, indaga en las experiencias de cambio y transición de atmósferas percibidas a lo largo de recorridos a pie hacia y a través de dos espacios comerciales tradicionales en la ciudad de Santiago: la Vega y el Persa Bío Bío. El capítulo discute la existencia de una multiplicidad de atmósferas componiendo estos lugares, las que se suceden y son advertibles a través del análisis del recorrido pedestre y que se co-constituyen en la relación entre personas, espacios y objetos a través de la temporalidad y el movimiento.

En el capítulo 3, «A la deriva: el movimiento como recreación del Yo y el Mundo», Cristóbal Vergara y Paz Concha discuten los aspectos subjetivos del movimiento en el espacio poniendo atención a la relación entre cuerpos, pensamientos, emociones y comportamientos para el caso de habitantes de las ciudades de Coquimbo y La Serena. Aquí se explora una perspectiva psicogeográfica hacia el estudio de la movilidad cotidiana utilizando el ejercicio de las «derivas» o movimiento libre que los participantes realizaban entre su hogar y las centralidades de sus ciudades.

En la parte 2, «Prácticas», se cuenta con tres capítulos que exploran aquellos elementos no-rationales que los sujetos experimentan al moverse por el territorio. Las fricciones que ocurren en los cuerpos son discutidas a partir de tres prácticas específicas: conducir, correr y andar en bicicleta en familia. En el capítulo 4, «Aprendiz de conductor: hexis corporal o cómo sentir el *flow* al volante», Adolfo García presenta los resultados de una autoetnografía acerca de su inmersión voluntaria y funcional en una escuela para aprender a conducir. El texto ofrece una reflexión acerca de los modos en que diversos conocimientos que posibilitan la automovilidad son transmitidos e incorporados a partir de la práctica de la conducción y otros mecanismos de aprendizaje como el entrenamiento con videos.

En el capítulo 5, «Correr: experiencias relatadas», Álvaro Ramoneda analiza relatos de libros, revistas, páginas web o documentales dedicados a correr y entradas de un diario de autorregistro de su propia experiencia de correr. En este análisis, el autor revisa las dimensiones de corporalidad, lugar, aspectos sociales y aspectos materiales de esta práctica, separándolas en tres momentos del proceso: antes, durante y después de correr.

En el capítulo 6, «El nacimiento de Kimsantin, la serpiente marsupial que nos cría en bicicletas», Gerardo Mora relata un período-trayecto pedaleando junto a sus dos hijas como una experiencia de mutuo cuidado, de hacer familia y de hacer ciudad que ha engendrado una serpiente que incorpora prácticas y materialidades que permiten recorrer (y reflexionar sobre) ese período-trayecto.

En la parte 3 de este libro, llamada «Metodologías», se discuten distintas herramientas etnográficas utilizadas en el trabajo de campo para el estudio de los cuerpos y las movilidades. Aquí se examina el uso del sombreado etnográfico, el uso de diarios-móviles y el viaje acompañado. En el capítulo 7, «Permiso para cortar. Metodologías responsables, empáticas y comprometidas en los procesos de investigación», Karen Seaman y Nicole Pumarino abordan el uso de diarios-móviles como la metodología de trabajo de La Reconquista Peatonal, colectivo del que las autoras son fundadoras, para el registro de caminatas cotidianas. La reflexión gira en torno a la importancia de la ética y la perspectiva feminista para dar un reconocimiento a los participantes de los procesos investigativos.

En el capítulo 8, «Aprendiendo en movimiento. El cuerpo y el espacio como herramientas de investigación», Inés Figueroa y Paola Jirón examinan más de diez años de investigación multidisciplinaria acerca de las prácticas cotidianas de movilidad con el uso de sombreado etnográfico. Ambas reflexionan en torno al rol de lo colectivo y la interdisciplinarietà en el estudio de la movilidad como objeto y enfoque.

En el capítulo 9, «El diario-móvil: una herramienta de investigación para las movilidades», Alejandra Lazo, Karen Seaman y Nicole Pumarino discuten acerca de aplicación de un diario-móvil como

herramienta de registro y visualización de la dimensión subjetiva, relacional y afectiva de la movilidad conmutante de mujeres de las regiones de Los Lagos y Los Ríos, en el sur de Chile.

Finalmente, en el capítulo 10, «Empatía como un “viajar juntos”»: lidiando con las diferencias corporales en el viaje acompañado», Daniel Muñoz presenta una discusión acerca del acompañamiento de personas discapacitadas en los desplazamientos cotidianos a partir de una etnografía situada en el transporte público de Santiago. En este texto se refuerza la idea de acompañamiento y empatía como práctica que marca nuestras diferencias corporales.

## DIVERSIDADES CORPORALES MOVILIZANDO CONVERGENCIAS

Entre las agencias que planifican y gestionan diversos sistemas de transporte urbano, la diversidad corporal de las personas es todavía, explícita o implícitamente, percibida como un factor problemático (Ureta, 2013). Basados en aspiraciones a la cuantificación, estandarización y predictibilidad de los flujos en el territorio, los modelos hegemónicos de transporte han desarrollado escasas herramientas para responder a los distintos modos de ser y hacer cuerpo en movimiento. Este libro es una invitación a «buscar formas de planificación que prescindan de la aspiración al control y la estandarización de los cuerpos y las prácticas» (Pumarino y Muñoz, 2021, p. 110). Proponemos, en su lugar, el desarrollo de herramientas de investigación, planificación y diseño que reconozcan e incorporen la capacidad generativa de los cuerpos que cotidianamente producen formas de moverse por el territorio, pese a una multitud de barreras, desigualdades y dispositivos que buscan gobernar la diversidad corporal sin observarla.

Los capítulos de este libro muestran que explorar corporalidades y movibilidades es describir un mundo hecho de diferencias y fricciones. Es aquella diversidad, tradicionalmente categorizada como un problema a resolver, la que buscamos retratar como una fuente de oportunidades para la convergencia. Con este volumen intentamos contribuir a que todos los cuerpos puedan moverse

«en un mundo donde la diversidad es una riqueza para todas las personas y un terreno común, en lugar de una fuente de divisiones y antagonismos» (Federici, 2022, p. 13).

## REFERENCIAS

- Brömmelstroet, M., T., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S. y Chan, C. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1-15.
- Collinson, J. A. (2006). Running-together: Some ethnomethodological considerations. *Ethnographic Studies*, 8, 17-29.
- Cresswell, T. (2006). *On the move : mobility in the modern Western world*. New York; London: Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31.
- Deleuze, G. (1988). *Spinoza: Practical philosophy*. San Francisco, CA: City Lights Books.
- Federici, S. (2022). *Más allá de la periferia de la piel. Repensar, reconstruir y recuperar el cuerpo en el capitalismo contemporáneo*. Ediciones Corte y Confección.
- Graham, S. y Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.
- Grosz, E. (2018). *Space, time, and perversion*. Routledge.
- Jensen, O. B. (2016). Of other materialities: why (mobilities) design is central to the future of mobilities research. *Mobilities*, 11(4), 587-597.
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12(29), 173-197.
- Jirón, P. (2010). Repetition and difference: Rhythms and mobile place-making in Santiago de Chile. En T. Edensor (Ed.), *Geographies of rhythm: nature, place, mobilities and bodies* (pp. 129-143). Farnham, Surrey, England: Ashgate.
- Jirón, P. e Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16 Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36.
- Jirón, P., Imilán, W. e Iturra, L. (2013). Saber viajar en el metro de Santiago. La apropiación de lo público. *Revista Ciudad y Arquitectura*, 151, 112-125.

- Lazo, A. y Brevis, H. R. (2019). Conmutación y experiencias de viaje en el sur de Chile. Prácticas de movilidad de habitantes de ciudades intermedias menores. *Investigaciones Geográficas*, (58), 34-50.
- Martínez, S. (2021). «Nobody ever cuddles any of those walkers»: the material socialities of everyday mobilities in Santiago de Chile. *Mobilities*, 1-20.
- Murray, L. (2015). Rethinking children's independent mobility: revealing cultures of children's agentic and imaginative mobilities through Emil and the detectives. *Transfers*, 5(1), 28-45.
- McIlvenny, P. (2015). The joy of biking together: Sharing everyday experiences of vélomobility. *Mobilities*, 10(1), 55-82.
- Mora, G. (2018). Criar hijas, crear ambientes. En M. Tironi y G. Mora (Eds.), *Caminando: prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*. Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Muñoz, D. (2021). Accessibility as a «doing»: the everyday production of Santiago de Chile's public transport system as an accessible infrastructure. *Landscape Research*, 1-12.
- Pinder, D. (2013). Cities: Moving, plugging in, floating, dissolving. En T. Cresswell y P. Merriman (Eds.), *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects* (pp. 167-186). Surrey, England: Ashgate Publishing.
- Pumarino, N. y Muñoz, D. (2021). Atravesar el estallido social: mujeres caminantes e incertidumbre en la ciudad de Santiago. *Revista INVI*, 36(101), 109-148.
- Salazar, G., Riquelme Maulén, W. y Zúñiga Becerra, P. (2020). ¿Indígena campesino o indígena urbano? Aproximaciones desde los procesos de movilidad mapuche en la ciudad intermedia de Temuco (Chile). *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, (40), 53-78.
- Sersli, S., Gislason, M., Scott, N. y Winters, M. (2020). Riding alone and together: Is mobility of care at odds with mothers' bicycling? *Journal of Transport Geography*, 83(C).
- Sheller, M. (2004). Mobile publics: beyond the network perspective. *Environment and Planning D: Society and Space*, 22(1), 39-52.
- Sheller, M. (2011). Mobility. *Sociopedia. isa*, 2011, 1-12.
- Sheller, M. y Urry, J. (2003). Mobile transformations of «public» and «private» life. *Theory, Culture & Society*, 20(3), 107-125.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226.
- Tsing, A. L. (2011). *Friction: An Ethnography of Global Connection*. Princeton: Princeton University Press.
- Ureta, S. (2013). Waiting for the Barbarians: disciplinary devices on Metro de Santiago. *Organization*, 20(4), 596-614.

- Ureta, S. (2015). *Assembling policy: Transantiago, human devices, and the dream of a world-class society*. Cambridge, MA; London: The MIT Press.
- Urry, J. (2011). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Wajcman, J. y Dodd, N. (2017). *The sociology of speed: Digital, organizational, and social temporalities*. Oxford University Press.
- Weilenmann, A., Normark, D. y Laurier, E. (2014). Managing walking together: The challenge of revolving doors. *Space and Culture*, 17(2), 122-136.



# CONCEPTOS



## CAMINAR CON LOS MATERIALES DE LA CIUDAD

*Soledad Martínez Rodríguez*

Cuando caminamos por la ciudad nos encontramos con otras personas y con la materialidad que compone el entorno que andamos. Caminar se trata de encuentros: encontrar gente, una acera pavimentada, un perro que callejea o automóviles que transitan. Este capítulo propone una manera de comprender las relaciones que se generan entre quienes caminan y los materiales que conforman los lugares que ellas y ellos recorren de manera habitual. El argumento principal es que las materialidades de los entornos urbanos no solo facilitan, dificultan o decoran el caminar, sino que a través de lo material se teje una socialidad. Es decir, en el encuentro con los materiales urbanos nos encontramos también unos con otros. En ese sentido, lo material no es solo el escenario en el que ocurren las prácticas de movimiento, sino que lo material también constituye la experiencia de moverse. Mi finalidad es reconocer aquí el rol fundamental que tienen los materiales de los lugares en las experiencias de quienes caminan la ciudad y, de esta manera, promover un mayor cuidado de estos aspectos tanto a nivel ciudadano como institucional.

El material que utilizo en este capítulo proviene de la investigación etnográfica sobre las prácticas del caminar y las transformaciones urbanas que realicé en Osorno, Chile, entre los años 2021 y 2022<sup>1</sup>. El capítulo considera lo que he aprendido caminando con quienes participaron de la investigación: una suerte de material autoetnográfico de mi labor etnográfica. Se centra en la experiencia de caminar con dos tipos de materialidades: la vegetación y los automóviles. Estos materiales aparecieron de manera prominente en los relatos de las y los participantes, tanto al caminar como al reflexionar sobre sus caminatas, y también influyeron enormemente en mi propia experiencia de aprender a recorrer Osorno a pie. El capítulo muestra qué nos hacen estos materiales a quienes caminamos y cómo esa acción es parte de un entramado mayor de acciones de otros seres, cosas e instituciones que producen la vida cotidiana de la ciudad.

El capítulo se estructura en cinco secciones. Primero presento las ideas teóricas que permiten argumentar que los materiales urbanos participan de las experiencias cotidianas del caminar y generan formas de socialidad. Luego entrego algunos detalles sobre el contexto de la investigación y la metodología que utilicé. En la cuarta sección describo cómo al caminar por Osorno emergen distintas formas de socialidad relacionadas con la vegetación y los automóviles que las y los caminantes encuentran en el camino. Cierro destacando las ideas principales que desarrollé respecto a cómo las relaciones entre los materiales de los lugares y quienes caminan por ellos generan particulares sentidos de lugar.

---

<sup>1</sup> Esta investigación, proyecto n°3200807, fue financiada gracias al Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (FONDECYT), perteneciente a la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), a través del concurso para investigaciones de postdoctorado en el que participé al alero de la Universidad de Los Lagos y con el patrocinio de la investigadora Alejandra Lazo, quien también publica en este libro. Gracias a este fondo pude realizar investigación etnográfica en Osorno durante los años 2021 y 2022. Además, me permitió regresar al país, tras más de una década viviendo en el extranjero, y reinsertarme en el contexto académico nacional.

## MATERIALIDADES Y CAMINARES

En esta sección comparto las ideas teóricas que sostienen mi exploración sobre el papel que tienen los materiales urbanos en el movimiento cotidiano y especialmente en las experiencias pedestres. Este es el punto de partida para describir y analizar las experiencias que he tenido al caminar por Osorno tanto en mi trabajo de campo como en mi vida cotidiana, dos ámbitos cuya frontera es más bien difusa y efecto del análisis y la escritura, ya que en el día a día «la etnografía nunca es aparte de la vida» (Martínez Rodríguez, 2020, p. 199). Primero detallo algunas ideas que nos invitan a comprender los materiales o materialidades urbanas desde una perspectiva relacional, es decir, considerando nuestras interacciones y afectaciones mutuas. Luego me dedico a pensar en las relaciones más específicas que las y los caminantes entablan con los materiales que participan de sus experiencias cotidianas a pie. Finalmente introduzco la idea de «socialidad material», que será la que me guiará en la comprensión de las experiencias que presento a continuación.

### *Caminamos con la materialidad de los lugares*

Al caminar la ciudad percibimos su materialidad. Nuestros cuerpos, también materia, se entrelazan afectiva y sensorialmente con otros cuerpos (humanos y no-humanos) y con las cosas que nos rodean. Andamos usualmente sobre el pavimento de las aceras (aunque en muchas ciudades esta materialidad no está asegurada) y materialidades de distinta naturaleza se hacen parte de nuestro andar, como el ruido de motores y los gases resultantes de su combustión, rejas, casas, edificios, puentes, paraderos, árboles, vegetación, tierra, barro, agua... quizás algunas nubes, neblina, lluvia o algo de viento. Los materiales que encontramos no nos dejan indiferentes, afectan nuestro cuerpo y componen nuestro camino. En este sentido, los materiales ejercen una acción sobre nuestra experiencia de caminar que podemos comprender como «una forma de agencia» (Latham, 2017, pp. 186-187).

Estas ideas se enmarcan en el llamado «giro material» que han dado las ciencias sociales en las últimas dos décadas. Estos lineamientos teóricos se sostienen mayormente en una ontología relacional que nos sugiere entender la vida social como entrelazamientos heterogéneos, en los cuales «los humanos están siempre en composición con lo no-humano, nunca fuera de una red viscosa de conexiones o ecología» (Bennett, 2004, p. 365). Sus exponentes reconocen la acción de la materialidad –ya sean cosas, materiales, materia, sustancias u otros– en el tejido de la vida social al describir su capacidad de vibrar (Bennett, 2010), su vitalidad (Whatmore, 2006) o agencia (Latour, 2005). No se trata de creer que las cosas tengan voluntad propia –aunque ontologías de otros grupos sociales podrían considerarlo así–. Se trata, más bien, como explica Tim Edensor (2020) en su libro sobre la piedra en la ciudad de Melbourne, de «reconocer que como sujetos encorporados<sup>2</sup> no estamos separados del mundo que experimentamos» (p. 222). Tomando las ideas de John Wylie, Edensor (2020) indica que materialidades y sensibilidades se entrelazan, de modo que no «actuamos singularmente sobre el mundo, sino que sentimos y actuamos con él», de esta manera, «vemos con la luz, nos movemos con las superficies y sentimos con la piedra» (p. 222, el énfasis es mío).

### *Materialidades pedestres*

Caminar en la ciudad, a diferencia de otros modos de movimiento, no requiere de la materialidad de un vehículo. Calles y cuerpos son las materialidades fundamentales que constituyen el acto de andar a pie. Para analizar el papel de los materiales en la práctica de caminar distingo entre aquellos que conforman los lugares que caminamos y aquellos relacionados con el cuerpo de quien camina (ropa, zapatos, mochilas, bolsos, carritos, muletas, bastones, etc.). Con el fin de centrar mi reflexión en las relaciones entre las y los caminantes y el ambiente urbano, en este capítulo hablaré de la materialidad de los caminos y lugares que las personas recorren.

---

<sup>2</sup> Traducción del concepto inglés *embodied*.

A pesar del énfasis que se hace desde la teoría sobre el papel de lo material en las prácticas sociales, las investigaciones empíricas sobre el caminar se han centrado en otros aspectos, sin duda relevantes, como las retóricas espaciales de la apropiación que permite el caminar cotidiano (Augoyard, 2007), los ritmos y el sentido del tiempo (Matos Wunderlich, 2008; Middleton, 2009), generar tipologías del caminar según la accesibilidad sensorial a la ciudad (Thomas, 2004), la dimensión estética del caminar cotidiano (Avilés Arias, 2020), el papel del caminar en la crianza (Mora Rivera, 2018), las interacciones entre peatones y las socialidades que emergen entre las y los usuarios del espacio público (Aguilar Díaz, 2016; Middleton, 2016) o las relaciones de género y poder en el espacio público que moldean las experiencias pedestres y sus posibilidades (Sharanya, 2016; Warren, 2017; Pumarino, 2020), entre otros trabajos.

Entre los estudios que han explorado las materialidades urbanas pedestres, encontramos el trabajo de Jennie Middleton (2010) en Londres quien, utilizando las ideas de la Teoría del Actor-Red, concibe el caminar como un «ensamblaje socio-técnico» (p. 576). Esta comprensión le «posibilita prestar atención de manera específica a las relaciones encorporadas, materiales y tecnológicas» de la práctica (Middleton, 2010, p. 575) y, por lo tanto, considerar lo material como un elemento constitutivo de la práctica de andar a pie. En su trabajo empírico, Middleton se enfoca en el «atuendo pedestre» (*walking attire*) y describe de qué manera objetos como zapatos, faldas o las cosas que se cargan al andar forman parte de una «unidad caminante». Por ejemplo, una de las unidades caminantes que describe es «humana-falda-pavimento-novio», en el caso de una mujer que camina con su novio al trabajo con una falda que le molesta porque no le deja mover sus piernas con agilidad (p. 588).

Con respecto a la materialidad del entorno, Katrín Anna Lund (2012) examina el papel de los materiales urbanos en las narrativas del paisaje que crean las y los caminantes. Describe su propia experiencia caminando sobre hielo y encarando el viento en la ciudad de Reikiavik para mostrar cómo los materiales se hacen parte de la consciencia de quienes caminan. A través de estas experiencias, Lund

(2012) nos enseña que «la materialidad del paisaje toma forma en el movimiento del caminar y no con prioridad a este» (p. 225). Otro trabajo que indaga el caminar y sus materialidades es la detallada exploración que hace Jo Lee Vergunst (2008) sobre tropiezos y resbalones en Aberdeen. En él compara experiencias de caminar sobre las aceras de granito de las calles urbanas con las experiencias de andar por colinas y senderos rurales. De esta manera, Vergunst nos muestra cómo las personas aprenden a caminar sobre superficies exigentes: las y los caminantes crecen en el conocimiento corporal de sus ambientes cotidianos y esto les permite desplazarse por entornos texturizados gracias a la actitud de «tener cuidado» que toma forma en el ritmo de las y los caminantes. Coincidiendo con las reflexiones de Edensor reseñadas con anterioridad, los trabajos de Lund y Vergunst presentan el caminar como una práctica en la que los límites entre el cuerpo y el entorno material se difuminan: se camina con el hielo, con el viento, con el granito, con la tierra de los senderos.

Estos trabajos describen cómo percibimos y sentimos los materiales de los lugares o aquellos que forman parte de nuestro cuerpo cuando caminamos por la ciudad, la fuerza que tienen para modular las experiencias de las y los peatones y el conocimiento incorporado que se forja a través de esas experiencias cuando ocurren de manera cotidiana. Este capítulo se inscribe en esta línea de exploración e intenta contribuir a ella ahondando en un aspecto que queda abierto: cómo las experiencias y el conocimiento incorporado que se genera en el encuentro entre las superficies del cuerpo y de la ciudad moldean la relación afectiva y sensorial que las y los caminantes generan con el lugar en el que viven. Siguiendo a Adams (2001), al caminar se forja un «sentido peripatético del lugar» que nos permite tener idea de nuestra propia posición en ese lugar, la ciudad en este caso. Entonces, ¿qué papel desempeñan los afectos y sensaciones que los materiales generan en la construcción de este sentido peripatético de la ciudad? En otras palabras, busco indagar en la socialidad de los materiales pedestres: cómo ayudan a generar un sentido de lugar.

*La socialidad de los materiales*

Investigando el caminar urbano, tanto en mis experiencias anteriores (ver Martínez Rodríguez, 2019; Martínez, 2022) como actualmente en la ciudad de Osorno, he escuchado muchas veces a las personas describir la materialidad de sus caminos de manera activa, detallando cómo esos materiales se sienten y les afectan. Por ejemplo, la vegetación «acompaña» o «da» una sensación de vida; ciertos lugares, su aspecto y atmósferas, te «invitan» a caminar o, por el contrario, «no te dicen nada». Las relaciones que las personas describen no solo hablan de su apreciación sobre los materiales, sino que también de lo que ellos provocan en sus cuerpos.

Para captar cómo a partir de esas experiencias cotidianas se genera un sentido de lugar, en una publicación anterior propuse el concepto de «socialidad material» (Martínez, 2022). El término socialidad es uno de esos términos acuados que tienen múltiples definiciones dependiendo del marco teórico al que se recurra. Mi aproximación se ancla en una comprensión relacional de la sociedad. La socialidad sería, entonces, «una matriz relacional dinámica dentro de la cual los sujetos interactúan constantemente de maneras co-productivas y continuamente plásticas y maleables» (Amit et al., 2015, p. 4). Caminar forma parte de esta matriz, así como los materiales de los lugares por los que se camina. De hecho, podemos ir más allá y entender, tal como sugieren John Law y Annemarie Mol (1995), que «materialidad y socialidad se producen la una con la otra» y «quizás, asociarse no es un asunto solo de los seres sociales, sino que también tiene que ver con lo material» (p. 274). Esto concuerda con las ideas de Adam Drazin (2015), quien nos dice que «los materiales son un medio a través del cual el involucramiento corporal en la vida cotidiana puede ser experimentado» (p. xvii).

Reconocer las formas de socialidad que emergen al relacionarse con los materiales de los lugares en la práctica del caminar profundiza nuestra comprensión del caminar como una práctica social. Caminar no es solo parte de la vida social porque al andar nos encontramos con otras personas, sino porque en su conjunto la práctica es socialmente producida y eso incluye a los materiales de

los lugares que en ella participan. Pensar en una socialidad material permite comprender cómo los materiales urbanos y las movibilidades se producen unos a otros. A través de estas relaciones con la materialidad de los lugares, las personas generan un conocimiento de la posición que su propio movimiento tiene en la ciudad. En esas interacciones aparece la ciudad posible y aquella ciudad que queda fuera de las posibilidades de quienes se mueven caminando.

Explorar las socialidades materiales que se generan al caminar plantea un sutil cambio de perspectiva sobre nuestra comprensión de lo material dentro de los estudios del caminar. Además de reconocer las acciones de los materiales sobre quienes caminan, el concepto invita a conocer su efecto a un nivel más general en el ámbito de la vida social de un lugar. Por una parte, da cuenta de que los materiales son constitutivos de las experiencias pedestres, de manera que no es posible describir el caminar sin hablar del camino que se anda; pero también, considera que «los caminos encorporan las redes sociales de su producción» (Vergunst, 2008, p. 114) y, por lo tanto, la materialidad del camino relaciona a las y los caminantes con las personas, actores sociales e instituciones involucrados en la construcción, cuidado o desgaste de esa materialidad. En esas materialidades hay presencias de las otras y los otros con quienes habitamos un mismo lugar. De esta manera, el aspecto social del caminar no se circunscribe solo a las interacciones con otras personas en el espacio público, sino que con el lugar en su conjunto. Aún al caminar solos en una ciudad estamos caminando junto a otras personas.

Estas ideas sostienen las descripciones que mostraré a continuación. Al movernos por los lugares no solo apreciamos los materiales a una distancia, sino que su acción en nuestros cuerpos nos permite considerar que nos movemos con ellos. Al movernos con los materiales también nos relacionamos con los actores sociales que intervienen en la producción de los lugares. A partir de esa socialidad forjamos un conocimiento del lugar que habitamos y de las posibilidades que el caminar tiene en él. En lo que sigue, describiré qué socialidades y sentidos de lugar se generan al caminar cotidianamente con determinadas materialidades en la ciudad de Osorno.

## ETNOGRAFÍAS AUTOETNOGRÁFICAS

Durante los años 2021 y 2022 investigué etnográficamente las experiencias de andar a pie en la ciudad de Osorno, buscando comprender cómo se habían transformado en las dos últimas décadas de la mano del crecimiento de la ciudad. La metodología que utilicé tiene un carácter etnográfico en su diseño, aunque sufrió modificaciones, producto de la situación de pandemia por Covid-19, en aquellas actividades que involucraban reunirse con las y los participantes de manera presencial. Por ejemplo, la metodología contemplaba acompañar a las personas a recorrer trayectorias a pie que hubiesen realizado de manera habitual en el pasado (diez a veinte años atrás) y, también, acompañarles en algún recorrido a pie habitual que realizaran en la actualidad (en el caso de que aún se movieran a pie). Para estas labores conté con la ayuda de otra etnógrafa, Consuelo Robledo, junto con quien intentamos tener experiencias de primera mano de los trayectos de las personas. No siempre fue posible realizar los recorridos de manera sincrónica y presencial debido a las restricciones y recomendaciones sanitarias que afectaron la movilidad y la posibilidad de reunirse con otras personas. Aquellas veces que no pudimos caminar con las y los participantes, recreamos la experiencia del recorrido: grabamos en video el trayecto que la o el participante previamente nos había narrado en una conversación a través de videollamada y luego revisamos la grabación con ella o él, nuevamente por videollamada. Si bien no se genera la misma experiencia que se tiene al caminar en persona, fue al menos un ejercicio que expresaba la voluntad y el intento de «estar allí»<sup>3</sup>, y de alguna manera se sentía como caminar con ellas y ellos.

En este artículo recurro también a mi propia experiencia viéndolo y haciendo etnografía sobre el caminar en Osorno, lo que

---

<sup>3</sup> Esta es una frase muy utilizada dentro de la antropología y otras disciplinas de las ciencias sociales para hacer referencia a la presencia de la investigadora o el investigador en el lugar donde realiza el trabajo de campo etnográfico. Alude al título del primer capítulo de la obra clásica del antropólogo Clifford Geertz (1989): «El antropólogo como autor» (título de la obra en su traducción al español).

considero como una suerte de material autoetnográfico de mi labor etnográfica. Debido a que no conocía esta ciudad, la forma en que he aprendido a recorrerla está imbuida de las experiencias e historias que fui conociendo de las y los informantes. Este capítulo encuentra su sustrato empírico en ese diálogo entre mis caminares y los de ellas y ellos. En total trabajamos (Consuelo Robledo y yo) con alrededor de veinte personas adultas –hombres y mujeres– entre los 26 y los 84 años, que han vivido o viven en distintas áreas de Osorno: centro, zona oriente y hospital, Ovejería, Rahue, Francke, Kolbe y Las Quemadas. Solo nos faltó llegar a la zona de Pilauco, sector donde viven personas de altos ingresos económicos.

Las experiencias que conocimos se fueron entrelazando con las mías. Soy mujer, bordeo los 40 años y crecí en Santiago. A los 25 años emigré a Barcelona para estudiar y trabajar. También viví en Londres gracias a una beca del gobierno chileno que me permitió continuar estudios de postgrado en esa ciudad. Tras trece años viviendo fuera del país, gané un fondo para ejecutar este proyecto de investigación y regresé a Chile acompañada por mi pareja y nuestra gata. Vivimos en Osorno, donde arrendamos un departamento en una zona residencial cercano a la Plaza de Armas en el que existen grandes casas que en el pasado pertenecieron a la elite de la ciudad y que, poco a poco, dejan de cumplir una función residencial y se convierten en equipamiento, principalmente locales comerciales y oficinas. Mi movilidad cotidiana es fundamentalmente peatonal. Ocasionalmente tomo el transporte público y, a veces, hago algunos trayectos en taxi. He caminado por diversas áreas de la ciudad en mis actividades cotidianas, las que incluyen recrear los trayectos que me narran las y los participantes de esta investigación y, también, acompañarlas/los en sus caminatas.

## UNA CIUDAD VERDE Y LLUVIOSA

Cuando contaba a mis amistades, la mayoría personas que crecieron y viven en Santiago, que me vendría a vivir a Osorno, los comentarios que recibía aludían a que era una ciudad fría, lluviosa

y que se llenaba de humo en invierno. El aspecto positivo que resaltaban era su ubicación: estaba cerca de lugares de gran atractivo natural, algo que también destacan quienes viven aquí. Osorno se emplaza al sur de Chile en la Región de Los Lagos y su clima lluvioso hace de ella una ciudad con abundante vegetación, o como diríamos de manera más coloquial, una ciudad muy verde. Es la segunda ciudad más poblada de la región después de la capital regional, Puerto Montt. La proyección del número de habitantes de la comuna para el año 2020<sup>4</sup> es de 173.410 habitantes.

Esta es una de las llamadas ciudades «intermedias» (Maturana, 2015) o «no metropolitanas» (Greene y de Abrantes, 2021) que, como muchas otras en el país, ha mostrado un ritmo acelerado de crecimiento y transformación durante las últimas dos décadas. Estos cambios son, en parte, resultado de la reconfiguración de la matriz productiva de la región asociada a los agronegocios (Canales y Canales Cerón, 2013) y al auge de la industria salmonera. Estas nuevas dinámicas económicas han generado la transformación de la estructura laboral y un incremento de las poblaciones urbanas, lo que ha traído consigo cambios sustanciales en la estructura y el funcionamiento de las ciudades (Rojas, Maturana y Morales, 2015). Yo misma soy parte de esos nuevos habitantes que vienen a vivir a Osorno por su oferta laboral. Los cambios en la estructura económica y el crecimiento de su población se manifiestan en el espacio urbano a través de la expansión de los límites de la ciudad, la construcción de viviendas, la inversión en infraestructura urbana, especialmente vial, y los cambios en los modos de movilidad cotidiana de las y los habitantes, quienes comienzan a utilizar mayoritariamente el automóvil (Programa de Vialidad y Transporte Urbano [SECTRA], 2014). De hecho, el crecimiento del parque automotriz se aceleró tras la pandemia por Covid-19 y medios locales indican que habría aumentado en casi un 20% solo en el último año («Osorno: piden restricción», 2022).

---

<sup>4</sup> Estimada a partir del último CENSO de 2017 (Reporte Comunal 2020, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile [BCN]).

La expansión del límite urbano, tras sucesivas modificaciones al Plano Regulador Comunal del año 1992, se aprecia a simple vista en la gran cantidad de proyectos inmobiliarios que se han edificado en los bordes de la ciudad. A pesar de esta expansión y las nuevas construcciones, el municipio reconoce un déficit de viviendas. Los viejos bordes urbanos que las personas recuerdan hace quince o veinte años han quedado contenidos dentro de la ciudad que se expande, sobre todo, en el eje oriente-poniente a ambos lados del río Rahue. Junto a él, otro río cruza la ciudad, el Damas. Ambos han funcionado como barreras naturales que desafían la conectividad de la ciudad y, también, como barreras socioeconómicas. Muchas de las personas con las que hablo cotidianamente, en distintos ámbitos, reconocen que Osorno es una ciudad que presenta una marcada segregación socioeconómica, algo que también señalan investigaciones anteriores (ver Montecino Aguirre, 2006; Sepúlveda Chávez, 2011). El sector al oriente del río Rahue concentra un desarrollo inmobiliario orientado a población de estratos económicos medios y altos, mientras que en el sector poniente aumenta la construcción de conjuntos residenciales destinados a grupos de menores recursos económicos.

En esta ciudad que se expande, en la que el uso del automóvil crece desmedidamente de manera transversal en los diferentes estratos socioeconómicos, en la que llueve mucho y es valorada por ser ordenada, limpia y verde, ¿qué tipo de relaciones emergen entre quienes caminan o han caminado de manera cotidiana y la materialidad de los lugares? ¿Qué nos pueden enseñar estas socialidades materiales acerca de cómo vivimos juntas y juntos?

### CAMINAR CON EL VERDE Y LOS AUTOMÓVILES: SOCIALIDADES MATERIALES DE LA EXPERIENCIA PEDESTRE

De la sección teórica quisiera recordar la idea que guía el análisis de las experiencias que enseñaré a continuación: lo material vibra, resuena, actúa con quienes caminan y eso genera una socialidad, es decir, relaciones significativas, afectivas y sensoriales que crean un sentido del lugar que se habita y se comparte con otras personas. Esta capacidad de acción de los materiales depende del conocimiento

previo que tienen de los lugares quienes caminan por ellos. Caminar habitualmente permite profundizar en el conocimiento de las materialidades, las relaciones con ellas, y, por lo tanto, sus capacidades de acción también varían.

Solo con mirar la calle desde el pequeño cuadro que configura la ventana de mi departamento en un piso seis, observo las aceras con distintos anchos y pavimentos variados, la calzada, autos en movimiento y estacionados, señaléticas de tránsito, edificios, casas, pasto, árboles, muros, rejas, luz y sombra (es de mañana, un día despejado de sol tras días de lluvia); percibo humedad, humo y escucho el ruido del tráfico constante de los vehículos y el graznar de las bandurrias. Algunos de esos materiales, como la humedad y el humo, son característicos de la ciudad que habito, donde el clima es frío y lluvioso y la principal fuente de calefacción es la leña. Otros materiales como las aceras, la calzada o las señaléticas pueden ser similares a los de otras ciudades aunque, si presto atención a sus cualidades, aprecio detalles que hablan de las particularidades de este lugar. Por ejemplo, el tipo de pavimento –su composición, estado y anchura– cambia de manzana en manzana, incluso, dentro de una misma manzana encuentro grandes variaciones, lo que me habla de una particular historia de construcción y mantenimiento que incluye las políticas y acciones municipales y gubernamentales. También la vegetación habla de una ecología particular, por ejemplo, en su persistencia en el paisaje, entre las juntas del pavimento o en los musgos que crecen sobre las construcciones de madera.

Hasta ahora he descrito estos materiales como una escena. Me he limitado a nombrar a aquellos que encuentro en mi paisaje cotidiano, privilegiando su visualidad. Probablemente tengan ya una idea del lugar en el que vivo y por el que camino cotidianamente. Esta manera de describir los materiales de una calle deja en la sombra la relación que estas materialidades crean con quienes la caminan. ¿Qué acción ejercen estas materialidades en la experiencia de quienes caminan? Y, siguiendo con la propuesta del capítulo, ¿qué socialidades crean?

En Osorno, la experiencia de andar permite entrar en contacto con los cambios recientes que ha vivido la ciudad, muchos de los

cuales han ocurrido en su paisaje urbano e infraestructuras. En gran parte de los trayectos que compartí con las y los participantes durante el trabajo de campo aparecía el comentario: «estas casas son muy antiguas». Se percibe a flor de piel un quiebre entre un antes y un después. Las atmósferas<sup>5</sup> de algunos barrios hablan de una ciudad antigua más cercana a un pueblo, como buena parte de las y los informantes relatan. En contraste, otros sectores de la ciudad hablan de algo nuevo, con otra materialidad, otras atmósferas y otra escala: concreto, diseños estandarizados (que bien podrían encontrarse en cualquier ciudad grande del país) y ritmos más acelerados. Hay una ciudad que luce y se siente distinta a como se vivía diez años atrás.

Las personas se relacionan singularmente con los materiales que encuentran en sus rutas a pie, dependiendo de sus gustos, sensibilidades, recuerdos, experiencias, capacidades físicas, rutinas o de si caminan junto o acompañando a otras personas o seres no-humanos. Sin embargo, a pesar de lo profundamente subjetivo de las relaciones que las personas entablan con su entorno, he distinguido algunas materialidades que aparecen de una manera destacada en las caminatas de las personas que participaron en la investigación y en las mías. A efectos de este capítulo describiré dos de ellas que me permiten mostrar y reflexionar cómo sus agencias generan formas de socialidad. Ellas son la vegetación, coloquialmente llamada por la mayoría de mis informantes como «el verde», y los automóviles. Es importante tener en cuenta que, a pesar de que las analizo de manera individual, las materialidades de los lugares actúan como parte de un conjunto de materiales y prácticas.

---

<sup>5</sup> A lo largo del capítulo recorro a la idea de atmósfera para describir los lugares. Para una mayor comprensión del concepto, les recomiendo leer el capítulo de Paz Concha y Francisca Avilés, en el que las entienden como configuraciones dinámicas y cambiantes que se manifiestan mientras habitamos y nos movemos a través de nuestros entornos.

*Un verde que habla de tiempos diversos y compartidos*

El verde aparece por todas partes en Osorno. Es la segunda comuna del país con más áreas verdes públicas por persona<sup>6</sup>. Las primeras sensaciones que emergen de estos encuentros con la vegetación en Osorno son evocaciones de mis experiencias anteriores del verde urbano. Mi cuerpo busca reconocer el entorno, lo que da cuenta de que caminar genera un acervo personal de conocimientos al que se recurre cuando te enfrentas a un paisaje nuevo. Tras un año y medio viviendo aquí, las atmósferas ya no traen necesariamente el recuerdo de otras ciudades y las experiencias acumuladas caminando por Osorno comienzan a evocarse y a dialogar entre ellas.

En mis continuas caminatas por distintos lugares de la ciudad, encuentro una variedad de vegetación y vida vegetal que configura capas de verdes: desde musgos y líquenes que crecen en muros, techos, las juntas del pavimento o las cortezas de los árboles, hasta árboles pequeños, medianos y grandes, endógenos o exógenos (ver Figura 1). La distribución del verde varía; pese a su persistencia, no es la misma configuración en cada parte de la ciudad. Todos estos elementos vegetales, cada uno en su escala, ayudan a conformar atmósferas vegetales que se distribuyen diferenciadamente dentro de la ciudad y con las cuales aprendo a caminar.

Algunas de esas atmósferas tienen un carácter más ordenado y restringido como en el centro, en la zona aledaña a la Plaza de Armas, donde la vegetación se concentra en las plazas y en el arbolado que hay en las aceras. En sectores más residenciales de baja altura, la atmósfera vegetal adquiere preponderancia y aparecen los jardines de las casas y las platabandas con pasto y árboles. Hacia los bordes de la ciudad, se puede tener experiencia de la frondosidad en los grandes parques, los bordes de los ríos, las colinas verdes y los «espacios intersticiales» (ver Sousa Matos, 2009; Silva, 2021), que son aquellos espacios sin urbanización, normalmente considerados como espacios «vacíos» en medio de la trama urbana y que la gente

---

<sup>6</sup> Según el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU) del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) basados en datos de 2018.

llama «peladeros»<sup>7</sup>, en los que suele haber maleza como murras (zarzamoras); o aquellos lugares sin construir que están en los bordes urbanos que la gente llama «pampa»<sup>8</sup> (ver Figura 2).

FIGURA 1. CAPAS DE VERDE QUE CONFIGURAN DISTINTAS ATMÓSFERAS VEGETALES.



<sup>7</sup> Voz usada en algunos sectores de América Latina para denominar terrenos no construidos o sin uso en los que, dependiendo de las condiciones climáticas, suelen crecer plantas ruderales.

<sup>8</sup> Voz de origen quechua usada para denominar espacios llanos donde la mirada no puede levantar distinciones.

FIGURA 2. ESPACIOS INTERSTICIALES EN LA ZONA DE OVEJERÍA.



La mayoría de las personas con las que conversamos durante el trabajo de campo reconocen el verde como una materialidad presente en sus trayectos. Por ejemplo, José, hombre de veintiocho años, define una especificidad del verde desde Valdivia al sur. Según él, allí comienza una suerte de «verde brillante» que se aprecia en los bordes de Osorno y también en sus calles. Otro participante, David, hombre de treinta años que vivió en Osorno hasta que salió del colegio y vuelve a menudo a visitar a su familia, me cuenta sobre su recuerdo al caminar por avenida Zenteno, una calle que tiene un bandejón central con árboles y pasto, que pasa por varias plazas

y era su camino habitual para ir a la escuela cuando niño: «Hay harto árbol, harta vegetación» y termina por ser «como un paseo; lo siento como muy relajante, reconfortante». El verde urbano tiene la potencialidad de transformar su «caminar intencionado» (Matos Wunderlich, 2008, p. 131), es decir, aquel que se practica por la necesidad de llegar a un lugar, en un caminar que además de ser funcional le permite prestar atención al ambiente de una manera más distendida y del cual recibe una sensación de bienestar.

Vemos que el verde es una materialidad significativa en la experiencia cotidiana de quienes caminan en Osorno. Además de las experiencias de agrado ligadas al caminar por espacios verdes, distinguiendo dos acciones del verde que generan formas de socialidad para quienes caminan habitualmente. Estas están ligadas a la percepción del tiempo: el verde es capaz de hablar de un tiempo cíclico y también de guardar memorias para las y los caminantes.

### *El verde comunica un tiempo cíclico compartido*

Caminar da la posibilidad de prestar atención a las temporalidades cíclicas de la vegetación. La vegetación urbana se compone de diversos organismos que viven, crecen, cambian y mueren según pasa el tiempo. Al caminar habitualmente junto a árboles, arbustos, jardines, plazas y parques, quienes los hacen tienen experiencias de los tiempos cíclicos del año y, también, de la escala mayor del ciclo vital: nacer, crecer, morir. Caminar nos permite corresponder sensorial y afectivamente con estos tiempos cíclicos: podemos oler los aromas de los árboles florecidos en primavera, encontrar los frutos coloreando las aceras en verano o descubrir los brotes de los árboles en invierno que anuncian días más largos y cálidos. La vegetación expresa constantemente ciclos y temporalidades que, en mi caso y en el de varias y varios de mis informantes, es más fácil percibir a pie porque la velocidad pedestre, a medio camino entre un estar y un pasar, permite atender con cierta facilidad a los detalles del entorno. Por ejemplo, desde la ventana de mi departamento o desde un automóvil no alcanzo a ver los brotes de los árboles o sentir los

aromas de las flores. Lo visual gobierna mis sensaciones y distingo solo las pinceladas gruesas de este cuadro multisensorial. Loreto, mujer de 47 años, al preguntarle por el ritmo de sus caminatas en la adolescencia, repara en esto:

Loreto: Pero además uno podía mirar todo el proceso ponte tú de los cerezos en flor, ¿cachai? Es súper bonito en eso, puedes ver en qué época del año estamos por los cerezos, porque... entonces era muy bonito (...)

Etnógrafa (CR<sup>9</sup>): ¿Había cerezos por Cochrane?

Loreto: Sí [lo dice con nostalgia dulce], por todo Osorno. No sé si has cachado, en todo Osorno hay cerezos en flor, en todas las calles. Entonces para mí era maravilloso porque además sabía que ya iban a venir estas frutitas que salían y que yo perdía tiempo buscando frutas en los árboles cachai, para comerme estas frutas. Pero yo la veo como con mucha luz esa caminata, esa es mi sensación, de mucha luz.

Caminar da la posibilidad de resonar con las temporalidades vegetales de manera sensorial, como he descrito, y de manera afectiva. Por ejemplo, en mi caso, mis propios tiempos vitales y mis procesos emocionales se entrelazan con los de la vegetación y se crea un diálogo afectivo que se renueva cada vez que camino por los mismos lugares apreciando los cambios. Por ejemplo, mientras escribo este capítulo en pleno invierno y vivo las tensiones propias del proceso de escritura, mis caminatas me permiten encontrar árboles y arbustos cargados de brotes y botones de flores a punto de abrir; eso me trae esperanza y me sirve de metáfora para entender mis propios procesos.

Fijarse en estos ciclos y corresponder con ellos es algo que se aprende en la propia práctica o de otras personas junto a las que se camina. La atención que se presta a estos ritmos y cambios del mundo vegetal dependerá de las experiencias pasadas, con quiénes hemos caminado, las capacidades del cuerpo y las sensibilidades personales. Sin embargo, observo que es común entre quienes tienen una práctica de caminar cotidiana, o la han tenido. Valeria, mujer de

---

<sup>9</sup> Consuelo Robledo.

42 años, nos cuenta que su madre, que vive en la población Maximiliano Kolbe –conjunto residencial que se edificó como un proyecto de autoconstrucción en los años 80–, tiene un grupo de amigas con las que sale a pasear y cultivan esta forma de corresponder con la vegetación en sus caminatas:

Valeria: Mi mamá con su vecina tienen un grupito; hay otra vecina que también sale con ellas a veces. Y es salir a caminar (...) Y aparte que a ella le encantan las flores, las plantas, entonces van y como que todo el año pensando en eso: «ah que aquí está esta florcita del arbolito». Después lo ven florecido, ¿te fijas? Van todo el rato comentando las plantas y los jardines y esa es su conversación.

Etnógrafa (CR): Qué lindo igual eso, como una caminata que sigue el tiempo en el año.

Valeria: En invierno, por ejemplo, ven... no sé po, van conversando cómo están las plantitas en invierno, después en la primavera, después en el verano, después el otoño y los árboles y están todo el rato, la conversa, mucho en torno a la vegetación. Yo no sé mucho de plantas, pero mi mami me conversa y yo trato de enchufarme un poco.

Etnógrafa (CR): Para ti es como una forma de compartir con tu mamá...

Valeria: Totalmente, sí.

Este ejemplo muestra cómo se cultiva la atención a la vegetación mientras se camina y cómo se aprende en las caminatas junto a otras personas. La vegetación participa de las caminatas de estas mujeres: da un tema de conversación, genera lazos afectivos (entre las amigas y entre la madre y la hija), muestra cómo pasa el tiempo. Todas estas acciones pueden ser comprendidas como formas de socialidad: nos hacen entender que habitamos un mundo que compartimos.

### *El verde guarda memorias*

La vegetación habla también a quienes caminan de tiempos pasados, especialmente espacios verdes como plazas o espacios intersticiales como peladeros o pampas. Estos espacios tienen la capacidad de guardar intensas memorias de la niñez y la adolescencia,

quizás porque en esos momentos de la vida –por lo general– habitamos más asiduamente esos lugares. Y quizás, también, porque en Osorno hace diez o veinte años atrás era mayor la cantidad de estos espacios. Estas memorias se actualizan cuando las personas vuelven a caminar por esos lugares, ya sea que se mantengan igual o se hayan transformado.

Vivo a menos de diez minutos caminando del colegio San Mateo, en el que estudió uno de mis informantes. Uno de los recuerdos más vívidos de su trayecto habitual a pie desde el colegio al paradero del bus es el «peladero» que había justo en frente del colegio. Cruzarlo junto a un amigo era parte de su ruta. Ese peladero, que ya no existe, guarda recuerdos de tardes soleadas, la tierra en los zapatos, la hierba alta, conversaciones y juegos. Yo no conocí ese lugar, sin embargo, encuentro en mi memoria corporal espacios similares en los que jugué de niña. Desde esos recuerdos resueno con los que me cuenta mi informante sobre ese lugar, que es ahora un strip center<sup>10</sup> (ver Figura 3) con tiendas caras y una gasolinera. Pasó de ser un espacio verde intersticial cruzado a pie solo por quienes se aventuraban a ser un espacio de concreto frecuentado por personas que llegan mayormente en automóvil. Realizando el trayecto de mi informante, descubrí un pequeño trozo del muro antiguo que las nuevas construcciones no cubrieron; el muro es el de la cárcel –que sigue ubicada ahí– y delimitaba ese espacio intersticial. Junto al muro también encontré algo de vegetación, que imagino debe ser como la que había en ese peladero (ver Figura 3). Al pasar por ahí ahora, ese pequeño espacio verde me hace tener presentes los recuerdos de caminatas y juegos de mi participante y, en consonancia, los míos por espacios similares en otra ciudad. Este pequeño lugar de vegetación genera socialidad, ya que no solo me afecta porque en él encuentro plantas, en él también encuentro memorias propias y de otras personas.

---

<sup>10</sup> Construcción de una o dos plantas que alberga equipamiento comercial y se ubica en esquinas. La edificación tiene forma de «ele» abierta hacia las calles y en medio dispone de lugares para estacionar vehículos motorizados.

FIGURA 3. VESTIGIOS DEL PELADERO (SUPERIOR)  
Y STRIP CENTER (INFERIOR).



Con estas historias he querido mostrar dos maneras a través de las cuales la vegetación participa de las caminatas de las personas. Ambas tienen que ver con la percepción del tiempo. La vegetación abre una posibilidad de correspondencia entre los tiempos propios y los de la vegetación. De esta manera, el verde que encontramos al caminar pasa a ser parte del paisaje personal y del paisaje que compartimos con otros seres humanos y no humanos y genera, por tanto, socialidad.

*Automóviles: la colonización sensorial del espacio*

Cuando llegué a vivir en Osorno en marzo del año 2020 tenía la expectativa de encontrar una ciudad tranquila. Mis imaginaciones sobre vivir en una ciudad pequeña, después de haber vivido toda la vida en ciudades grandes de más del millón de habitantes, hicieron que me sorprendiera del tráfico que encontré, y eso considerando que aún había fuertes restricciones a la movilidad debido a la pandemia por Covid-19. Yo sabía que el parque automotor había aumentado durante la última década, así lo indicaban los datos que aparecían en la revisión documental de periódicos y, también, en las encuestas de origen y destino de viajes (SECTRA, 2003; 2014). Aun habiendo investigado la situación, mi conocimiento a través de los datos no modificó mis ingenuas ensoñaciones. Si bien el tráfico en Osorno no genera el rumor ubicuo de las grandes ciudades, hay calles en las que es difícil conversar con alguien, escuchar un mensaje de audio o hablar por teléfono, todas prácticas habituales para muchas personas que caminan. Esta apreciación no era solo mía. La mayoría de las y los participantes concordaban en que el tráfico ha crecido de manera exponencial en la última década y que ahora hay calles en las que el ruido ya no deja conversar (algo que ocurrió en muchas de las caminatas que realicé acompañando a las personas durante el trabajo de campo). Por ejemplo, Felipe, hombre de 28 años, me contaba que evitaba las calles ruidosas para aprovechar de trabajar en el trayecto a pie que hacía desde su oficina en el centro hasta la casa de sus padres a unos veinte minutos de ahí. Parte de su trabajo implicaba hablar por teléfono o enviar y escuchar audios a través de aplicaciones de mensajería instantánea, algo que le era imposible hacer si se iba por avenidas grandes.

La creciente cantidad de automóviles ha cambiado el régimen sensorial de la ciudad para quienes caminan. Las atmósferas de algunas calles, especialmente aquellas que han sido ensanchadas para albergar más tráfico, han cambiado notoriamente: son calles que si bien gozan de buen pavimento porque han sido remodeladas hace poco, someten a las y los peatones a altos niveles de ruido, una escala de ciudad mayor y ritmos acelerados. Esta transformación

no suele ser criticada negativamente por las personas con las que caminamos. Muchas concuerdan en que la ciudad no estaba preparada para tanto tráfico y es eso lo que tienden a cuestionar. Esto se hace evidente en la caminata de Perla, mujer de 54 años, por avenida República cuando va al Mercado de Rahue los sábados. Realizamos el trayecto un viernes por la tarde, por lo que hay más tráfico. Vamos por la parte alta de la avenida que ha sido recientemente remodelada para mejorar su capacidad vehicular; justo en frente del colegio *Emprender*, me dice:

Perla: Mira, eso es nuevo; eso es nuevo, nuevo.

Etnógrafa (SM<sup>11</sup>): Claro, todo esto es todo nuevo [los edificios]. Y estas casas también.

Perla: Todo. Aquí igual. Aquí tú te das cuenta, nuevamente hablando de los vehículos, del tema automotriz en Osorno... ¡Ohhhhhhhh! Vehículos, por vehículos, vehículos, vehículos... para allá.

Etnógrafa (SM): ¿Y cómo te afectan, por ejemplo, cuando uno va caminando?

Perla: No, sabes que no, no me afecta. Si voy conversando como que de repente ahí molestan porque tú tienes que ir a gritos. Bueno, eso ya es contaminación acústica y todo.

Perla reconoce que en general no le afecta que aumente la cantidad de vehículos, pero a la vez, indica que cambia su experiencia si va caminando y conversando con alguien. De hecho, fue lo que nos pasó durante ese recorrido: muchas veces debíamos esperar a que dejaran de pasar vehículos para continuar la conversación que llevábamos.

En las calles más pequeñas también se sienten los cambios. Si me pregunto, continuando con la idea de que nos movemos con los materiales, ¿junto a qué camino cuando salgo a caminar?, uno de los objetos que menciono en primer lugar son los automóviles: estacionados o en movimiento. En muchas de mis caminatas encuentro más automóviles que personas moviéndose por las calles. Me parece que solo en el centro de la ciudad esta tendencia se equipara o revierte y se siente un paisaje constituido por movimiento de cuerpos humanos

---

<sup>11</sup> Soledad Martínez.

antes que de vehículos. Este es un cambio que las personas con las que caminé mencionan; al hablar de las grandes transformaciones que ha experimentado la ciudad en las últimas dos décadas, en la mayoría de los casos aparece el crecimiento del tráfico vehicular, cómo les afecta sensorialmente, pero también cómo es símbolo de crecimiento y de un cambio inevitable. Lo podemos apreciar en el extracto anterior de la conversación con Perla. Si bien dice que no le afecta –lo que interpreto como que no considera que sea algo negativo–, sí indica que ha cambiado el ambiente por el que camina, sus ritmos y prácticas.

La de los autos es una colonización sensorial del espacio urbano que se naturaliza como algo que no se puede remediar si se quiere que la ciudad crezca económicamente. No todas las personas con las que conversamos aceptaban estos cambios sin crítica; especialmente las más jóvenes que han tenido la experiencia de vivir en otras ciudades (normalmente porque continúan sus estudios superiores fuera de Osorno) solían cuestionar el dominio de los automóviles en el espacio urbano.

Los automóviles no solo moldean las atmósferas de los lugares cuando están en movimiento, también lo hacen cuando están estacionados. En mis caminatas matutinas cerca de la hora de entrada de los colegios observo cómo los espacios aledaños como bordes de calles, aceras o platabandas son ocupados por automóviles estacionados. Un paisaje de latón y neumáticos acoge a niñas y niños en su trayecto al colegio (ver Figura 4). Un paisaje donde las y los automovilistas performan un acto coercitivo: se estacionan a costa del espacio público destinado para otros usos y modos de movilidad.

No solo cerca de los colegios encontramos estas prácticas de estacionamiento. Regularmente los automóviles ocupan parte o la totalidad de la vereda para estacionar, obligando más de alguna vez a las y los peatones a continuar sus trayectos por la calzada. Se genera la sensación de que el objeto automóvil es ubicuo en el paisaje urbano, se naturaliza y tiene la capacidad de ocupar todos los espacios posibles. Karol Kurnicki (2022) sugiere que los automóviles estacionados tienen capacidades performativas y cualidades «infraestructurantes» que dan forma al complejo entorno o paisaje urbano, tal como se aprecia en

las imágenes siguientes (ver Figura 5). Los automóviles ejercen una acción mientras están aparcados, la que es evidente cuando, además, están aparcados incorrectamente o en lugares no permitidos. Dentro de este paisaje colonizado por automóviles en movimiento y detenidos emerge una socialidad en la que las y los peatones tienen la experiencia de quedarse literalmente sin lugar. A la vez, se genera una sensación de estar fuera de lugar o no pertenecer al moverse a pie por la ciudad y esto ayuda a producir un imaginario común acerca de cuáles son las formas de moverse que la ciudad privilegia, es decir, que todas y todos como sociedad privilegiamos.

FIGURA 4. AUTOMÓVILES EN LAS CERCANÍAS DEL COLEGIO SAN MATEO A LA HORA DEL INICIO DE LAS ACTIVIDADES ESCOLARES.



FIGURA 5. COLONIZACIÓN SENSORIAL Y PRÁCTICA DE LOS AUTOMÓVILES.



### CIERRE: LOS MATERIALES Y LA CONSTRUCCIÓN DE SENTIDOS DE LUGAR

En este artículo he ofrecido una comprensión de las relaciones que establecen las y los caminantes de Osorno con los materiales de los lugares, específicamente con la vegetación y los automóviles. Esta comprensión se tejió en el diálogo entre mi experiencia como caminante principiante de la ciudad y el caminar compartido con las y los participantes de la investigación, ya fuese presencialmente o por medios virtuales. Las ideas teóricas del giro material me sirvieron de

base para contar estas historias sobre la acción de ciertos materiales y su influencia sobre los cuerpos y las vidas cotidianas de quienes caminan por Osorno. El argumento principal que desarrollé es que en la experiencia de la materialidad de los lugares que tenemos cuando nos movemos, en este caso a pie, se tejen formas de socialidad. Por lo tanto, cuando nos movemos por la ciudad y nos encontramos con distintos materiales urbanos, estamos de una u otra manera encontrándonos con el resto de las personas con quienes habitamos la ciudad. Este encuentro puede ser cara a cara en las interacciones que la materialidad permite o de manera diferida con los distintos actores sociales e instituciones que construyen, disponen, regulan, cuidan, mantienen o no, la materialidad urbana que alberga y posibilita nuestro movimiento.

Para dar evidencias de este argumento, me concentré en dos materialidades que aparecen prominentemente al caminar por Osorno: la vegetación y los automóviles. Mostré cómo la vegetación permite conectar, personal y/o colectivamente, con un tiempo cíclico y con tiempos pasados. Asimismo, di cuenta de la agencia de los automóviles capaces de transformar las atmósferas de las y los peatones y construir, mientras están estacionados, una infraestructura hostil para quien camina, que se siente como un estar «fuera de lugar» o «no tener lugar». A través de estas historias, mi propósito ha sido enseñar cómo las materialidades de los espacios afectan a quienes caminan. Estas acciones de los materiales urbanos resuenan sensorial y afectivamente en los cuerpos de las y los caminantes y tienen consecuencias prácticas en cuanto generan un conocimiento acerca de dónde es posible caminar, de qué maneras, qué se puede hacer mientras se camina y, en general, cuán bienvenido es el caminar en el espacio urbano.

Es necesario aclarar que los materiales urbanos que he descrito son parte de un conjunto de materialidades cuya acción es siempre amalgamada. A efectos del análisis, separé cada materialidad, pero todas ellas están constantemente creando los caminos por los que las personas andan. La experiencia que tenemos del conjunto de materiales urbanos cuando nos movemos, sus condiciones y

disposiciones, genera un sentido de los lugares que compartimos en nuestro habitar cotidiano. Qué materiales encontramos en nuestros trayectos cotidianos a pie, cómo los sentimos y cómo nos afectan nos permiten hacernos una idea de la ciudad que habitamos y del lugar que tiene la práctica de caminar en ella.

## REFERENCIAS

- Adams, P. C. (2001). Peripatetic Imagery and Peripatetic Sense of Place. En P. C. Adams, S.D. Hoelscher y K. E. Till (Eds.), *Textures of Place: Exploring Humanist Geographies* (pp. 186-206). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Aguilar Díaz, M. A. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad. *Trazos desde la Ciudad de México*, 26(52), 23-33.
- Amit, V., Anderson, S., Caputo, V., Postill, J., Reed-Danahay D. y Vargas-Cetina, G. (2015). Thinking through Sociality: The Importance of Mid-level Concepts. En V. Amit (Ed.), *Thinking through Sociality: An Anthropological Interrogation of Key Concepts* (pp. 1-19). Oxford: Berghahn Books.
- Augoyard, J. F. (2007). *Step by Step: Everyday Walks in a French Urban Housing Project*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Avilés Arias, F. (2020). *Poéticas del caminar: la ciudad entramada en la experiencia sensible del recorrido cotidiano*. Disertación doctoral no publicada, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile. Biblioteca del Congreso Nacional [BCN]. Reporte Comunal 2020. Recuperado de [https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2020&idcom=10301](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2020&idcom=10301).
- Bennett, J. (2004). The Force of Things: Steps toward and Ecology of Matter. *Political Theory*, 32(3), 347-372. doi: 10.1177/0090591703260853.
- Bennett, J. (2010). *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*. Durham: Duke University Press.
- Canales, A. y Canales Cerón, M. (2013). De la metropolización a la agrópolis. El nuevo poblamiento urbano en el Chile actual. *Polis, Revista Latinoamericana*, 12(34), 31-56.
- Drazin, A. (2015). Preface: Materials Transformations. En A. Drazin y S. Küchler (Eds.), *The Social Life of Materials* (pp. xvi-xxviii). London: Bloomsbury.
- Edensor, T. (2020). *Stone: stories of urban materiality*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Geertz, C. (1989). *El antropólogo como autor*. Barcelona: Paidós.

- Greene, R. y de Abrantes, L. (2021). Ni urbano ni rural: lo «citadino» como tipología para pensar la ciudad no metropolitana. *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, 47(141). doi: 10.7764/EURE.47.141.11.
- Instituto Nacional de Estadísticas. Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano [SIEDU]. Recuperado de <https://insights.arcgis.com/#/embed/faa4cc1fd94641a5881ba43c253b00f8>.
- Kurnicki, K. (2022). What do cars do when they are parked? Material objects and infrastructuring in social practices. *Mobilities*, 17(1), 37-52. doi: 10.1080/17450101.2021.1981538.
- Latham, A. (2017). Materialities. En M. Jayne y K. Ward (Eds.), *Urban Theory: New Critical Perspectives* (pp. 183-192). London: Routledge.
- Latour, B. (2005). *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Law, J. y Mol, A. (1995). Notes on Materiality and Sociality. *The Sociological Review*, 43(2), 274-294. doi: 10.1111/j.1467-954X.1995.tb00604.x.
- Lund, K. (2012). Landscapes and Narratives: Compositions and the Walking Body. *Landscape Research*, 37(2), 225-237. doi: 10.1080/01426397.2011.651111.
- Martínez Rodríguez, S. (2019). *May I Walk with You? Exploring Urban Inequality in Everyday Walking Practices in Santiago de Chile*. Disertación doctoral no publicada, University College London, London, UK.
- Martínez Rodríguez, S. (2020). Adenda. En G. Mora Rivera (Comp.), *Etnografías mínimas II. Del antrodevagos a los caminos de la vida* (p. 199). Santiago de Chile: Ediciones de la Subdirección de Investigación.
- Martínez, S. (2022). «Nobody ever cuddles any of those walkers»: the material socialities of everyday mobilities in Santiago de Chile. *Mobilities*, 17(4), 545-564. doi: 10.1080/17450101.2021.1999776.
- Matos Wunderlich, F. (2008). Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space. *Journal of Urban Design*, 13(1), 125-139. doi: 10.1080/13574800701803472.
- Maturana, F. (2015). ¿Ciudad media o ciudad intermedia? Evolución conceptual y estudio en Chile. En F. Maturana y A. Rojas (Eds.), *Ciudades Intermedias en Chile. Territorios Olvidados* (pp. 21-42). Santiago de Chile: RiL editores.
- Middleton, J. (2009). Stepping in Time: Walking, Time, and Space in the City. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 41(8), 1943-1961. doi: 10.1068/a41170.
- Middleton, J. (2010). Sense and the City: Exploring the Embodied Geographies of Urban Walking. *Social & Cultural Geography*, 11(6), 575-596. doi: 10.1080/14649365.2010.497913.

- Middleton, J. (2016). The Socialities of Everyday Urban Walking and the «Right to the City». *Urban Studies*, 55(2), 296-315. doi: 10.1177/0042098016649325.
- Montecino Aguirre, S. (2006). Identidades, mestizajes y diferencias sociales en Osorno, Chile: lecturas desde la antropología de la alimentación. *Disertación doctoral no publicada, Universiteit Leiden, Leiden, Netherlands.*
- Mora Rivera, G. (2018). Criar hijas, crear ambientes. En M. Tironi y G. Mora (Eds.), *Caminando: Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad* (pp. 171-198). Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Osorno: piden restricción vehicular por aumento del parque automotriz. (14 de julio de 2022). País Lobo. Recuperado de <https://www.paislobo.cl/2022/07/osorno-piden-restriccion-vehicular.html>.
- Pumarino, N. (2020). Invisible walks. Women's experiences of everyday journeys in Santiago, Chile. *Disertación de Máster no publicada, University College London, London, UK.*
- Programa de Vialidad y Transporte Urbano [SECTRA] (2003). Actualización de encuestas origen y destino de viajes, IV Etapa. Recuperado de <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=1068>.
- Programa de Vialidad y Transporte Urbano [SECTRA]. (2014). Actualización plan de transporte Osorno y desarrollo de anteproyecto, etapa I. Recuperado de <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3225>.
- Rojas, A., Maturana, F. y Morales, M. (2015). Evolución histórica de las ciudades intermedias en el siglo XX: crecimiento, jerarquía y funcionalidad. En F. Maturana y A. Rojas (Eds.), *Ciudades Intermedias en Chile. Territorios Olvidados* (pp. 21-42). Santiago de Chile: RiL editores.
- Sepúlveda Chávez, M. A. (2011). Osorno como territorio en disputa. Una revisión a través del imaginario hegemónico y los procesos de resistencia durante el siglo XX. *Identidades*, 20(11), 20-36.
- Sharanya. (2016). Walking the Walled City: Gender and the Dérive as Urban Ethnography. *Etnoloska Tribina*, 39(46), 198-212. doi: 10.17613/M6PN7J.
- Silva, C. (2021). Developing climate-responsive cities: exploring the environmental role of interstitial spaces of Santiago de Chile. *Journal of the British Academy*, 9(s9), 107-142. doi: 10.5871/jba/009s9.107.
- Sousa Matos, R. (2009). Urban Landscape: Interstitial Spaces. *Landscape Review*, 13(1), 61-71.
- Thomas, R. (2004). Quand le pas fait corps et sense avec l'espace. Aspects sensibles et expressifs de la marche en ville. *Cybergeog: European Journal of Geography*, 261, 1-13. doi: 10.4000/cybergeog.4304.

- Vergunst, J. L. (2008). Taking a Trip and Taking Care in Everyday Life. En T. Ingold y J. L. Vergunst (Eds.), *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot* (pp. 105-121). Aldershot: Ashgate.
- Warren, S. (2017). Pluralising the Walking Interview: Researching (Im) mobilities with Muslim Women. *Social & Cultural Geography*, 18(6), 786-807. doi: 10.1080/14649365.2016.1228113.
- Whatmore, S. (2006). Materialist Returns: Practising Cultural Geography in and for a More-than-human World. *Cultural Geographies*, 13(4), 600-609. doi: 10.1191/1474474006cgj377oa.

## MOVERSE CON LAS ATMÓSFERAS: EXPERIENCIAS DE CAMBIO Y TRANSICIÓN EN MERCADOS DE SANTIAGO

*Paz Concha Méndez*  
*Francisca Avilés Arias*

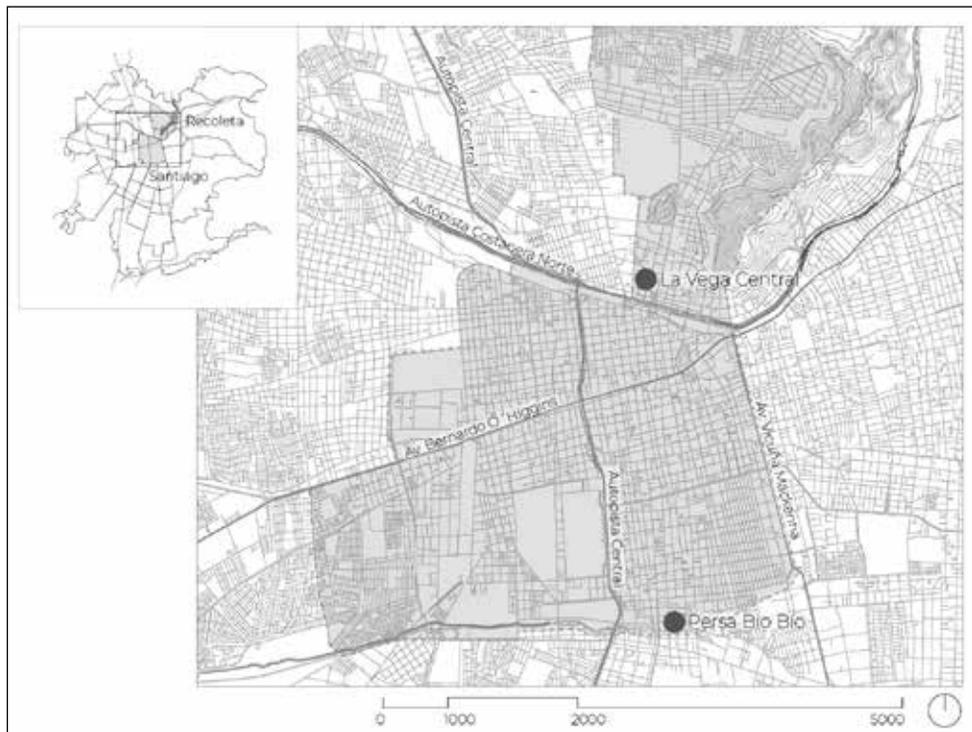
Pensar la movilidad desde lo corporal implica reflexionar acerca del espacio como lugar de fricciones en que los cuerpos se encuentran con infraestructuras, elementos materiales, sensoriales y afectivos que moldean y se dejan moldear por las personas en tanto seres corporeizados. Como mencionan Sumartojo y Pink (2019), «moverse es parte de la experiencia de estar en la atmósfera» (p. 77). Nuestra práctica de la movilidad no se realiza solo desde un eje funcional de desplazamiento ni está aislada del entorno; nuestros cuerpos sienten los espacios con sus respectivas atmósferas experimentando sensaciones y emociones desde las más agradables, como la comodidad, hasta las más desagradables, como el agotamiento o el miedo.

Tomando esta perspectiva de la movilidad desde lo corporal, este capítulo busca comprender cómo las atmósferas se conforman y cambian continua y dinámicamente a través del movimiento de personas que recorren a pie espacios comerciales reconocibles de la

ciudad de Santiago. Como dicen Sumartojo y Pink (2019), es «un error considerar la atmósfera como una serie de configuraciones por las que simplemente podemos movernos, entrando y saliendo de ellas como si estuvieran atadas, contenidas o prestaran de alguna manera al espacio una uniformidad de calidad o intensidad afectiva» (p. 77). En ese sentido, atender al movimiento permite indagar en las continuidades de las atmósferas (Sumartojo y Pink, 2019), comprendiendo cómo se entrelazan prácticas, objetos y aspectos sensoriales del lugar a lo largo de un recorrido en sus relaciones de cambio y permanencia. Estudiar esas secuencias y relaciones desde la perspectiva del movimiento nos permite ampliar la comprensión de los espacios comerciales al abordar también los afectos que emergen en la experiencia de distintas configuraciones de elementos combinándose y sucediéndose.

Atendemos a las espacialidades y el movimiento para analizar «momentos de intensidad», o «anclas espaciales de atmósferas» (Sumartojo y Pink, 2019, p. 81) en donde los participantes anticipan o describen una convergencia o transición de ambientes. Desde el ejercicio descriptivo de poner en relación el acto de recorrer con las atmósferas o ambiances, en el marco de las experiencias de los mercados, nos interesa avanzar hacia lecturas de las maneras de estar y habitar estos espacios comerciales.

FIGURA 1. LOCALIZACIÓN DE LA VEGA CENTRAL Y EL PERSA BÍO BÍO EN LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE.



Fuente: Elaboración de Catalina Baeza con información de las autoras.

El análisis de los ambientes y atmósferas arroja luz sobre las configuraciones socioespaciales de los mercados, pero también sobre los modos de estar, las maneras en que se recorren y transforman (Thibaud, 2021). Caminar es un modo esencial de habitar y practicar estos espacios; investigarlos desde el movimiento significa entregar nuevas claves de interpretación de las experiencias de mercados tradicionales. Nos preguntamos cómo entender la espacialidad de los mercados y/con/desde la experiencia de los recorridos, para lo cual la noción de atmósfera resulta ser un término que permite reunir y relacionar ambas perspectivas (Larbi Messaud et al., 2019) que tradicionalmente se interpretan de manera aislada. Consideramos que el análisis sobre ambientes y atmósferas permite comprender estos espacios comerciales y las formas de habitarlos

a través de la caminata como elementos fundamentales de la vida en las grandes ciudades.

Para este análisis, elegimos dos mercados con importancia histórica, social y cultural en la ciudad de Santiago de Chile: la Vega Central y el Persa Bío Bío (ver Figura 1). Estos espacios formaron parte del trabajo de campo de investigaciones separadas de cada una de las autoras, pero comparten características que permiten analizarlos a la luz de la noción de atmósfera con el fin de ampliar y contrastar el estudio de los cambios y continuidades de ambientes desde el recorrido a pie. Tanto la Vega como el Persa son espacios privados de acceso público y se han constituido como grandes equipamientos urbanos con importancia metropolitana. Los dos mercados se distribuyen espacialmente en galpones, patios interiores y pasillos que se recorren a pie y permiten conectar las calles circundantes. Ambos además se caracterizan por tener una «atmósfera propia» o notable que es reconocida por las personas. En otras palabras, sus atmósferas estimulan efectos emocionales y específicos de comportamiento (Piga et al., 2016); lo que los hace un caso interesante de analizar desde la perspectiva del movimiento y el cuerpo.

#### EL CRUCE ENTRE ATMÓSFERAS Y AMBIANCES: COMPLEMENTOS TEÓRICOS

En relación con la literatura sobre afectos, las atmósferas han sido definidas como «la capacidad del cuerpo de actuar, involucrarse y conectar» (Ticineto Clough, 2007, p. 2) con un lugar. Es decir, existe una conexión corporal con las experiencias que ofrecen los lugares a partir de las sensaciones y emociones que sentimos en ellos. La discusión ontológica sobre el concepto de atmósfera encuentra su conexión con la corporalidad en definiciones como la de Gerard Böhme (1993), quien lo define como la conciencia espacial del cuerpo o, según otros autores, como la conexión entre «personas, lugares y cosas» (Bille et al., 2015, p. 33). Es decir, las atmósferas son posibles de comprender cuando se entrelaza el conocimiento sobre los elementos corporales, espaciales, materiales e inmatereales de los entornos (Concha, 2020).

Para autoras como Sumartojo y Pink (2019), las atmósferas tienen una cualidad sensorial que se expresa en elementos como la materialidad de los entornos, el movimiento que en ellos se genera, la temporalidad con que se experimentan y la memoria. Desde esta perspectiva, las atmósferas se caracterizan por su espacialidad (el entorno construido y su uso); la temporalidad (duración de los eventos y cómo se comprende el pasado, presente y futuro de los eventos); y la movilidad, es decir, cómo nos movemos por los entornos con una cierta temporalidad. Todos estos elementos apuntan hacia una idea de co-constitución de las atmósferas entre nuestros cuerpos y los entornos, el movimiento y la temporalidad.

La idea de co-constitución o co-producción de las atmósferas también ha sido mencionada por Edensor y Sumartojo (2015), quienes identifican que el diseño de los espacios depende también del uso que de estos se haga. Y es ahí cuando surgen apropiaciones inesperadas (Concha, 2020; 2022), incluso a veces indeseadas, como cuando en lugares de las ciudades se generan atmósferas de inseguridad, miedo o criminalidad.

La noción de *ambiance* complementa la teoría sobre las atmósferas afectivas desde la exploración de las experiencias situadas de las personas. El concepto de *ambiance* emerge para estudiar la dimensión construida y material de los espacios habitados, la dimensión sensitiva de la arquitectura y el diseño urbano y la percepción sensorial, las prácticas sociales y la experiencia estética. Jean-Paul Thibaud (2021) define *ambiance* como un «espacio-tiempo experimentado en términos sensibles» (p. 26), que compromete una sensibilidad compartida, incorporada y situada en un aquí y un ahora (Piga et al., 2016). La atmósfera o *ambiance* aparece en la intersección de las diferentes formas que adopta nuestro entorno vital: formas construidas, sociales y sensibles (Thibaud, 2021). Esta consideración (co-producción) permite integrar elementos de distinta naturaleza en el análisis de los recorridos a pie por los mercados.

La configuración de una atmósfera varía y evoluciona dependiendo de los contextos y de las experiencias. De esa negociación se advierte que los *ambiances* tienen carácter dual: son internos-externos

al sujeto, no solo subjetivos, sino también compartidos. Como dice Thibaud (2014), «lejos de ser una experiencia estrictamente personal o limitada a un estado de ánimo puramente subjetivo, los ambientes nunca dejan de hacer públicas las tonalidades afectivas. Disponen las tonalidades afectivas como un dominio sensorial común que puede ser visto, escuchado, oído, tocado o sentido. En otras palabras, se hacen perceptibles a los ojos, oídos o piel de todos» (p. 284). Desde esta perspectiva, la experiencia de los mercados da cuenta de tonalidades afectivas que se hacen públicas y reconocibles en sus espacios; las que podemos conocer a partir de los recorridos a pie.

La investigación sobre ambientes ha insistido en su relación especial con la caminata. En ella se destaca que las atmósferas movilizan nuestra capacidad de acción o «condicionan» el caminar, ya que son resultado de la articulación entre el sentir y el moverse (Thibaud, 2021). Las y los caminantes seleccionan, organizan y luego configuran «la materia sensible que estructura su percepción y su acción» (Thomas, 2007, p. 37) en la dinámica de sus viajes por la ciudad. Los ambientes o atmósferas influyen también en las maneras en que cada persona conforma y proyecta su ruta a pie (Avilés, 2020). Buscamos sentir de ciertos modos (Aguilar, 2018) y esta búsqueda no queda fuera de los recorridos por los mercados y los pasillos o lugares por los que se elige andar y comprar, aunque no sea el único móvil de las y los caminantes. Por otra parte, la investigación sobre ambientes contribuye a cualificar los estilos y modalidades del caminar al prestar atención a las atmósferas particulares de los espacios urbanos en movimiento (Thibaud, 2021), así como a las maneras en que afectamos al ambiente y este también nos afecta. Al abordar la percepción atmosférica de los mercados desde el movimiento contribuimos también a especificar, distinguir y cualificar las expresiones variadas de la práctica del caminar como un modo fundamental en que se habitan y experimentan estos espacios comerciales.

## RECORRER MERCADOS

El caminar ha servido como herramienta metodológica que permite comprender *in situ* los *ambiances* arquitectónicos y urbanos (Adolphe, 1998; Grosjean y Thibaud, 2001; Piga et al., 2021; Iturra, 2018; Martínez y Avilés, 2019; ver también Martínez, en este volumen). El acto multisensorial del pasar permite cualificar los ambientes a partir del juego de la percepción y los sentidos en diálogo con las *affordances* (Gibson, 1979) o elementos que ofrecen los lugares. El cuerpo en movimiento liga espacios heterogéneos; se prende y desprende de los estímulos que van a su encuentro y percibe configuraciones o combinaciones sensibles de espacios, objetos, personas, tiempos y movimientos que se entrelazan secuencialmente en el recorrido. El desplazamiento permite advertir intensidades (de olores, de colores, de sonidos, etc.) creciendo, decreciendo o en cortes abruptos según las configuraciones del lugar (Thibaud et al., 1998).

Este capítulo ofrece dos vías para estudiar las atmósferas en movimiento: la primera, desde el recorrido por la ciudad que incorpora el ir, venir y permanecer en el mercado como parte de una ruta. Este modo permite registrar los cambios y maneras de anticiparse a los espacios comerciales considerando el rol de las proximidades espaciales en la experiencia de la atmósfera. En segundo lugar, tomamos recorridos que se realizan dentro de los recintos y con alusiones a sus entornos inmediatos para distinguir atmósferas o transiciones de ellas en estas espacialidades.

Queremos recalcar la importancia y ventaja de la co-presencialidad en los recorridos para la investigación sobre atmósferas. Al compartir el horizonte de referencias y la experiencia de recorrer el mercado a pie fue posible registrar y comprender elementos de los ambientes de los lugares desde nuestros cuerpos como investigadoras. Complementamos este conocimiento incorporado con la escucha atenta del material de registro. La revisión de grabaciones de audio y video permite visitar una dimensión sonora que acompaña y texturiza los relatos de los participantes, enriqueciendo así el análisis.

Presentamos los relatos de experiencias de cuatro personas. Para el caso de la Vega, se trata de recorridos cotidianos de dos hombres

de entre 40 y 60 años que van habitualmente a realizar compras a este mercado y que fueron acompañados por Francisca Avilés en octubre de 2017. En el Persa Bío-Bío, son también dos hombres de cerca de 30 años, uno comerciante del lugar y el otro cliente frecuente, quienes fueron acompañados en 2018 por Paz Concha. Las cuatro caminatas fueron realizadas en horario diurno y dan cuenta de las configuraciones de atmósferas en los horarios de funcionamiento y apertura al público de los dos mercados. Ambos casos se analizan a través de relatos de caminatas que se llevaron a cabo bajo investigaciones distintas, pero que comparten el enfoque de la etnografía sensorial (Pink, 2009) y los métodos móviles para dar cuenta de las experiencias del lugar.

En los recorridos por la Vega se utilizó la técnica del «caminar con» (*walking-with*) (Kusenbach, 2003; Springgay y Truman, 2022) que implicó compartir rutas representativas de las caminatas cotidianas y habituales de las personas, poniendo atención y conversando sobre los aspectos sensoriales, afectivos y estéticos que surgen de la experiencia a pie. En el marco de un trabajo etnográfico, los participantes registraron audiovisualmente sus apreciaciones mediante la entrega y uso de una cámara de mano de manejo sencillo que permitió armar un archivo audiovisual revisitado en una etapa de entrevista posterior.

Los recorridos por el Persa Bío-Bío fueron parte de un trabajo etnográfico que consistió en observación participante, entrevistas en profundidad y entrevistas caminadas con comerciantes y clientes. En estas entrevistas caminadas (Kusenbach, 2003; Evans y Jones, 2011) se grabó la conversación en audio y se registró el trayecto con GPS, además de la toma de fotografías por parte de la investigadora. En los recorridos, los participantes identificaron elementos significativos acerca de la identidad, permanencia y cambio desde su propia historia y relación con el espacio.

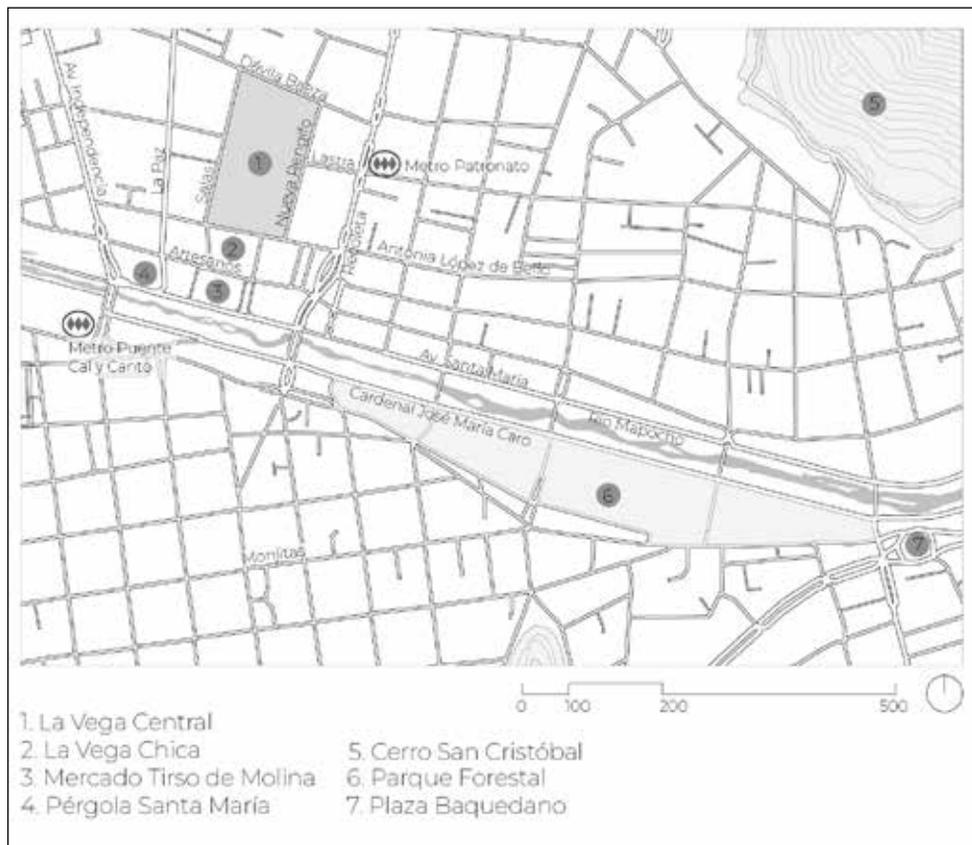
Los relatos abordan las experiencias de cambio y transición que ocurren a lo largo de las caminatas; las que se advierten en las descripciones que las personas hacen de los espacios recorridos. Atienden específicamente a las maneras en que se co-constituyen las

atmósferas a partir de personas, espacios y objetos; tiempos y movimientos que son caracterizados desde las experiencias sensoriales. Específicamente, los informantes dieron cuenta de elementos visuales, auditivos, olfativos y proxémicos que nos permitieron cualificar las atmósferas de los mercados. Como dicen Piga et al. (2016), es imposible definir la totalidad de los elementos que contribuyen a generar las atmósferas, por lo que los componentes que presentamos constituyen una perspectiva siempre parcial de los ambientes. Además del registro sensorial, distinguimos que durante las caminatas surgieron recuerdos asociados a las biografías y a memorias de lugares. En ese sentido, la experiencia de recorrer el mercado y experimentar sus atmósferas se vuelve sugerente y se encadena a las experiencias pasadas de recorrer otros espacios.

### *Sortear los cuerpos en movimiento: la Vega Central*

La Vega Central es uno de los mercados más importantes de la ciudad (Bastías *et. al.*, 2011), ubicado en la comuna de Recoleta, al norte del río Mapocho. Es parte de la zona de Mapocho-La Chimba, un sector neurálgico en donde convergen también las comunas de Independencia y Santiago. El mercado tiene una extensión de 9,5 hectáreas, 1.041 locales y seiscientos dueños (Vega Central) y está delimitado por las calles Antonia López de Bello, Nueva Rengifo, Dávila Baeza y Salas (ver Figura 2). La Vega se caracteriza por tener una conectividad privilegiada gracias a su ubicación central, el acceso a líneas de metro, transporte público y autopistas urbanas. Colinda con otros mercados como la Vega Chica, el Tirso de Molina y la Pérgola de las Flores, los que, en conjunto, marcan la identidad comercial del área y las lógicas de funcionamiento diurnas y nocturnas del sector (Pujol, 2018). A diario, la Vega recibe a casi un millón de personas (Bastías *et al.*, 2011, p. 66).

FIGURA 2. BARRIO DE LA VEGA CENTRAL Y SUS PROXIMIDADES.



Fuente: Elaboración de Catalina Baeza con información de las autoras.

En la historia y el imaginario urbano la Vega se asocia con la cultura popular de La Chimba, considerada una especie «ciudad bárbara» o «la otra cara de una ciudad que se desea limpia y homogénea en su habitar» (Márquez, 2012, p. 6). Sus orígenes se remontan a fines del siglo XIX como un espacio de comercialización e intercambio de productos de origen agrícola. Desde tiempos coloniales ha sido también territorio de acogida multicultural, integrando a inmigrantes en sus actividades comerciales (Pujol, 2018).

La Vega ofrece un «ambiente plagado de estímulos» (Bastías et al., 2011, p. 89): olores, sonidos, colores y texturas reconocibles, incluyendo además de vegetales, la venta de abarrotes, productos

de origen animal, encurtidos e insumos de gastronomía extranjera. Las atmósferas se recrean a diario y colectivamente: son co-creadas por locatarios, trabajadores, vendedores ambulantes, usuarios y agentes no-humanos. Las y los veguinos eligen las disposiciones de los productos en venta, el tipo de música de sus locales, los mensajes que gritan con distintos énfasis y volúmenes. Las personas que van a comprar adquieren ciertos ritmos y velocidades en su caminar que se acompasan con los eventos ocurriendo en el mercado. Hay movimiento constante de rodados para transportar productos; y objetos que se mueven con las personas: bolsas de plástico, cajas, sacos, bolsos, mochilas. Sonidos, luminosidad, elementos cromáticos, texturas, olores, son todos aspectos sensoriales que componen estas atmósferas.

Los recorridos hacia, por y desde la Vega se realizaron con Roberto y Alan, dos hombres de edades entre los 40 y 60 años. Francisca Avilés los acompañó caminando desde el centro de Santiago para hacer compras de frutas y verduras. Ambos relatos acentúan la experiencia en la Vega a partir de la relación dinámica con otros cuerpos en movimiento. Las descripciones proxémicas, kinéticas y táctiles (relacionadas con los contactos, distancias o cercanías) que realizan los participantes mientras recorren el mercado dan cuenta de la atención puesta en las estrategias corporales y sociales que se requieren para navegar el espacio y percibir los ambientes y sus variaciones. Por otra parte, ambos relatos difieren al considerar la progresión de la experiencia: el peso de las compras modifica los cuerpos a lo largo del recorrido e incide en sus capacidades para participar de las atmósferas. Alan lleva un carro que le hace cambiar su postura. La carga limita su percepción del entorno acotando la experiencia atmosférica; mientras que Roberto, que vuelve ligero, logra percibir elementos ambientales con distinto nivel de detalle y focalización. El horizonte perceptual de Alan se acota concentrándose progresivamente en los pies como centro para la experiencia; mientras que Roberto nos presenta apreciaciones en distintos ejes, incluyendo elementos más aéreos, lumínicos y olfativos que componen las atmósferas.

*Roberto (camina con Francisca)*

Roberto es brasileño, tiene 43 años y vive hace siete en Chile. Lo acompaño en su caminata a la Vega un día de semana entre las 12 y las 14 horas. Partimos desde su trabajo ubicado en la calle Monjitas, en el Barrio Bellas Artes; bordeamos el río y cruzamos el puente Los Abastos hacia la ribera norte. Al llegar a la avenida Recoleta elige la calle Trento, un pequeño callejón entre Artesanos y Antonia López de Bello, para acercarse a la entrada principal de la Vega.

Mucho antes de llegar a nuestro destino, mientras bordeamos el río Mapocho por la ladera sur, se anticipa al ambiente del mercado: *«Hay pocas personas por acá, como una acá, otra por allá, pero lo que me gusta es que uno llega a la Vega y es como una explosión. ¿De dónde salió esa gente que no vi en la calle? Es como si [hubiesen llegado] en una nave»*. Roberto describe un primer elemento de la atmósfera veguina que luego reitera cuando estamos adentro: las proxémicas o distancias corporales que son cultural y tácitamente aceptadas (Hall, 1972). Él percibe la cercanía con otros cuerpos en la Vega, en contraste con su experiencia de espacios ubicados fuera del área de los mercados, como la ladera sur del río. La atención a la secuencia espacial en el recorrido a pie entrega la posibilidad de comprender estos cambios de percepción por relaciones de contraste entre el interior del mercado, sus proximidades y las zonas aledañas que no comparten las mismas características del barrio comercial; así como identificar la anticipación del caminante para establecer distintas estrategias corporales y racionales de desplazamiento por espacios diferentes.

Del lado norte del río, el área de influencia de la Vega y de sus prácticas de compra y venta de víveres comienza a visibilizarse y a escucharse en el espacio público. Al cruzar Antonia López de Bello, Roberto pasa por un pequeño espacio dejado entre dos puestos de venta callejera, adaptando el cuerpo para unirse al tumulto que circula por la vereda que se torna estrecha: *«Por este huequito siempre paso porque es angostito, por ese esfuerzo que uno hace para empezar a llegar a la Vega. Encuentro que uno como que ya está ingresando. Me encuentro con la gente, esa cosa de comprar, expectativa de ver*

*[se escuchan voces y más voces muy cerca; se advierte reguetón colándose en la grabación de audio de la caminata]*». Aún no entramos al recinto, pero desde la experiencia atmosférica el mercado se deja advertir en sus exteriores a través del cambio de distancias con otros cuerpos o edificaciones, replicando en parte las configuraciones de prácticas, movimientos y objetos que ocupan su interior.

Una vez dentro, Roberto da cuenta de la atmósfera mediante una metáfora que enfatiza el rol del movimiento en su percepción del lugar: «*Yo cuando llegué a la Vega me sentí una hormiga [suena el canto de un músico al son del rasgueo de El Aparecido de Víctor Jara]; porque aquí la gente es como hormiga que va a comprar para llevar a su casa la comida*». Agrega: «*El ritmo de caminar... me sentí hormiguísima. Somos iguales porque venimos a buscar y llevamos a nuestras casas; acarreamos carros súper pesados. La gente lleva cosas muy pesadas*». Roberto dota de sentido al lugar a partir de la práctica colectiva de hacer las compras y se siente parte de este al identificarse con un modo de habitar-transitar. El ritmo que advierte se relaciona con la idea de place-ballet de David Seamon, una composición de patrones sincronizados de actividad humana a modo de un todo coreografiado del que se participa al caminar (Wunderlich, 2008). Roberto cualifica esa manera de participar al advertir que los desplazamientos de los usuarios se caracterizan por el acarreo de carga, contribuyendo así a co-crear y actualizar la atmósfera. El movimiento y sus intensidades rítmicas resultan ser un elemento central de la configuración atmosférica de la Vega, y ellos son advertidos constantemente por el participante en sus contrastes: «*Este pasillo siempre es así, más tranquilo. Se ve la diferencia de otros lugares en que compramos, donde hay más gente, como las hormigas*».

Roberto tiene su ruta definida para llegar al puesto del goji, las peras, los champiñones: «*Esta es la vuelta original [su ruta]; voy a pasar por toda la Vega. Y el Patio-luz. Yo le puse Patio-luz porque cuando entré pensé que era todo techado, pero aquí es el Patio-luz de la Vega*». Este lugar es el punto en que la Vega se abre al exterior y se intersecta con el acceso a estacionamientos que da a la calle Salas; un sitio que actúa como ancla espacial de la atmósfera que

experimenta Roberto, donde varias descripciones y reflexiones surgen. En términos sensoriales, él advierte el contraste entre los pasillos con luz artificial y los espacios en que de súbito entra luz natural. Estos cambios lumínicos son percibidos en más de una ocasión. Metros más allá, Roberto advierte una plancha de techo transparente en lo alto, entre las metálicas: «*Este pasillo es muy agradable, muy fresquito. Es lindo ese techo, esa lucecita que me encanta. Ese tragaluz*». Las expresiones de la luz natural entrando por las techumbres contribuyen a la creación de una experiencia placentera.

De la descripción lumínica, luego son los olores los que pasan a ser evocativos: «*Es muy agradable, como mucha verdura, mucho olor. Olor de la cocina de la casa. Es como si ya se está con la mesa puesta para cocinar [se escucha el sonido de un cuchillo pegándole a una tabla]. Esa sensación de ser bien recibido, armónico y de estar en su casa. Aquí la gente te deja tranquilo [no hay tumultos], entonces yo me siento como si ya estuviese en la mesa, listo para cortar todo*». En el relato del participante aparece por primera vez la dimensión olfativa para caracterizar el lugar, poniéndolo en relación directa con el espacio doméstico y afectivo de la cocina.

Es interesante constatar que el registro de audio que puedo escuchar posteriormente permite complementar el relato del participante. Además de los olores hay una dimensión sonora que permite la asociación con la cocina; en este caso, a través del sonido del cuchillo golpeando la madera. Cuando atendemos a distintos registros podemos complementar nuestro abordaje de las atmósferas y, como lo revela este caso, entrar analíticamente en su percepción multisensorial.

Una vez terminada la ruta por la Vega, Roberto deja entrever los factores ambientales tras la elección del camino de regreso. No sigue las mismas calles, sino que aprovecha de cruzar otros mercados adyacentes para resguardarse del calor estival. Al resumir su recorrido, Roberto reúne descripciones de su experiencia con caracterizaciones espaciales: «*[Pasamos por un] lugar de mucha actividad, después más tranquilo. El callejón me gusta porque baja un poco la revolución. Me gustan esos cambios, porque significa*

*que [he] camina[do] mucho. Esa intensidad que vivo dentro de la Vega, esa calle, esos techos, eso angosto, el callejón más tranquilo, y ahora entramos en el Tirso de Molina, este techo, esa respiración. Da otra sensación. Esto yo lo he hecho mucho en el verano, porque mira cómo refrescó. Da una bajadita del calor».* Cuando salimos del Tirso de Molina, me dice: *«Aquí esta vista me encanta, [al cerro San Cristóbal], a la Santa, es muy importante cuando salgo. Miro ahí, para acá, antes de entrar al cruce. Porque vamos a salir de todo el mundo de la cocina, de la gente, de los olores».* La mirada al cerro es un acto perceptual acostumbrado o ritualizado; un punto que funciona como ancla espacial y como umbral atmosférico para dar cuenta de una transición de ambiente entre el área de los mercados y el resto de la ciudad.

### *Alan (camina con Francisca)*

Alan es un músico de 59 años que realiza labores de cuidado y trabajo doméstico no remunerado. Va todas las semanas a la Vega a comprar frutas, verduras y otros alimentos para la casa, generalmente solo. Alan me invita a compartir su ruta habitual al mercado: desde Plaza Baquedano bordeamos la ciclovía que va entre el río Mapocho y el Parque Forestal. Su recorrido permite analizar secuencias de continuidad y cambio en las experiencias de atmósferas a partir de las atenciones a su propio cuerpo y a las sociabilidades que componen el lugar.

*«En la Vega somos todos reyes y reinas. “¿Qué quiere mi rey, qué quiere mi reina?”»*, me dice al aproximarnos al área de los mercados. Alan anticipa el trato familiar que surge en la interacción con los vendedores y que es parte de la atmósfera creada por los comerciantes para generar una experiencia amistosa de compra (Schlack et al., 2018). También destaca aspectos memorables y performáticos a partir de las maneras en que los vendedores promueven las ventas: *«La otra vez había un dominicano, que gritaba, vociferaba: “¡Cómprame manzanas! ¡Desde que estoy en la Vega no puedo dejar de gritaaaar!” [lo imita]. ¡Tan chistoso! No podía dejar de gritar».*

Hay una puesta en escena en la Vega mediada por la repetición o adaptación de comportamientos o formas de socializar, lo que nos habla de cómo las prácticas sociales influyen en la construcción de la atmósfera afectiva que se levanta día a día.

Ingresamos a la Vega por la calle General de la Lastra, por el paseo peatonal que da a la entrada oriente del mercado. Apenas giramos desde Recoleta me dice que *«vamos a entrar por atrás»* y explica una estrategia que da cuenta de resguardo y desconfianza: *«Lo primero [que hago acá] es poner mi billetera adelante»*. Luego describe las prácticas que se visibilizan en los entornos de la Vega: *«Aquí empiezo a ver el barrio de la miseria, de la miseria alegre. Es una paradoja. Está lleno de gente de calle, pero todos se ríen, bromean. Los grados de pobreza aparecen también, porque vas a ver que las cosas que se venden son ya [...] y hay gente que compra; ellos viven de eso y venden cosas ya tres veces usadas»*. Se refiere a los puestos informales con ropa usada y otros de verduras y frutas. *«Así y todo uno los mira por curiosidad. Los migrantes también tienen sus emprendimientos. Compran acá adentro, se instalan acá afuera y venden más barato [se escuchan gritos: ¡dale, dale dale!] Los pajaritos, cómo se escuchan»*. En la grabación se oye también un carro de supermercado y el carro de Alan con su presencia física y sonora constante saltando por el pavimento.

Las dinámicas de compra y venta comienzan antes de entrar a los galpones del mercado. Alan pregunta por precios:

*–Buenos días, ¿a cómo está el brócoli?*

*–Hola, papito, dos por luca y media –le dice el vendedor.*

*–Gracias.*

Su recorrido por la Vega está lleno de este tipo de intercambios verbales. Aun cuando ya ha comprado, cotiza y compara: *«[Acá está] a \$1.200, y yo lo compré a \$2.000. Así es el mercado. Y es sin llorar»*. Cuando entramos en los galpones de la Vega se escucha música tipo salsa, voces, gritos. Abrir de puertas, golpes, algo que chirría como una bisagra, rodados... avanzamos y dos canciones

distintas se intersectan. «¡Casera! ¡Lleve los limones, lleve las naranjas, lleve los limones!».

Alan me dice: «*Desapareció el paisaje: quedan solamente los pies*». Me explica que hay que cuidar los pies acá de posibles pisadas o atropellos, «*estar pendiente*» de los movimientos a ras de suelo, sobre todo de los carros o carretillas que sirven para cargar mercadería y moverse por los pasillos. Alan usa sandalias todo el año como una técnica de regulación de la temperatura corporal. Esto hace que sus pies vayan siempre expuestos. Él destaca el beneficio que le trae: «*Uno se siente más conectado con el camino*». A partir de la propiocepción que adquiere en sus pies, su relato permite advertir que un elemento característico en la conformación de la atmósfera veguina es la participación del movimiento de los rodados (carros de supermercados, *yeguas*<sup>1</sup>, carros de arrastre y de compra) como objetos que inciden en las maneras de moverse y de sentir el dinamismo del ambiente.

La interacción con su carro es también determinante en su experiencia de las atmósferas. El carro que se vuelve cada vez más pesado al acumularse las compras es un objeto con el cual se co-crean los ambientes en su continuidad y cambio. Esto se advierte al complementar el relato con una escucha atenta del registro de sonido; que permite integrar la dimensión sonora al análisis de las atmósferas. Si en un inicio del recorrido el carro rebota con facilidad contra el suelo debido a su liviandad, creando un sonido persistente y metálico que se escucha en la grabación; hacia el final, el carro, a causa del peso de las compras, salta generando sonidos más graves y pesados. Las transformaciones del carro modifican el caminar de Alan, quien hacia el final se inclina y adopta una postura corporal distinta para cargar con él. «*Aquí miro abajo, uno tiene más fuerza para arrastrar cuando se va con la cabeza agachada. El carro va pesado*». Me explica que su campo visual se acota, se fija al nivel de los pies y del suelo.

---

<sup>1</sup> Una «yegua» es un carro de carga manual en forma de «L» con dos ruedas en su base para desplazarlo.

Una vez que Alan ya ha comprado todo, salimos de la Vega y nos dirigimos a un puesto de flores en Av. La Paz con Artesanos. El puesto da a la calzada y los automóviles pasan rápido por nuestro lado. Es una situación de compra distinta a aquella que provee la Vega, con sus pasillos interiores protegidos del tránsito motorizado. Nos tocan la bocina. Alan se sube a la vereda y deja el carro en la calle. En la grabación se escucha el sonido de las tijeras que cortan los tallos de los maules comprados por Alan, además de buses, camiones y autos. Cuando retomamos el caminar, el sonido del carro de compras se integra a los sonidos de los motorizados. Vamos en dirección al mercado Tirso de Molina. Recién allí le comento que era peligroso permanecer en el puesto de flores, tan cerca del tránsito vehicular. No me lo reafirma, pero me dice: *«En esa parte también hay muchos hoyos; cuando llueve está todo apozado e infecto con aguas completamente podridas, así que igual hay que estar muy atento»*. Nuevamente Alan da indicaciones referidas al nivel de los pies, los que se han transformado en sensores de esta parte del recorrido. Cruzamos el río y abandonamos los mercados. Su caminata de regreso es diferente, con una percepción más acotada del ambiente. Alan va *«como todos los cargueros, que caminan echando la cabeza para adelante»*. En esa postura aprovecha de *«ver las flores [a un costado del camino]. Se acabó el peligro, se acabó todo [en referencia a sus preocupaciones y percepciones]. Es como adentro de la Vega: lo único que importa son los pies»*.

### *La mística y el cachureo: el Persa Bío Bío*

El Barrio Franklin-Persa Bío Bío es un barrio comercial tradicional ubicado en el sector sur de la comuna de Santiago, en la capital de Chile. Este es uno de los espacios comerciales tradicionales más densos de la ciudad, con 582 predios comerciales en un área de 26.331 m<sup>2</sup>. Esto sin contar el comercio ambulante, pudiendo llegar a cerca de 2.000 comercios y 50.000 visitantes entre sábado y domingo (Ilustre Municipalidad de Santiago, 2013). Históricamente, este sector data de fines del siglo XIX, cuando comenzó a formarse

un área residencial en torno a la estación San Diego del ferrocarril dada la migración campo-ciudad. La apertura del matadero público de la ciudad en este lugar en 1910 atrajo también una cantidad importante de residentes y trabajadores (Memoria Chilena, 2007). Junto con eso, se instalaron industrias como fábricas de calzado, muebles, textiles y vidrio. Estas se mantuvieron en funcionamiento hasta la década del 1970 para luego reconvertirse en bodegas e incipientes centros comerciales denominados «Persas», en donde se venden principalmente productos de segunda mano, coexistiendo con el creciente comercio informal de artículos usados, aunque también especies robadas o falsificadas.

En la actualidad, este barrio se compone de un área residencial y otra de comercios y servicios. La conectividad está dada por dos grandes avenidas corredores de buses (San Diego y Santa Rosa) y dos estaciones del Metro de Santiago (línea 2 y línea 6). Además, cuenta con un gran parque público, el Parque Inundable Intercomunal Víctor Jara. Se observa también un incremento de la edificación en altura y la llegada de nuevos residentes de estratos socioeconómicos medios. Asimismo, el sector comercial denominado Persa Bío Bío ha diversificado su oferta manteniendo los tradicionales espacios de comercio de objetos usados y sumando galerías de arte y espacios de oficios, cafés y restaurantes.

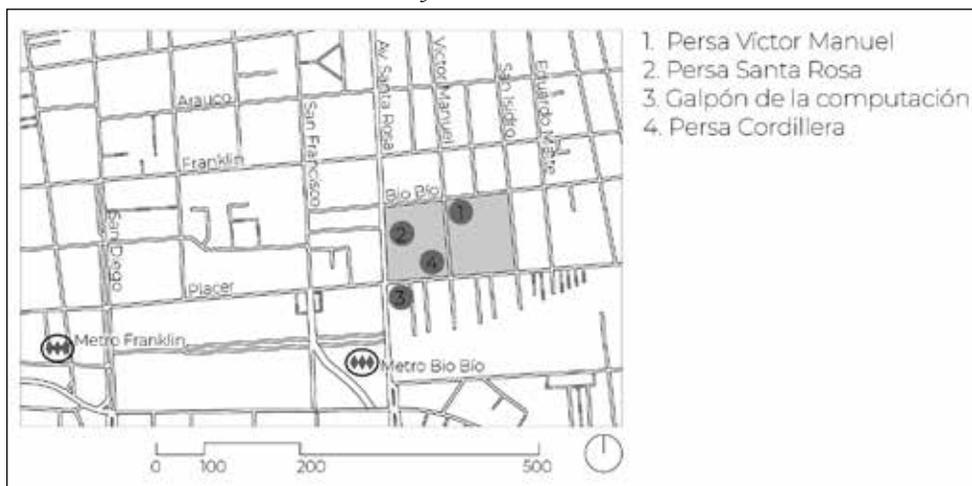
Los recorridos en el Persa Bío Bío fueron realizados en abril y mayo de 2018 por Paz Concha, quien acompañó a Sebastián, un comerciante y frecuente del Persa, y Mario, un cliente. Ambos cerca de los 30 años de edad. Se pidió a los participantes que realizaran una exploración del lugar con una ruta que fuera significativa, por lo que la definición de los trayectos y duración de las caminatas fue definido in situ. Ambos participantes comparten la experiencia de haber conocido este lugar en su niñez acompañando a sus padres, para luego seguir visitándolo durante la juventud con amigos y familiares. Ambos también han trabajado en este lugar: Sebastián actualmente como dueño de un local de comida y Mario en su adolescencia como ayudante en un local de reparación de computadores. Aún así, sus experiencias difieren respecto de la regularidad

con que visitan el Persa en la actualidad: Sebastián va todos los fines de semana a trabajar y Mario cada dos o tres meses con fines de entretenimiento. Asimismo, los lugares que recorre cada uno tienen relación con sus intereses y motivaciones para moverse y comprar.

### *Sebastián (acompañado por Paz)*

Sebastián tiene 32 años, es chileno y es dueño de un local de comida dentro de uno de los galpones más concurridos del Persa Bío Bío. Nuestro recorrido comienza un día sábado de abril por la mañana desde su restaurante para salir a la calle Placer y luego realizar un trayecto dentro y fuera de los galpones entre las calles Víctor Manuel, Santa Rosa, Bío Bío y San Isidro. Sebastián me dice «*Este es mi cuadrado, San Isidro, para mí como que ese es el Persa, porque más allá es como otro Persa*», indicando hacia el lado poniente (ver Figura 3). El persa de «más allá» es el lugar que por lo general tiene comercio del tipo muebles, ropa y comida migrante. Así, Sebastián estructura su caminata (Thomas, 2007) en torno a su percepción sobre las características del espacio para definir si es o no significativo recorrer.

FIGURA 3. BARRIO FRANKLIN.



Fuente: Elaboración de Catalina Baeza con información de las autoras.

Luego de avanzar por la calle Víctor Manuel ingresamos a uno de los galpones y comienza a escucharse in crescendo la música de Becky G junto con un vendedor ambulante gritando «*calientitos a mil, a mil*». La superposición de sonidos que van aumentando y disminuyendo en volumen a medida que avanzamos es algo que se mantiene durante nuestro recorrido, mezclado con momentos de silencio cuando nos detenemos para observar y conversar. Llegamos a un local que vende pescado frito con papas fritas (*fish and chips*), y Sebastián me dice «*Les ha ido bacán a los chiquillos, pero son los weones que están así como full red social... igual es una duda que siempre he tenido, por qué tenís que llegar a un barrio como el Persa donde tu vai y caminai y te encontrai cosas, como que no sé, [los negocios tradicionales] no tienen Instagram... [es como que] la red social es mucho más importante de que tú vengai a un lugar a perderte, que siempre ha sido la mística del Persa*».

En este espacio Sebastián hace referencia al enfrentarse al espacio conocido, ordenado, en que él sabe dónde están las cosas junto con el espacio desconocido y el entusiasmo de lo que queda por conocer. Este relato se va intercalando mientras entramos y salimos desde la calle hacia los espacios interiores techados y semi-techados del Persa. Aquí nos vamos enfrentando a las diferencias de temperatura, luminosidad y ruido; con un exterior caluroso, luminoso y ruidoso y un interior más oscuro, frío y con sonidos a menos volumen, principalmente los murmullos de los clientes y la música de los locales comerciales.

Salimos del galpón para dirigirnos hacia la galería de arte Factoría Santa Rosa. Aquí el sonido ambiente se apaga dentro de una construcción antigua y subimos la escalera de peldaños de madera que rechina con nuestros pasos. Este «momento de intensidad» (Sumartojo y Pink, 2019) atmosférica está marcado por el silencio. No hablamos, solamente nos concentramos en mirar el lugar y los cuadros. Aquí se siente una quietud muy distinta del resto del Persa; poca gente, mucho espacio interior, luz artificial que ilumina las obras y una estética distintiva de una galería de arte; muros blancos, cielos altos.

Al bajar y salir de la galería, Sebastián hace referencia nuevamente a la idea de descubrimiento y entretención al caminar por el lugar, y cómo el desorden le genera un entusiasmo por seguir recorriendo y describe cómo algunos de los productos que venden los ambulantes le recuerdan a sus juguetes de la niñez. Esta idea de recorrer lo desconocido y desordenado que menciona Sebastián también se une con la elicitación de memoria que generan los objetos que se encuentran en el camino; aquí se observa cómo la atmósfera se construye en torno a lugares, personas y cosas (Bille et al., 2015). La relación con lo material y los objetos, en este caso, los productos usados y antigüedades a la venta que existen en este espacio generan un recuerdo principalmente de la infancia, familia y eventos pasados.

Luego de recorrer el Persa Santa Rosa entramos al Persa Víctor Manuel. Sebastián comenta cuando entramos a unos pasillos donde hay venta de muebles antiguos y obras de arte «*[es como] Camden, pero cuando te ibas pal fondo*», haciendo alusión a un barrio de Londres con comercio similar. Seguimos avanzando por dentro del galpón para salir a un patio interior sin techo, como una plaza interior. En este espacio hay luz natural, muros de hormigón y vigas a la vista y espacio para sentarse. Además de los momentos en que nos detenemos a observar ciertos espacios o cosas, en el recorrido no hay pausas de descanso. En este espacio hay pocas personas sentadas y alejadas unas de otras, además de un sonido ambiente agradable dado por una fuente de agua que cae; Sebastián me dice «*¿Te quieres tomar un café?*» y nos sentamos en una mesa junto a un *food truck*.

Este momento estático promueve la conversación reflexiva en torno al espacio y el recorrido. Sebastián me cuenta de sus primeras visitas al Persa: «*Yo ya venía hartito al Persa, ya me lo sabía de memoria*», haciendo referencia a este conocimiento tácito acerca del orden y las permanencias en el lugar. Aquí va construyendo un relato acerca de su infancia y lo que le parece agradable del lugar: «*A mí me gustaba mucho el lugar porque tenían juegos de Super Nintendo y uno podía negociar. Que esa es una de las cosas que más me gusta de este lugar por lejos, aún podís regatear*». La atmósfera

de sociabilidad entre clientes y con los comerciantes es uno de los elementos que Sebastián rescata y que considera que se mantienen.

La sociabilidad de este espacio comercial es uno de los *affordances* (Gibson, 1979), o lo que la atmósfera del lugar ofrece y que la hace reconocible. Junto con ello, el recuerdo de las comidas y las sensaciones que produce el lugar surgen en la conversación. Sebastián me cuenta que su mamá lo trajo junto a su hermano a comer lomito en pan marraqueta a una «picá»<sup>2</sup>: «*Mi mamá fue la única como prendida y a nosotros nos dio como un poco de asco, y hasta el día de hoy se ríe de que no son tan guachacas como yo*». En la adolescencia los recorridos iban siendo a solas o con su hermano para comprar juegos y ya más adelante en la época universitaria para comprar discos; «*Yo tenía 20, 21, carreteaba y me acostaba a las 5 de la mañana y me despertaban a las 10, vamos al Persa, entonces llegábamos y lo primero que hacía era comerme una empanada donde la Paty a las 11 de la mañana, encañado, empanada de pino, magnífico*». Como dicen Sumartojo y Pink (2019), la cualidad sensorial de las atmósferas también se expresa en la memoria, que en el relato de Sebastián está marcada por los sabores y sensaciones corporales de comer en este espacio.

En nuestra conversación, Sebastián reflexiona sobre cómo el orden es una amenaza a la «mística» del Persa y que desde el año 2009 comienza a verse mucho más ordenado. Este quiebre le haría perder la mística al lugar para transformarlo en un *mall*, mientras que lo desordenado (Avilés, 2018) es lo que le impregna una atmósfera distintiva al lugar: «*Donde acá mira tení ese weón, que vende cosas para perros, ese otro weón tiene una tienda de videojuegos, y por el pasillo de allá esos son puros tipos que venden libros [risas]. Y antes había un weón que vendía parrillas, ponte tú. Nada tiene sentido, este pasillo es una weá que no tiene sentido, ninguna de esas weás tiene sentido... perfecto, déjenlo así... no debería perder esa cuestión porque es la esencia del lugar también*».

---

<sup>2</sup> Una «picá» es un lugar de venta de comida, por lo general, a bajo precio, con porciones abundantes y de buena calidad.

## Mario

Nos encontramos con Mario fuera de la estación de Metro Bío Bío un sábado de mayo por la tarde. Mario recuerda que comenzó a visitar el Persa Bío Bío cuando niño acompañando a sus familiares a comprar muebles y luego de joven para comprar repuestos de computadores, CD de música y ropa. Cuando estudiaba en la secundaria trabajó en una tienda de reparación de computadores. Actualmente visita el lugar solo o con amigos cada dos o tres meses para comprar vinilos, casetes y juegos.

Para Mario, las visitas como cliente siempre han sido una entretención. El entrenamiento de la vista en el recorrido aparece fuertemente en sus descripciones acerca de lo que le genera agrado del Persa: «*Lo que me gustaba era mirar cosas por mirar no más, y venir acá a mirar, a ver qué había*». Aquí toma un sentido muy importante el recorrer mercados como una actividad en sí misma que no necesariamente está ligada con el consumo, sino con el agrado de trabajar el cuerpo en movimiento a través de un viaje en un espacio específico. Esta actividad y sensación Mario la define como cachurear: «*Cachurear para mí es ir a mirar cosas que sé que tal vez no voy a comprar pero que me gusta ver... es como un poco el azar de algo que vas a comprar, también es como un viaje, porque tú vas caminando y vas mirando cosas y de repente puede que salga algo que tú decis oh, me falta esto, no me acordaba que me faltaba, me lo llevo, es como ese azar de ir a mirar cosas que no necesariamente vas a comprar*».

Mientras avanzamos por Santa Rosa en dirección norte se escuchan motores de autos y bocinas breves, tubos de escape de motos y de a poco un incipiente reguetón que va subiendo el volumen a medida que llegamos a la esquina, luego el sonido muere y aparece el sonido de otra canción, ahora desde un auto que va pasando por la calle. En la esquina de avenida Santa Rosa con Placer nos detenemos y Mario comienza a darme con mucho detalle un recuento acerca de qué es lo que venden los galpones del lado poniente y oriente de la avenida. Mario me dice: «*Santa Rosa corta el Persa en dos, como la parte más establecida de ropa y muebles, con la otra parte que*

*siento de San Francisco para acá [donde estamos ubicados nosotros] es 100% venir a comprar cachureos y cosas específicas».*

Seguimos caminando por Placer en dirección al «Galpón de la Computación», en donde Mario trabajó en su adolescencia. En este corto trayecto se comienza a escuchar una voz que dice «*Para cargar el teléfono, la tablet, computador*» muy claramente y que luego se pierde con el sonido de la música que sube el volumen «*Every now and then I feel a little bit lonely*» y opaca las voces de nuestra conversación, pero que rápidamente es reemplazada por otra canción. Sobre el trayecto me explica: «*Este galpón está como aislado, sí, este es raro, de hecho porque en los otros puedes ir conejeando<sup>3</sup> por todos los galpones, en este no, entras por este y sales por este, no te puedes meter a otro*». Esta idea del *conejea* vendría a ser un elemento constitutivo del movimiento corporal por este espacio, es decir, el poder ir cambiando de dirección continuamente al diseñar el propio viaje de exploración. La libertad de poder cambiar de rumbo dentro y fuera y unir trazos y trozos del espacio es también una característica muy propia de la atmósfera del Persa Bío Bío.

Luego de recorrer algunos pasillos de este galpón ocurre un intercambio de conversación con una señora comerciante quien, al verme sacando fotos con mi teléfono, me dice «*En la calle guárdelo, el teléfono*», y Mario me dice: «*Sí, la cartera bien apretada y el teléfono bien agarrado*». Con esta advertencia tomo conciencia de las disposiciones corporales que debo adaptar para recorrer este espacio de manera segura, incluyendo el cómo transporto y utilizo objetos de valor.

Después de este intercambio, salimos de este galpón y nos dirigimos al siguiente. Mario me comenta que «*En este galpón como yo me he fijado no lo podis cruzar entero, teni que llegar a la mitad [me indica y miramos hacia arriba al cielo del galpón] esa parte es un galpón y al medio hay como una pasada donde tú podis pasar al de acá*». En el recorrido con Mario son importantes las direcciones y los ángulos de la mirada para hacerse una idea del lugar; el orden

---

<sup>3</sup> «Conejea» hace referencia al acto de recorrer un espacio haciendo virajes constantes entre uno y otro camino.

del espacio que él establece entre oriente y poniente y dentro de los galpones el orden entre el nivel del suelo y del cielo. Me dice: *«Ahora más grande miro más hacia arriba y voy mirando como el tipo de arquitectura de los galpones, antes no me fijaba tanto, como que venía a mirar cosas, la mirada iba para abajo»*.

Nuestro recorrido sigue por el Persa Cordillera y luego el Persa Víctor Manuel y cruzamos la calle San Isidro para entrar a un galpón más pequeño en donde venden principalmente antigüedades. En este espacio hay menos personas, más silencio y los pasillos más anchos hacen que el paseo sea más relajado y podamos conversar con más calma. Encontramos en uno de los locales comerciales una caja con casetes y CD. Mario me dice: *«Eso me gusta hacer a mí, cachurear en estas cajas de CD y de casetes [se agacha y se pone a registrar con sus dedos los CD que suenan entre sí]»*. El uso del tacto también es parte de la experiencia de cachurear que menciona Mario, es decir, el poder tocar y apreciar los detalles y desde cerca los productos a la venta. Seguimos avanzando y nos encontramos con el local comercial de equipos de sonido de alta fidelidad, nos detenemos en frente en silencio escuchando los parlantes y mirando cómo el vendedor sube y baja el volumen. Mario me dice que *«Este es el audio de alta fidelidad, lo encuentro hermoso»*. La tienda de equipos de sonido es un ancla espacial en el recorrido de Mario, pues establece un punto de concentración de la atención y los sentidos hacia los objetos, las personas y los sonidos que emanan de la demostración que el vendedor hace de los equipos. Hacemos una pausa en la conversación para entrar juntos en sintonía en la atmósfera del momento.

Terminamos el recorrido en una cafetería donde se escuchan los clinc clinc de la loza que choca entre sí, la temperatura es agradable y nos sentamos dentro. Mario me dice: *«Es rara la sensación de meterse a un local y como aislarse un poco como del resto del Persa, normalmente cuando como en el Persa siempre estái con el ruido alrededor, o comis parado... Yo puedo estar todo el día conejeando en el Persa, estos locales son los que más me llaman la atención de los nuevos, como que entras, estás un rato y sales después de nuevo al Persa»*.

## CONCLUSIÓN

Queremos finalizar este capítulo haciendo referencia al aporte de nuestro trabajo para la discusión conceptual, la importancia de los cuerpos en los espacios de mercado y de las metodologías móviles para el análisis de las atmósferas.

Desde la discusión conceptual hemos querido introducir los conceptos de atmósfera y *ambiance* desde los recorridos a pie por dos mercados icónicos de Santiago. Incorporamos el movimiento como una condición para atender las dinámicas de cambio y permanencia en la configuración de las atmósferas a partir de los relatos de personas que asiduamente caminan y así habitan estos lugares. De las descripciones *in situ*, pudimos rescatar algunos elementos que nos permiten caracterizar las atmósferas en movimiento desde las experiencias corporales y sensoriales: destacamos los elementos auditivos y kinésicos que se advierten y mencionan durante los recorridos, incorporando las proxémicas o percepción de las distancias no solo con otros cuerpos, sino también con objetos característicos de cada lugar –que también están en movimiento– como un aspecto relevante que incide en las maneras de caminar y de experimentar espacios animados por lógicas de intercambio. De manera interesante, los recorridos nos muestran distintas capas sensoriales en interacción, no solamente una visual, sino también aquellas vinculadas a los contactos con otros.

Las atmósferas, al ser ese algo intermedio entre los cuerpos y los espacios, se construyen y describen desde unos cuerpos que tienen experiencias previas en esos lugares. No son encuentros primerizos, sino que habituales y cotidianos; acostumbrados. Esta condición nos permite advertir predisposiciones de las personas, anticipaciones y un saber-hacer en relación con los lugares. Reconocer la coexistencia de objetos, personas, ritmos y espacialidades los moviliza corporalmente a responder o a navegar los espacios y a adoptar estrategias corporales. A la vez, estas estrategias contribuyen a co-producir la atmósfera y, así, a reproducir el carácter identificable de los lugares.

Entre los hallazgos de ambos mercados pudimos constatar la importancia de atender a los cuerpos que habitan o transitan por el

lugar en sus interacciones dinámicas para comprender de mejor manera las atmósferas de los mercados. En los recorridos que acompañó Francisca Avilés en la Vega, Alan atiende a los movimientos que se generan a ras de suelo para guiar su cuerpo, protegerse de los rodados y así no entorpecer el funcionamiento habitual que toma lugar en los pasillos del mercado. La experiencia de Roberto está también marcada por la percepción de otras personas ocupando el espacio a distintos ritmos. En los recorridos que acompañó Paz Concha en el Persa Bío Bío, Sebastián reconoce la mística especial que tiene en la sensación de orden y desorden de los lugares y los objetos. Por su parte, Mario describe la experiencia corporal de la caminata en este espacio como *cachureo*, una combinación de expectativas, deseos y prácticas corporales al momento de recorrer este mercado. Adicionalmente, la atención a los cuerpos nos permitió observar anclajes atmosféricos o momentos de intensidad, especialmente cuando los participantes percibían estímulos importantes para sus recorridos como la luz, el silencio o la sintonía con los sucesos que estaban ocurriendo. También un elemento fundamental en la atmósfera que se forma en estos mercados es la sociabilidad. Esto fue mencionado por todos los participantes a través de la atención puesta al encuentro con otros, las conversaciones o los regateos.

En relación con los métodos, destacamos la importancia de acompañar a las personas en sus recorridos para compartir, aprender y registrar las experiencias específicamente situadas de los ambientes. Logramos comprender algunos elementos de las atmósferas de los lugares gracias a la co-presencialidad en los recorridos y al registro que de ellos se hizo. Los dispositivos de grabación permiten «aumentar la percepción» (Smolicki, 2015) al poder revisar posteriormente las grabaciones y descubrir una dimensión sonora que acompaña y complementa los relatos de los participantes, enriqueciendo el análisis de ambientes y atmósferas en movimiento. Asimismo, el uso de metodologías móviles desafía los cuerpos de nosotras como investigadoras *in situ*. El acompañar a hombres en estos recorridos por mercados visibilizó nuestra condición de género como mujeres en el espacio, en que se vivencian miradas incómodas o conversaciones

sobre la seguridad y cómo desenvolverse para sortear peligros (Pumarino y Muñoz, 2021), lo que nos lleva a preguntarnos por las diferentes percepciones de atmósfera que surgen dependiendo del género. Este punto, si bien no abordado en nuestro capítulo, es una discusión permanente en el análisis de los cuerpos y las movilidades.

Pensar la movilidad desde lo corporal a través del estudio de las atmósferas nos permite complejizar nuestro entendimiento de los espacios desde lo sensorial como una experiencia múltiple y no homogénea. Es decir, como una experiencia en que confluyen múltiples elementos como la infraestructura, los objetos, la sociabilidad y nuestros propios cuerpos. En este caso, el recorrer mercados fue utilizado como un punto de partida para explorar las fricciones que ocurren en y a través de nuestros cuerpos en movimiento; y la atmósfera como una cualidad importante en estos espacios comerciales, los que no solo tienen un rol funcional sino también afectivo en nuestras ciudades.

## REFERENCIAS

- Adolphe, L. (1998). Ambiances architecturales et urbaines. *Les cahiers de la recherche architecturale* 42/43. Editions Parenthèses.
- Aguilar, M. Á. (2018). Memoria y afecto en el caminar urbano. En E. Calderón Rivera y A. Zirió Pérez (Eds.), *Cultura y afectividad. Aproximaciones antropológicas y filosóficas al estudio de las emociones*. México: Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Iztapalapa. Ediciones del Lirio.
- Avilés, F. (2018). La apreciación estética de lo desordenado en la experiencia cotidiana a pie. En M. Tironi y G. Mora (Eds.). *Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Avilés, F. (2020). *Poéticas del caminar: la ciudad entramada en la experiencia sensible del recorrido cotidiano*. Tesis de doctorado, Pontificia Universidad Católica de Chile. <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/50040>
- Bastías, C., Hayden, C. e Ibáñez, D. (2011). *Mujeres de la Vega. Género, Memoria y Trabajo en la Vega Central de Santiago*. Santiago de Chile: Salesiano Editores.

- Bille, M., Bjerregaard, P. y Sørensen, T. F. (2015). Staging Atmospheres: Materiality, Culture, and the Texture of the In-Between. *Emotion, Space and Society* (15), 31-38. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2014.11.002>
- Böhme, G. (1993). Atmosphere as the Fundamental Concept of a New Aesthetics. *Thesis eleven*, 36(1), 113-126. <https://doi.org/10.1177/072551369303600107>
- Concha, P. (2020). Curating pop-up Street Food Markets in London. En E. Falconer (Ed.), *Space, Taste, and Affect: Atmospheres That Shape how we eat* (pp. 131-140). Routledge.
- Concha, P. (2022). Atmósferas de lugar y exclusión en el caso de los mercados de comida callejera de Londres. *Revista 180*, 49, 43-54.
- Edensor, T. y Sumartojo, S. (2015). Designing Atmospheres: Introduction. *Visual Communication*, 14(3), 251-265. <https://doi.org/10.1177/1470357215582305>
- Evans, J. y Jones, P. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied Geography* 31, 849-858.
- Gibson, J. J. (1979). *The ecological approach to visual perception*. Dallas: Houghton Mifflin.
- Grosjean, M. y J. P. Thibaud (2001). *L'espace urbain en méthodes*. Marseille: Éditions Paranthèses.
- Hall, E. (1972). *La dimensión oculta*. México: Siglo Veintiuno.
- Ilustre Municipalidad de Santiago. (2013). Planes Maestros Comuna de Santiago. Comité de Inversión Territorial 2013-2016.
- Iturra, L. (2018). Un asunto de distancias. Aproximaciones a la espacialidad urbana desde la narración de caminatas cotidianas. En M. Tironi y G. Mora (Eds.), *Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology. The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455-485.
- Larbi Messaoud, S., Lord, S. y Serfaty-Garzon, P. (2019). Pieds marchant, pieds faisant. Quand la marche interroge l'ambiance. *Enjeux et société*, 6(2), 80-108. <https://doi.org/10.7202/1066694ar>
- Martínez, S. y Avilés, F. (2019). Micropolitiques de la marche et inégalités urbaines: une exploration à partir de l'expérience vécue. *Espaces et sociétés*, 179, 111-127. <https://doi.org/10.3917/esp.179.0111>
- Márquez, F. (2012). Habitar la ciudad bárbara: La Chimba del siglo XXI. *Revista 180* (29), 6-9. [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-29.\(2012\).art-94](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-29.(2012).art-94)
- Memoria Chilena. (2007). El Barrio Matadero Franklin (1847-2007). Recuperado de <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-3370.html#presentacion>

- Piga, B., Chiarini, C., Vegetti, I., Boffi, M., Rainisio, N. et al. (2016). Mapping Ambiances: a synopsis of theory and practices in an interdisciplinary perspective. En N. Remy y N. Tixier (Dirs.), *Ambiances, tomorrow. Proceedings of 3rd International Congress on Ambiances*. Volos, Grecia. International Network Ambiances; University of Thessaly, vol. 1.
- Piga, B., Siret, D. y Thibaud, J. P. (2021). *Experiential walks for urban design*. Cham: Springer.
- Pink, S. (2009). *Doing sensory ethnography*. Londres, California, Nueva Delhi y Singapur: Sage.
- Pujol, J. (2018). Remodelación urbana de Mapocho-La Chimba. El desarrollo intercomunal puesto a prueba en la metrópolis de Santiago de Chile. En C. Arriagada y E. López (Eds.), *Vivienda, trabajo y emprendimientos centrales. Aproximaciones a la realidad migrante en grandes urbes de Chile*. Santiago de Chile: Universidad de Chile.
- Pumarino, N. y Muñoz, D. (2021). Atravesar el estallido social: mujeres caminantes e incertidumbre en la ciudad de Santiago. *Revista INVI*, 36(101), 109-148. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000100109>
- Schlack, E., Turnbull, N. y Arce Sánchez, M. J. (2019). Learning from La Vega Central: Challenges to the survival of a publicly used (private) marketplace. En S. González (Ed.), *Contested Markets Contested Cities. Gentrification and urban justice in retail spaces* (pp. 36-53). Londres: Routledge.
- Smolicki, J. (2015). La investigación etnográfica como una exploración sensorial de lugar. El proyecto Slussen. *Aural* 2, julio, 20-25.
- Springgay, S. y Truman, S. E. (2022). Critical Walking Methodologies and Oblique Agitations of Place. *Qualitative Inquiry*, 28(2), 171-176. <https://doi.org/10.1177/10778004211042355>
- Sumartojo, S. y Pink, S. (2019). *Atmospheres and the Experiential World. Theory and Methods*. Londres y Nueva York: Routledge.
- Ticineto Clough, P. (2007). Introduction. En P. Ticineto Clough y J. Halley (Eds.), *The Affective turn*. Duke University Press.
- Thibaud, J. P., Balez, S., Boyer, N., Couic, M. C., Fiori, S., Saraiva, M., Thomas, R. y Tixier, N. (1998). Comment observer une ambiance? Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine. *Ambiances architecturales et urbaines* 42-43 (pp. 77-90). Paris: Ed. du patrimoine.
- Thibaud, J. P. (2011). The sensory fabric of urban ambiances. *The Senses and Society*, 6(2), 203-215.
- Thibaud, J. P. (2014). Urban Ambiances as Common Ground? *Lebenswelt. aesthetics and philosophy of experience* (pp. 282-295). Università degli Studi di Milano.

- Thibaud, J. P. (2015). The backstage of urban ambiances: when atmospheres pervade everyday experience. *Emotions, Space and Society*, 39-46.
- Thibaud, J. P. (2021). Ambiance. En K.-E. Demailly, J. Monnet, J. Scapino y S. Deraëve, *Dictionnaire pluriel de la marche en ville*. Paris: Éditions L'OEil d'Or y Jean-Luc André d'Asciano.
- Thomas, R. (2007). Quand JE marche à Europole. En J.-P. Thibaud, A. Bonnet, M. Leroux y R. Thomas (Eds.), *Les compositions de la marche en ville*. Lyon: Cresson y Université de Lyon.
- Vega Central. Nosotros. Vegacentral.cl. Consultado el 13 de abril de 2022.
- Wunderlich, F. (2008). Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space. *Journal of Urban Design*, 13(1), 125-139.

## À LA DERIVA: EL MOVIMIENTO COMO RECREACIÓN DEL YO Y EL MUNDO

*Cristóbal Vergara Álvarez*  
*Paz Concha Méndez*

*«(...) nunca me he puesto a pensar en cómo se relacionan esas cosas  
cuando camino... pero deben tener un sentido.»*  
(Daniel, 22 años, La Antena, La Serena).

En este capítulo discutiremos la subjetividad del movimiento en el espacio, específicamente al revisar la conjunción entre cuerpos, pensamientos, emociones y comportamientos de la movilidad desde una perspectiva psicogeográfica y situada en la vida cotidiana de 16 habitantes de las ciudades de Coquimbo y La Serena en Chile. Para ello, el análisis se focalizará en una forma de movimiento particular en la ciudad, el movimiento libre que se da entre el hogar y las centralidades urbanas. Este movimiento responde a la invitación de moverse «a la deriva» en el espacio urbano, permitiendo conectar el hábitat personal del espacio residencial con el espacio público del centro de la ciudad. De esta forma, buscamos aportar a la discusión sobre la dimensión subjetiva del movimiento en la ciudad y sus relaciones y alcances entre el espacio «mundo» y el espacio de la propia experiencia.

Para ello, utilizaremos los hallazgos de una investigación de Vergara (2018) en que usó caminatas a modo de «derivadas» urbanas en la conurbación Coquimbo-La Serena, indagando desde una perspectiva psicogeográfica en los cuerpos, pensamientos, emociones y comportamientos de la movilidad de los participantes. El ejercicio de las «derivadas» rescata la aproximación de la Internacional Situacionista y su especial preocupación por la relación entre los procesos de consciencia y la ciudad, en lo que ha venido a llamarse «psicogeografía» (Ellard, 2016), y que al encuentro de otros importantes aportes, principalmente vinculados con la geografía humana (Tuan, 1974; 1977), permiten ir al descubrimiento del diálogo entre el Yo y el Mundo, ese mundo expresado en el espacio vívido o habitado. Desde la trashumancia nómada, el *walkabout* de los aborígenes australianos, los garbeos Dada y las derivas situacionistas, el hecho de atravesar el espacio como instrumento fenomenológico de aprehensión del «lugar» produce a su vez arquitectura y paisaje (Careri, 2014). Desde esta perspectiva nos preguntamos ¿qué posibilidades ofrece el espacio de la ciudad para la emoción, el cuerpo, el pensamiento y el comportamiento en movimiento?

Estas nociones son profundamente relevantes para plantear la idea de que las personas crean y recrean tanto su mundo interior como el mundo que les rodea mediante el movimiento en el espacio. Esto se realiza en un ejercicio que conecta diversos niveles de consciencia, mediante un diálogo recursivo entre el sí mismo y el mundo, atando al sujeto a una matriz de relaciones que definen su existencia y le interpelan a través de continuidades y discontinuidades en la experiencia psico-socio-espacial.

## MOVIMIENTO EN EL ESPACIO

La aproximación al movimiento desde la disciplina de la geografía humana y los aportes de Yi-Fu Tuan (1977) relevan la idea de que el movimiento es un elemento básico para la conciencia del espacio y que al mismo tiempo, el espacio es posible de experimentar en cuanto se tenga una «pieza» –a modo de fragmento espacial– por

donde moverse (Tuan, 1977). En este diálogo psicoespacial, propone el autor, se desarrolla por ejemplo el sentido de la dirección, por cuanto el ser humano se permite moverse de un lugar a otro, cambiando su espacio en diversas direcciones, idea que será discutida más adelante, a la luz de los procesos de conciencia. Con ello, Tuan plantea también que el espacio es un tipo especial de objeto, un objeto que se puede habitar, y en dicha capacidad de ser habitado, el movimiento juega un importante rol. Propone entonces, que el espacio está dado por el movimiento; movimientos desplegados por el ser humano que se encuentran más o menos dirigidos por los lugares y los objetos. Tuan (1997) señala:

*Por lo tanto, el espacio puede experimentarse de diversas maneras, como la ubicación relativa de objetos o lugares, como las distancias y extensiones que separan o unen lugares, y, de manera más abstracta, como el área definida por una red de lugares (p. 12).*

Desde esta perspectiva, el movimiento es comprendido desde su concepción psicológica como un elemento que, vinculado al desarrollo humano, le da sentido a la experiencia; al mismo tiempo que la experiencia en el espacio le da sentido al lugar. Es mediante este lugar que el sujeto toma decisiones de proximidad y exploración, a la vez que organiza su propia experiencia en el espacio de formas relativamente específicas, otorgando sentido al propio movimiento y al espacio que atraviesa.

### *Psicogeografía: las emociones y los comportamientos en las situaciones de la ciudad*

Junto a los antecedentes de las investigaciones en geografía humana, la relación entre los lugares y las personas ha sido también una importante preocupación de intelectuales y artistas, principalmente de las vanguardias artísticas del siglo XX como el movimiento de la Internacional Situacionista y las contribuciones iniciales del dadaísmo y la Internacional Letrista. Estos movimientos contribuyeron al marco conceptual de la psicogeografía como aproximación a la

relación entre las personas y la dimensión geográfica en la que se desarrollan, denotando la existencia de emocionalidades y comportamientos que emergen en relación con las «situaciones» que propende la ciudad como contexto de actuación de la existencia humana. Podemos entonces definir la psicogeografía como un campo de estudios sobre los efectos del entorno geográfico sobre las emociones y el comportamiento de los individuos (Debord, 1955, en Andreotti y Costa, 1996).

La psicogeografía permite entonces abordar la interfase entre el medio construido de la ciudad y el simbólico construido por el sujeto, el cual resignifica tanto el mundo material, como el de la propia experiencia mediante sus dominios afectivo-emocionales, cognitivos y comportamentales. Así, la perspectiva psicogeográfica ofrece al abordaje de la relación entre la ciudad y la experiencia, un marco analítico que abre posibilidades y amplía sensibilidades frente a las representaciones del territorio, la ciudad y de las relaciones que las personas tienen de estos mediante la vinculación de las geografías personales que «mapean» el espacio y posibilitan revelar las transformaciones del territorio y del paisaje percibido, y las tensiones, sentidos y contradicciones espaciales que se vivencian en él.

*Transitar, caminar y errabundear: aportes para la comprensión de la ciudad y de la experiencia en ella*

La cuestión de la aproximación móvil al conocimiento de la experiencia en la ciudad es un eje central de lo que planteamos en este capítulo. En esta línea de discusión, los aportes realizados por Myers (2011) sobre el uso de un enfoque de movilidad y de metodologías que pesquisan empíricamente el objeto de estudio en movimiento desde una perspectiva cualitativa, permiten avizorar los aportes de la propuesta para el campo de la investigación en estudios urbanos. Tanto para la documentación de la ciudad y su representación, así como para captar la experiencia en ella, Myers fundamenta que las técnicas cualitativas como las prácticas narrativas para caminar, o

el desarrollo de conversaciones en movimiento ofrecen métodos dialógicos para interactuar con las experiencias en movimiento.

La relevancia de la posibilidad de identificar las prácticas de movilidad o inmovilidad de los sujetos, según Myers, se encuentra en poder conectar la microescala de la experiencia, con la macroescala de la hipermovilidad del mundo globalizado. La fortaleza de este enfoque teórico metodológico radicaría entonces en la posibilidad de abrirse al movimiento y al descanso, y las diferentes direcciones de la acción narrativa que se pone en ejercicio y que permitiría dar cuenta de las tensiones y convergencias que otorgan sentidos y contrasentidos a dicha relación interesalar, pudiendo desde ahí plantear alternativas posibles frente a los factores estructurales que afectan la experiencia móvil de las personas.

Junto con la psicogeografía, la escuela situacionista propone el concepto de la «deriva» como técnica para la documentación de la ciudad y experimentación del espacio desde el sujeto. La deriva como una técnica de carácter móvil fundó las bases para la construcción del conocimiento sobre la experiencia en la relación persona-espacio mediante el ejercicio de errabundeos urbanos (Careri, 2016), que permitían descubrir el inconsciente de la ciudad, luces y sombras, discursos explícitos e implícitos de la realidad psico-socio-espacial.

Sobre la deriva y su caminar errante, esta es concebida como una técnica que asume las características de crítica, lúdica y festiva, desde la cual el movimiento se estudia «en movimiento», permitiéndole al investigador adentrarse en diversos escenarios, trayectos y situaciones (Pellicer et al., 2013).

El ejercicio de la deriva en el caminar permitiría entonces observar el objeto de estudio desde su multiplicidad de expresiones, en el ejercicio de un caminar errante que se plantea la posibilidad de explorar abiertamente las capacidades que ofrece el espacio urbano y su movimiento, así como el movimiento subjetivo en el que se encuentra permanentemente el sujeto que habita la ciudad.

La relevancia de la exploración móvil situacionista mediante la deriva, y el errar o errabundeo en Careri, radica en adoptar fuertemente el enfoque móvil y el giro epistemológico que sustenta

y permite entender el fenómeno urbano desde esta perspectiva. De esta forma, acercarse a la experiencia subjetiva del espacio poniendo énfasis sobre el concepto de recorrido/deriva como técnica de aproximación al objeto de estudio, amplía el marco y las posibilidades exploratorias sobre dicha experiencia, al mismo tiempo que permite integrar la emergencia de situaciones múltiples en la relación del sujeto con el espacio.

Para Francesco Careri (2002, 2016), andar (o caminar) es un acto creativo de carácter cognitivo capaz de transformar simbólicamente tanto el espacio natural como el antrópico. Es un ejercicio que, habiendo superado la necesidad de responder a la búsqueda de alimento, «se convirtió en una acción simbólica que le permitió al hombre [sic] habitar el mundo» (Careri, 2016, p. 15). La tesis de Careri sobre el uso del espacio y el andar como elemento central, permite poner de relieve el movimiento a través del espacio como una cuestión clave para el análisis de los lugares y de su relación con la comprensión y la organización del mundo en la experiencia del sujeto.

De la misma forma, Lee e Ingold (2006) plantean que el caminar como práctica cotidiana permitiría establecer una profunda relación para la comprensión y el análisis de la experiencia del cuerpo en el lugar y la sociabilidad, toda vez que el caminar se desarrolla en consciencia de la relación entre el yo («self») y el espacio o medio en el que este se encuentra. Los aportes de los autores sitúan un nuevo elemento en la discusión, el compromiso intencionado entre el sujeto y su acción en el espacio que se recorre. La consciencia del espacio y del lugar del sujeto en él es lo que posibilita una forma de percibir y organizar conscientemente los lugares, establecer mapas y rutas específicos que definen y orientan los actos individuales, y entablar vínculos en tanto la ocupación del espacio en la caminata se realiza en «co-presencia» de otros (Lee e Ingold, 2006).

A la discusión se pueden sumar los aportes de Pellicer et al. (2013 y 2012), quienes discuten la relevancia y pertinencia de las técnicas móviles para el estudio de la ciudad contemporánea, una ciudad que es entendida como un espacio de interconexiones, flujos

y movimiento permanente. Específicamente, los autores postulan que para abordar el problema del análisis de la ciudad contemporánea desde la perspectiva de la experiencia, es decir con un enfoque sobre la subjetividad de su construcción, se hace necesario el uso de técnicas móviles para la comprensión del movimiento de la ciudad y de sus habitantes. Destacando entre ellas –en perspectiva metodológica– la observación participante como parte del cuerpo de las etnografías móviles y la deriva.

### APROXIMACIÓN MÓVIL A LOS CASOS DE ESTUDIO

Según el marco teórico que fundamenta la investigación, esta asume el enfoque teórico-conceptual de la Psicogeografía Situacionista (Debord, 1955; Restrepo, 2017). De ahí, y en base a sus contribuciones, es que se toma la perspectiva metodológica de la deriva como fundamento para la selección de las técnicas de recolección de datos a utilizar.

El enfoque de la deriva es entendido como una técnica de paso sin interrupción a través de ambientes variados para documentar la experiencia propia, de y en la ciudad, según lo propuesto por la literatura asociada (Debord, 1955; 1956; Pellicer, Rojas y Vivas-Eliás, 2013; Pellicer, Rojas Arredondo y Vivas-Eliás, 2012). Al mismo tiempo, la deriva remite a una situación de exploración móvil donde, durante un tiempo determinado, se renuncia a las razones habituales para desplazarse, dejándose llevar por el espacio que se recorre y los encuentros que se producen en él (Debord, 1955, en Andreotti, 1996).

En este contexto, los métodos móviles de aproximación a la realidad (Urry y Buscher, 2009) han llamado especial atención para las ciencias sociales, donde la posibilidad de acceder a la experiencia vivida de las personas, sus actitudes y conocimientos acerca del medioambiente que les rodea es parte del objeto central de interés para el mundo de la investigación académica (Evans y Jones, 2011).

Con ello, la caminata acompañada implica el ejercicio de un recorrido que se pone en acción con el objetivo de acercarse de la

forma más pertinente posible a la experiencia inmediata de las y los participantes en tiempo real, donde la posibilidad de profundizar en las relaciones entre la corporalidad y el espacio posibilita una aproximación a las particularidades de esta forma de moverse a través de los lugares. Donde caminar implica un ejercicio de movimiento, de tránsito, y al mismo tiempo de estar en los lugares, donde destaca entonces su riqueza para el encuentro con otros procesos sociales que van más allá del movimiento entre un punto y otro (Martínez, 2018).

Con el fin de documentar los recorridos realizados y permitir la representación de los lugares por parte de las y los informantes, las derivas realizadas fueron grabadas en video, y las y los participantes captaron fotografías de aquellos aspectos que les parecían relevantes. Al respecto, el entrevistador es quien graba la caminata, acompañando al informante.

La representación visual del recorrido tiene como objetivo principal para esta investigación, funcionar como medio representacional en tiempo real de la perspectiva vivida del mundo que tiene el informante. En este marco, y respecto de la documentación audiovisual de las derivas realizadas, la literatura destaca también el rol de la «película etnográfica» o de la «caminata grabada» como una técnica capaz de representar el hacer lugar mediante la caminata (Pink, 2007). El paisaje grabado con la narración de la persona como protagonista configura la emergencia de lugar, un lugar de configuración subjetiva y de relevancia vital. A modo de pertinencia con el enfoque que adopta la investigación, se considera también que la grabación en video es coherente con la concepción de un relato situado tanto espacial como temporalmente. El video, de esta forma, permite fijar la producción narrativa a momentos determinados, dando cuenta de ellos, como lo señala Pink (2007).

Así, fueron seleccionados cuatro barrios de nivel socioeconómico bajo de la conurbación Coquimbo-La Serena, donde en 2018 Cristóbal Vergara realizó un total de 16 derivas (4 derivas por barrio), presentando en este texto una parte de los resultados finales obtenidos (para más detalle, revisar Vergara, 2018). Se seleccionaron informantes en paridad de género y con distintas edades; para este

texto se escogieron casos que permitieran discutir de mejor manera los elementos conceptuales acerca de lo subjetivo en la relación cuerpo y movimiento.

## DISCONTINUIDAD Y AMBIVALENCIA EN LA EXPERIENCIA DEL BARRIO DE RESIDENCIA

Si bien la experiencia del habitar se configura desde la articulación de elementos variados y en escalas diversas en la ciudad, la noción de hogar y de barrio representa una superposición de experiencias subjetivas –principalmente emocionales– marcadas transversalmente por la ambivalencia y la polarización para los casos revisados en este texto.

El «lugar» en el que se vive, cualquiera sea la definición de sus límites, se presenta para los cuatro casos aquí estudiados como un espacio de emociones y representaciones en conflicto. El arraigo y el apego de lugar, o la valoración de factores asociados a los niveles de acceso a equipamiento o infraestructura se contraponen en experiencias donde se debe invertir energía en poder hacer coherentes o dialogantes las diversas características del espacio que se habita. Un espacio de representaciones que se podrían entender como discontinuas, faltas de relación, articulación o integralidad. Discontinuidades que se expresan fenomenológicamente en el habitar el barrio y que generan en la experiencia subjetiva narrativas, actitudes y emociones que reflejan dicha dinámica.

El block, la calle o la manzana son experienciados con altos grados de vínculo y apego de lugar, donde el afecto por la historia autobiográfica, las relaciones sociales que allí se dan, o la valoración de comodidades se ven enfrentados a una experiencia marcada por la influencia de factores tanto materiales como simbólicos que degradan la experiencia cotidiana del habitar permanente. Al respecto, las problemáticas relacionales entre vecinos marcados por el consumo de drogas, o la presencia de escombros y basura y espacios con poca mantención definen parte de los recursos cotidianos con los que los habitantes de los barrios construyen su historia.

*Aquí estoy cómoda, me gusta porque tengo todo cerca... tengo cerca el supermercado, me vengo con mi hijo caminando... me gusta la comodidad... pero de repente la suciedad me molesta, a veces vienen mis hermanas, visitas y que encuentren cochino no me gusta... antes las escaleras eran sucias, ahora no, las tenemos limpias... el cochinerío a mí no me gusta, esto me molesta, me da rabia, me da pena cada vez que vengo, cuando llego... y digo cómo la gente puede vivir así... son muchas cosas (Javiera, 36 años, Las Compañías, La Serena).*

De esta forma, la construcción de discontinuidades en la experiencia del habitar, como lo plantea este capítulo, se alimenta de los elementos que generan disonancia tanto a nivel cognitivo como afectivo-emocional en los habitantes de los barrios. Esta discontinuidad en la experiencia varía en cuanto a la valoración que cada una de las personas hace de los elementos que la constituyen.

Con fuerza aparece la valoración negativa de la presencia de basura, escombros o acumulación de tierra en el espacio que se habita, así como de poco cuidado por el espacio-entorno del hogar, o la presencia de una materialidad urbana degradada, la que se contrapone a la idea del «buen vivir» o del cuidado y esfuerzo que realizan las personas por el cuidado del propio espacio habitado.

Otro aspecto relevante, y que puede ser entendido en el marco de la idea de las discontinuidades, es el que emerge desde las polarizaciones presentes en los relatos referidos a las problemáticas psicosociales identificadas en los barrios habitados, donde el consumo de drogas o la inseguridad definen parte de la experiencia ambivalente.

*Yo trato de hacerme el loco, pero no me gustaría que mi hermana chica viera esas cosas, sabiendo que aquí también pasan cosas buenas y hay buena gente, vivir acá es bueno, quién mejor que yo voy a saber en qué andan... pero a pesar de eso es fuerte ver a gente cruzando, escapando, gritando, me duele... (Jorge, 23 años, Las Compañías, La Serena).*

Es posible identificar cómo la construcción de relaciones de sentido se da con mayor facilidad en un plano cognitivo y objetivado en su expresión discursiva, donde el sujeto es capaz de articular un relato coherente en relación con las atribuciones y las consecuencias

de aquello que define su forma de vivir el espacio. Encontrando, de esta forma, posibilidades de sentido que ponen en relación causas y efectos que permiten mayor coherencia a las ideas y el pensamiento, disminuyendo la tensión cognitiva. Por el contrario, la emocionalidad se vuelve difícil de hacer coherente, y las emociones se entrecruzan exponiendo de forma más explícita la polarización vivida.

*Yo amo mi Parte Alta, me encanta vivir aquí... aquí llegamos, lo habitamos y aquí nos vamos a morir. Aquí son muchos focos de basura ¿tú crees que esto puede ser?, los focos de basura son los que me hacen sentir mal, me producen mucha rabia, me hacen estar molesta porque es un foco asqueroso, este es nuestro mirador que tenemos y el foco de mugre... me da depresión ver esta mugre así... nosotros tratamos de hacer esta plaza, pusimos nuestra platita, con gusto, y ahora está así... me afecta ver eso (Andrea, 55 años, Parte Alta, Coquimbo).*

En este contexto, se vuelve muy relevante destacar los profundos alcances que se evidencian en el relato de las valoraciones que hacen las y los sujetos en las diversas experiencias del habitar el barrio. En este sentido, los aspectos negativamente valorados no responden a cuestiones de orden superficial o que se encuentren alejadas de la realidad cotidiana de los habitantes, sino, por el contrario, representan factores fuertemente vinculados a la configuración de la identidad de las personas, donde la dimensión ontológica de la experiencia, el ser y el estar en el lugar, se ve atravesada transversalmente por estos aspectos.

*(...) aquí estamos como aislados, botados, mucho... falta apoyo, más preocupación de las autoridades, no sé si será porque estamos en este sector, no hay preocupación por las personas... pero yo me siento libre, lo amo, me encanta, es mi lugar mágico (Andrea, 55 años, Parte Alta, Coquimbo).*

La polarización, tanto en la representación como en la vivencia emocional del espacio que se habita, es una variable que se vincula con la concepción del sí mismo y del colectivo del cual se es parte. Se evidencia un continuo entre la percepción –como proceso consciente– del sí mismo y del entorno y la materialidad en la cual se habita,

desde donde se construyen relaciones de sentido y contrasentidos en la experiencia. Denotando, de esta forma, una complejidad progresiva y recursiva entre estos niveles de realidad, como lo plantea Philippi (2010), donde las interacciones permanentes entre las diversas naturalezas o niveles; material, orgánico, psicológico y cultural, en relación con la experiencia y la percepción de la ciudad se integran, sumando complejidades a la experiencia. Complejidades que cargan al sujeto, expresando una especie de fricción que demanda energía al cuerpo, el pensamiento, la emoción y los comportamientos que se despliegan en el movimiento del habitar el barrio residencial.

### LA EMOCIÓN DE LA CIUDAD: CONTINUIDAD, ESTABILIDAD Y PERMANENCIA

A diferencia de la ambivalencia experimentada a escala de barrio, en la escala de ciudad se observó un mayor nivel de continuidad y estabilidad. Referirse a la emoción que la ciudad evoca construyó situaciones de introspección, detención y reflexión, marcadas por lo general por momentos de silencio y respiraciones profundas, pausadas. Pensar la emoción de la ciudad significó pensar en la emoción propia, los afectos en relación con los lugares, los acontecimientos allí vividos, y la propia biografía de las y los participantes.

Dichas narrativas, y el posterior análisis realizado de ellas, permitió identificar atmósferas emotivas estables y permanentes, integradoras y poco sensibles a cambios. La ciudad es descrita, de esta forma, en relación con emociones que definen un estado abstracto y por lo general totalizador en las y los participantes.

Para Andrea (57), Coquimbo representa una emoción expansiva, de satisfacción, vinculada a su historia. En su experiencia se entrecruzan dolores, angustias, recuerdos de felicidad y de melancolía.

*Coquimbo es lo más hermoso, es maravilloso, para mí es felicidad, amor, tenemos cosas maravillosas nosotros, el aire puro, el mar, abrir las ventanas y mirar el mar, los cerros... es pura felicidad (...) aquí he crecido, está mi marido que es buzo mariscador, por eso más me gusta el mar. Como todos los días pescado... y también un lugar especial que me*

*emociona, mi hijo, en Huachalalume, yo converso todos los días con él desde aquí, lo saludo y me quedo tranquila... Pero es felicidad porque gracias a eso soy lo que soy y la vida que tengo (Andrea, 55 años, Parte Alta, Coquimbo).*

FIGURA 1. MOMENTO DE DESCRIPCIÓN DE LA CIUDAD PARA ANDREA. PARTE ALTA, COQUIMBO.



Fuente: Elaboración propia, captura video deriva Andrea.

De la misma forma, para el caso de Javiera (36), pensar con qué emoción se identifica la ciudad, resulta en un proceso de claridad que toma tiempo, al momento que provoca sentimientos y recuerdos intensos.

*La Serena me encanta, me gusta, es alegría... desde aquí miro mi pueblo<sup>1</sup>, y sé que está cerca... entonces siento melancolía, pero en general es alegría, me hace acordar a mi pasado... cuando era chica, a mi presente por mi trabajo (Javiera, 36 años, Las Compañías, La Serena).*

En relación con los procesos cognitivos asociados a la percepción del espacio, es relevante destacar cómo, en relación con las escalas de calle o barrio, vivenciadas con mayor proximidad al yo, reciben descripciones concretas, y diversas en cuanto a los sentimientos que

---

<sup>1</sup> En su relato aparece la alusión al pueblo de «Islón», al oriente de Las Compañías, el cual se puede ver al oriente desde el puente «Fiscal», lugar del recorrido en el que se produjo el relato presentado anteriormente.

provocan. Es decir, descripciones vinculadas a los hechos con los que el yo se vincula en el aquí y el ahora en la experiencia del espacio. Mientras que para el caso de la escala de «ciudad», las descripciones se vuelven abstractas, menos específicas y diversas, y más «permanentes» o inmóviles. De esta forma, la descripción de la emoción de la ciudad responde a la suma de las partes que el sujeto identifica en su experiencia en las escalas menores de análisis. Un proceso descrito ya por la literatura y estudiado desde la disciplina de la psicología en relación con los procesos perceptivos, donde se agrupan las partes de lo que se percibe para integrarlas en un todo que adopta coherencia y sentido. En este mismo proceso, la percepción transita desde aspectos concretos hacia otros de carácter más abstracto.

#### ESPACIOS DE CONTEMPLACIÓN: PENSARSE Y PENSAR EL MUNDO

Caminar sin un objetivo más que solo el de hacer la experiencia de ser y estar en el lugar, implica un ejercicio perceptivo que permite un espacio para contemplar el entorno y conectarse consigo mismo. Al mismo tiempo, este proceso reflexivo –tanto intra como extra sujeto– propende un diálogo entre la experiencia subjetiva y el entorno material que se recorre, que es altamente productor de significados en el paso y atravesio por el mundo.

La experiencia de acompañar las caminatas, tanto en los momentos en movimiento, paso a paso, como en los de quietud y detención del cuerpo, permitió la emergencia de procesos de revisión de la experiencia interna y del entorno, con profundos alcances sobre los dominios cognitivos y emocionales/afectivos. Específicamente, la posibilidad de contemplación del paisaje urbano –particularmente desde espacios en altura y con vistas panorámicas posibilitó *insights* de alta complejidad en la experiencia de las y los participantes.

En el caso de Luis (26), de Parte Alta en Coquimbo, las características escaleras en zigzag –que conectan el centro de la ciudad con el cerro– forman parte de su cotidiano, y posibilitan momentos a los cuales él dedica un tiempo y espacio particular en su rutina, un tiempo que describe como el «espacio para pensar» que necesita todos los días.

FIGURA 2. FOTOGRAFÍA CAPTADA POR LUIS. LUGAR DE CONTEMPLACIÓN EN SU RECORRIDO, PARTE ALTA, COQUIMBO.



*Aquí yo me paro... a veces me quedo una hora... solo mirando... me quedo mirando los flotantes (barcos), me llaman mucho la atención... y aquí miro los barcos, los cruceros, aquí me pongo reflexivo, miro el mar, miro la ciudad, miro las nubes... veo cuando atracan los barcos y pienso en todo lo que pasa en el terminal abajo... eee... a saber cómo funciona... qué es lo que pasa ahí... y me acuerdo de cuando trabajé ahí (Luis, 26 años, Parte Alta, Coquimbo).*

Los momentos de contemplación permiten unir las piezas del lugar recorrido, generar coherencias y sentidos para sí mismo en relación con la historia, el presente y también con aspectos proyectivos. Contemplar es producir un relato donde se es uno en la conciencia con el espacio en el que se es y está. De esta forma, los espacios de contemplación pueden estar anclados a recuerdos autobiográficos, habiendo sido parte de la propia experiencia, y de esta forma componer parte importante del relieve psicogeográfico que se construye

en la subjetividad, o ser espacios «encontrados» y valorados por lo que ofrecen, tanto funcional como estéticamente, en relación con la posibilidad de situarse ocupando una perspectiva en particular con respecto al paisaje urbano y las posibilidades que permite.

Así, en el ejercicio de pensar la propia existencia, destacan la relevancia de los recuerdos autobiográficos, donde la ciudad y sus lugares son evidencia tanto material como inmaterial de la historia personal. De la misma forma, pensar el mundo externo al sí mismo propende un vínculo con los diferentes dominios de la vida y el mundo social que contiene y es contenido por el espacio, permitiendo imaginar la vida de otros y otras, y las posibles realidades circundantes a la presencia del cuerpo en el paisaje. Con ello, pensar el mundo –en relación con el espacio– implica un ejercicio de producción de significados, creencias y teorías subjetivas sobre la ontología de los lugares, su funcionamiento y el rol que estos juegan en la realidad urbana.

Para Javiera, por ejemplo, el andar por un espacio que habita cotidianamente la lleva a pensar en sus recuerdos, relaciones familiares y aspectos vinculados tanto con la valoración de aspectos ambientales como cuestiones de orden sociocultural.

*Este lugar me recuerda a como era antes... pienso en la importancia de la naturaleza para la ciudad... pienso en mi pueblo, en cuando íbamos con mi familia al río, hacíamos churrascas, tomar tecito, todo... me hace acordar a mi pasado, cuando era chica, todo eso... a mí me encanta pasar por aquí porque me hace pensar en mí, los recuerdos... y también como aquí al lado están las canchas, miro las canchas y me acuerdo de mi hijo... mi todo... mi vida gira en torno a él (Javiera, 36 años, Las Compañías, La Serena).*

FIGURA 3. LUGAR DE CONTEMPLACIÓN EN EL RECORRIDO DE JAVIERA.  
LAS COMPAÑÍAS, LA SERENA.



Fuente: Elaboración propia.

Por último, y en la línea de los procesos de pensamiento sobre el mundo externo al sujeto, la contemplación del paisaje urbano desde espacios en altura, desde donde se tiene una vista privilegiada de la ciudad, permite advertir cambios y transformaciones con mayor claridad. El observar estos cambios en la ciudad de manera continua da la posibilidad de integrarlos cognitivamente y tomar posición respecto de lo que ocurre. En el caso de Marcela esto se refleja en su relato, donde identifica las diversas funciones de la contemplación del paisaje urbano que articulan elementos diversos como la reflexión y reorganización de la historia e identidad personales, producción de conocimiento crítico del espacio que habita y organización subjetiva del espacio para la autoorientación.

*(...) estar en altura es bacán... se ve todo, se puede pensar en lo que se ve... estar aquí me hace sentir que puedo tener una mirada de todo, porque así como siempre me han hecho mirar que yo soy de abajo por estar en la antena y bla bla bla... siempre me han mirado por bajo el hombro, pero estar acá me hace pensar que estar de abajo me hace ver las cosas de*

*otra forma, y mirar de acá es como eso... como ver la ciudad... dónde están las cosas, cómo funciona, cachai, entonces eso me hace ser más parte, me hace sentir más segura... es como un control, lo veo desde arriba (...) entonces claro... cuando voy bajando todos los días al trabajo, estar aquí es, es como la matrix... (ríe)... me hace hacer esa bajada... yo no sé si eso lo tendrá alguien que vive en un ambiente plano, que no puede ver las cosas desde arriba... la perspectiva me permite eso... cuando bajo en bicicleta me siento acá y miro... y voy mirando otras construcciones como «oye mira, esos departamentos antes no estaban, o, ahí está la iglesia, la catedral» (Marcela, 27 años, La Antena, La Serena).*

Aproximarse al espacio desde la contemplación reviste diversos alcances. Por una parte, la creación de la situación de contemplación puede promoverse desde la predisposición personal, subjetiva, como desde la existencia de un símbolo material como pudiera ser un espacio destinado a la contemplación y a la observación. Es innegable que dicha situación será siempre construida por el sujeto en cuanto es este quien levanta el signo desde los símbolos espaciales, pero a su vez el espacio material, de forma evidente también, tiene la capacidad de propender la emergencia de dichas situaciones relacionales entre el yo y el mundo (material e inmaterial). Junto con ello y en relación con la función de la práctica de la contemplación, esta puede ser identificada como un gatillante de procesos tanto cognitivos como emocionales/afectivos orientados a la reflexión de aspectos internos como externos al sujeto. En este marco, se vuelve relevante la identificación de dichos espacios como lugares altamente valorados, desde los cuales se construyen relaciones comprensivas en el diálogo Yo-espacio, una relación que ocurre estando en los lugares, caminándolos o deteniéndose frente a ellos.

La ciudad, de esta forma, tiene una capacidad potencial para configurar desplazamientos y detenciones ofrecidas al cuerpo del caminante, como recursos altamente detonadores de relaciones analíticas y reflexivas sobre el mundo habitado y sus características, así como sobre el rol del yo en ese mundo.

## CONCLUSIONES

Mirar la ciudad desde los lentes de la subjetividad es abrir posibilidades hacia su aproximación, permitiendo un espacio que puede ser ocupado por tantas comprensiones como personas habitan la ciudad. Un panorama que podría resultar en extremo particular y psicologizante incluso. Pero las evidencias rescatadas en los hallazgos para los casos aquí presentados hablan más bien de la conformación de una experiencia subjetiva que al mismo tiempo participa de la construcción de intersubjetividades, las que son posibles de observar en los significados compartidos entre los diferentes participantes de la investigación, dando cuenta del carácter compartido y colectivo que se pone en relación entre las diversas corporalidades que interactúan en el mundo de la vida cotidiana en el espacio de la ciudad. Las subjetividades se comparten en una trama de relaciones que funciona a modo de estructura subyacente a la estructura material de la ciudad, dotando de resignificaciones al espacio material «objetivo» y el mundo social co-construido en las prácticas cotidianas.

La perspectiva que empleamos en este trabajo de investigación buscó aproximarse de manera sensible a la experiencia construida de forma subjetiva en la propia experimentación del Yo en el espacio, y a una aproximación a la construcción subjetiva de las relaciones entre los diferentes espacios, segmentos o fragmentos de la ciudad en el ejercicio del movimiento a través de ella. En este contexto, como señala Ingold (2004), el conocimiento de los lugares se produce mediante el movimiento, en un ejercicio de conexión directa con el mundo que permite una vivencia encarnada del espacio, asociada a los procesos perceptivos y la integración de las sensaciones en un todo coherente para el sujeto.

El caminar en el marco del enfoque de la Deriva posibilitó, tanto una aproximación apropiada al espacio urbano desde la presencia del cuerpo y sus capacidades, así como posibilidades para la conexión de diversos espacios de la ciudad que permitió establecer interrelaciones corporizadas y de significados que funden los planos individuales y colectivos, materiales e inmateriales, en lo multidimensional de lo psico-socio-espacial. La subjetividad implicada en

este proceso es la posibilitadora de la identificación de realidades psico-socio-espaciales particulares en el territorio, lo que sumado a un enfoque que permitía libertades de exploración del espacio, facilitó la producción de un entramado de significados y relaciones de alta complejidad.

La integración del campo afectivo al estudio de la ciudad permite a su vez integrar nuevas sensibilidades con foco en las subjetividades que se ponen en marcha al interior de los diversos espacios urbanos en los que se vive, conectando y recalzando escalas diversas de la experiencia. Fue justamente esta dimensión de la experiencia la que significó una complejización del análisis, y la elicitación de significados personales que no solo responden a la tendencia cognitiva de organizar y dotar de sentido y coherencias los elementos y características del mundo habitado, sino ofrecer una nueva capa de lectura de la realidad, desde los afectos y las emociones, que señalan aspectos divergentes respecto de lo meramente discursivo. La consideración de los aspectos emocionales/afectivos sugirió entonces que no solo la comprensión cognitiva dota de significados la realidad urbana, sino que la afectiva permite ir más allá, acercándonos a la complejidad de los alcances y efectos de la ciudad sobre la experiencia de los sujetos. Dando cuenta de las tensiones y fricciones experimentadas por ejemplo en el habitar residencial y sus diversos fragmentos, así como nuevas luces respecto del rol de la dimensión subjetiva y emocional para el estudio de los procesos de fragmentación urbana.

Fue posible evidenciar en los hallazgos un proceso permanente de resignificación de la ciudad en el marco de la ensoñación de una especie de «lugar ideal» inexistente, pero pensado. De esta forma, las y los participantes describen la ciudad y sus necesidades en un ejercicio de planificación y diseño del espacio de lo cotidiano. La experiencia encarnada del habitante le permite leer con mayor especificidad aquellos aspectos que desde el ejercicio del urbanismo pueden ser de difícil acceso.

En este contexto, el uso de metodologías móviles de Myers fundamenta que las técnicas cualitativas como las prácticas narrativas para caminar, o el desarrollo de conversaciones en movimiento

ofrecen métodos dialógicos para interactuar con las experiencias en movimiento. Desde la producción artística a la académica, mediante metodologías performativas, de intervención y participativas, o el estudio de los afectos y significados sobre los lugares, el enfoque metodológico en movimiento permite intercambiar experiencias, perspectivas, opiniones y conocimientos sobre el espacio y su vivencia.

Los hallazgos reflejan la complejidad de la experiencia subjetiva a través de la conjugación de múltiples elementos en cómo interpretamos nuestra realidad urbana, desde los lugares donde vivimos, en las rutas de nuestra cotidianidad y en los centros de las ciudades en que vivimos. Con estas discusiones esperamos invitar a la reflexión acerca de la movilidad desde una mirada más heterogénea y discontinua.

## REFERENCIAS

- Andreotti, L. y Costa, X. (1996). *Teoría de la deriva y otros textos situacionistas sobre la ciudad*. Barcelona: ACTAR.
- Careri, F. (2002). *Walkscapes*. El andar como práctica estética. Barcelona: Gustavo Gili.
- Careri, F. (2016). *Pasear, detenerse*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Ellard, C. (2016). *Places of the heart. The psychogeography of everyday life*. Barcelona: Ariel.
- Evans, J. y Jones, P. (2011). The walking interview: methodology, mobility and place. *Applied Geography*, 31(2), 849-858.
- Fincham, B., McGuinness, M. y Murray, L. (2010). *Mobile Methodologies*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- García, F. y Peralta, M. (2016). Las urbanizaciones multifamiliares cerradas y su entorno urbano: una nueva geografía simbólica en la ciudad de Cali (Colombia). *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, 42(126).
- Ingold, T. (2004). Culture on the Ground: The World Perceived Through the Feet. *Journal of Material Culture*, 9(3), 315-340. <https://doi.org/10.1177/1359183504046896>
- Jolly, D. (2015). *La Observación: el urbanismo desde el acto de habitar*. Ediciones Universitarias de Valparaíso. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- Lee, J. e Ingold, T. (2006). Fieldwork on Foot: Perceiving, Routing, Socializing. En S. Coleman y P. Collins (Eds.), *Locating the Field: Space, Place and Context in Anthropology* (pp. 67-86). Palo Alto, CA: Ebrary.

- Lindón, A. (2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *Revista EURE-Revista De Estudios Urbano Regionales*, 33(99).
- Martínez, S. (2018). Más que poner un pie delante de otro. En M. Tironi y G. Mora (Eds.), *Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Matus, C. (2017). Estilos de vida e imaginarios urbanos en nuevos residentes de Lastarria y Bellas Artes: el barrio patrimonial como escenario de diversidad, distinción y movilidad. *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, 43(129).
- Myers, M. (2011). Walking Again Lively: Towards an Ambulant and Conversive Methodology of Performance and Research. *Mobilities*, 6(2), 183-201. DOI: 10.1080/17450101.2011.552775
- Pellicer, I., Rojas, J. y Vivas-Elias, P (2013). La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona. *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, 39(116), 119-139.
- Pellicer, I., Rojas, J. y Vivas-Elias, P (2012). La deriva: una técnica de investigación psicosocial acorde con la ciudad contemporánea. *Boletín de Antropología*. Universidad de Antioquia, Medellín, 27(44), 44, 144-163.
- Tuan, Y. (1974). *Topofilia*. New Jersey: Prentice-Hall Inc.
- Tuan, Y. (1977). *Space and Place. The perspective of Experience*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Vergara, C. (2018). Derivas de la fragmentación. Psicogeografía y representación de la ciudad en la conurbación Coquimbo-La Serena. Tesis para obtener el grado de Magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, Pontificia Universidad Católica de Chile.

# PRÁCTICAS



## APRENDIZ DE CONDUCTOR: *HEXIS CORPORAL* O CÓMO SENTIR EL *FLOW* AL VOLANTE

*Adolfo García Jerez*

### LOS «SIN COCHES»

Inicio las clases prácticas. Estoy relativamente nervioso. Espero en una de las esquinas de una de las calles más transitadas y en el límite de uno de los barrios más conocidos de Barcelona. Diviso el coche de la autoescuela entrando por la calle y tomando la curva. Para justo en doble fila en una zona de estacionamiento habitualmente reservada para furgonetas de reparto. El profesor me pregunta si es la primera vez que voy a conducir. Le respondo que sí, aunque omito una primera experiencia en Colombia cuando realicé dos semanas de prácticas en una autoescuela aunque, y por mediación de un amigo, tanto las clases teóricas como las prácticas finalmente fueron una simulación. De este modo, soy consciente de mi ignorancia al volante y no deseo que el profesor me sobrevalore o se decepcione frente a posibles falsas expectativas. Entiendo que él será consciente de mis limitaciones etarias, de lo que implica para un hombre de más de 40 años el desafío extemporáneo de la

conducción y los temores derivados de ser ajeno a un aprendizaje que es asociado sistemáticamente a la juventud.

De todos modos, me tranquiliza saber que no soy el único de mi generación. Que mi decisión aventurada no es producto de una voluntad irredenta y de un sentido pionero de la vida. Corroboro esto leyendo el siguiente titular en una revista: «“Los sin coches” llenan las autoescuelas» (El Suplemento Semanal, 2020). El titular del pequeño reportaje prosigue: «Ante la crisis de movilidad provocada por la pandemia, hombres y mujeres, con carnet de conducir o sin él, se lanzan al aprendizaje para ganar autonomía». El primer párrafo no tiene desperdicio, por cuanto me siento totalmente identificado con lo expresado. Dice así: «Pasados los 35 años y rozando los 50, la generación sin coche se apunta a la autoescuela. Algunos se sacaron el carnet a los 18, tal y como mandaba la tradición, pero no han circulado jamás por su ciudad y les da pavor hacerlo. Otros ni lo intentaron y tampoco lo han echado de menos, pero los meses de confinamiento les pusieron ante sus limitaciones. Sin transporte público seguro y sin aviones, quedaba entregarse a la fantasía del road trip..., pero no tenían carnet de conducir, o lo tenían caducado, o llevaban 15 años sin coger un coche». Justamente una de las personas entrevistadas para el reportaje manifiesta lo siguiente: «(...) nunca me interesó el carnet y he sido un gran defensor del transporte público, pero mis padres se hacen mayores y quiero poder ir a verlos». La periodista también habla de «un aluvión de alumnos» y de «amaxofobia», es decir, del miedo a la conducción que un importante segmento de la población experimenta.

Lo cierto es que estas apreciaciones me convierten en un sujeto situado. Es decir, en el fondo mis anhelos, mis sensaciones, mis deseos no son tan originales, singulares ni genuinos como me imagino o pretendo imaginar, sino que estos forman parte de tendencias sociales, de inercias colectivas y marcos culturales más o menos estructurados. Coincido con Martucelli (2012) cuando afirma que, si bien el contexto actual de la sobremodernidad sobreexcita nuestra sensación de individualización, de sentir que somos un yo determinante y autónomo, netamente singular, con una clara e insoslayable capacidad

de decisión, nuestros gustos, nuestra manera de ser y estar, nuestras orientaciones están profundamente marcados por la sociedad a la que pertenecemos. De este modo, mi yo, mi interés por aprender a conducir y mi membresía a una autoescuela no son una triada aislada y a contracorriente sino que, y muy al contrario, formamos parte de ese 25% más de nuevas matriculaciones en autoescuelas de España en el 2020 con respecto al año anterior. Formamos parte de toda esa nueva e insospechada reserva de aprendices de conductor y legión de neófitos al volante.

Así pues, mi propuesta tratará de aprovechar mi inmersión voluntaria y a la vez funcional de aprender a conducir en una autoescuela como materia prima con la que reflexionar acerca de cómo se transmiten y se incorporan ciertas disposiciones móviles, por cuanto este conocimiento transferido posee un evidente componente práctico y corporal. Conocimientos cuyo fin no es otro que alcanzar en la conducción un estado de «*in flow*» (Nakamura y Csikszentmihalyi, 2002); es decir, esa sensación absorbente de dejarse llevar y que remite a una experiencia subjetiva de enfrentarse a retos a partir de una serie de objetivos marcados, bajo un proceso continuo de retroalimentación sobre el progreso realizado y ajustando la acción conforme a esa misma retroalimentación. Por tanto, dichas disposiciones móviles, si bien a simple vista puedan ser catalogadas de prerreflexivas, requieren ser enseñadas verbalmente y metabolizadas corporalmente. En efecto, su condición, como afirmaría Michael Polanyi (1964), de ser presuntamente «conocimiento tácito»; es decir, de que conocemos más de lo que podemos decir, lo sitúa en un ámbito liminal, de difícil aprehensión pero de gran interés tanto para los estudios sobre la pedagogía corporal como los de la resocialización de la práctica, pero también para los análisis acerca de la incorporación de las normas, de la buena conducta y de las actitudes técnicas que son expresadas a partir de gestos y emociones. Ámbitos que formarían parte de lo que Marcel Mauss (1996 [1936]) denomina la «hexis corporal» o, siguiendo a Bourdieu (1997), el habitus.

Valga señalar que interés por describir y reflexionar acerca de la modulación corporal y sentimental de un aprendiz de conductor y su incardinación con el mundo de la conducción no es solo como consecuencia de mi pretensión de obtener los conocimientos y habilidades que me permitan circular como conductor, sino que también es fruto del sugestivo y vibrante encuentro que mantuve con los colegas de la Red de Investigadores en Cuerpo y Movilidad (RICMO), en marzo del año 2021. Dos jornadas en las que se plantearon y debatieron cuestiones relativas a la autoetnografía, al conocimiento tácito, a la noción de ambiente y, más genéricamente, al cuerpo individualizado y móvil como recipiente interactivo con y de la realidad social. A ellos les agradezco sus inspiradoras sugerencias y brillantes observaciones.

#### POR UN HABITUS AMBULANTE

Para Marcel Mauss la *hexis*, entendida como la capacidad adquirida, estaría compuesta por las técnicas del cuerpo; es decir, por el modo en cómo las personas de una sociedad aprenden y saben usar esas técnicas a partir de disposiciones corporales y hábitos espaciales. Mientras, para Pierre Bourdieu (1997), los *habitus* son «principios generadores de prácticas distintas y distintivas (...) pero también son esquemas clasificatorios, principios de clasificación, principios de visión y división, aficiones, diferentes» (p. 20). Estos son, por tanto, productos de una biografía individual y colectiva encarnada; un dispositivo que alinea las prácticas entre aquellos que comparten una misma posición. De ahí que los individuos sientan el deber de hacer aquello que se espera que realicen, pero también les proporciona un sentido de la vida, de su propia práctica y una representación de la realidad social. Además de proporcionarle un esquema de pensamiento y acción, los *habitus* también permiten con su materialización establecer y que sean reconocidas las diferentes posiciones y, con ello, los diversos grupos que participan en uno o en varios campos, puesto que «como las posiciones de las que son productos, los *habitus* se diferencian; pero asimismo son

diferenciantes. Distintos y distinguidos, también llevan a cabo distinciones» (Bourdieu, 1997, pp. 19-20).

Si bien es cierto que a lo largo de sus diferentes obras, Pierre Bourdieu ha ido redefiniendo y modificando este concepto de *habitus*, por lo que se ha granjeado severas críticas y amonestaciones (Trajtenberg, 2010), considero, no obstante, que este es uno de los conceptos más útiles para comprender ciertos fenómenos relativos a la articulación entre las estructuras sociales y las prácticas de los individuos, al sentido objetivo y subjetivo de esas prácticas, a los patrones de comportamiento y pensamiento de un grupo social, a la configuración histórica de estilos de vida y a la aparición de una clase social o fracción de clase. De ahí que, y con respecto al ámbito de la automoción, me haya inclinado por la noción más específica de «*habitus ambulante*» (García-Jerez, 2016) para abordar las formas de aprender y enseñar el arte de la conducción automovilística reglada. Por «*hábitus ambulante*» entiendo «las prácticas cotidianas de movilidad, es decir, las rutas seleccionadas, los dispositivos de desplazamientos utilizados, la interacción que establecen los individuos con esos mismos dispositivos y con otros individuos», pero también «las representaciones que poseen los sujetos acerca de esos recorridos, de la propia noción de movilidad así como de los medios de transporte disponibles y, en última instancia, del grado de satisfacción con respecto a su movilidad y a las políticas de movilidad socioespacial promovidas» (2016, p. 30). Por tanto, a través de mi propia práctica de automoción y de las visualizaciones de videos de otros aprendices en pleno aprendizaje he intentado explorar las formas pedagógicas de enseñanza de la conducción, las técnicas corporales transferidas, los modos de interiorizarlas, los recursos lingüísticos empleados y las atmósferas generadas durante la conducción.

Huelga decir que con tal fin me he inclinado por un abordaje basado en la autoetnografía como la principal estrategia metodológica, por el cuerpo individualizado del investigador como recipiente interactivo con y de la realidad social. No obstante, esta perspectiva de abordaje me ha generado y me genera algunas dudas epistemológicas, puesto que si bien reconozco su capacidad para explicitar

las influencias del investigador en la investigación, así como otorga un lugar preponderante a la subjetividad y a la emocionalidad, también soy consciente del desafío que representa el fin último de trascender la experiencia personal y autorreferencial en una cultural. De este modo, y parafraseando a Ellis, Adams y Bochner (2015), con el objetivo de escribir retrospectiva y selectivamente sobre epifanías de las que soy parte pero que también son parte de una «cultura y tienen una identidad cultural particular» (2015, p. 253), he optado por una suerte de triangulación metodológica. De ahí que, y junto con las anotaciones derivadas de mi propia inserción como jugador en el campo de la automoción, también he visualizado videos de autoescuelas alojados en la red. Con esto último he aplicado en cierto modo la técnica «*transect walks*» (Low, Taplin y Scheld, 2005) o la «etnografía del sombreado» (Imilan, Jirón e Iturra, 2015); es decir, el acompañamiento al informante en sus trayectos mundanos con el fin de captar su interrelación con el medio y sus emociones en lo móvil. No obstante, y como puede observarse, en esta ocasión la llevé a cabo de un modo diferido por cuanto el acceso estuvo restringido por la tecnología y mediado por lo virtual. Es cierto que aplicarlo de este modo ha implicado, por un lado, una potencialidad y, por el otro, una debilidad. Con respecto a la primera, el no estar corporalmente presente en las sesiones de otros aprendices ha evitado cierto intrusismo y alteración de lo que acontece durante esa interacción, hallando un escenario con un mayor carácter naturalista. Por tanto, coincido con Lomax y Casey (1998) cuando afirman que esas grabaciones voluntarias y consentidas han de entenderse como un recurso para explorar la producción interaccional de esas actividades, y no tanto como un dispositivo contaminante. Estrategia metodológica que recuerda a la desplegada por Laurier (2009) cuando invitó a una muestra de conductores y pasajeros a instalar varias cámaras en sus vehículos con el fin de grabar sus trayectos diarios e interacciones en la movilidad. Por el contrario, y en relación con la debilidad, operando así se pierde parcialmente una de las principales fuentes empíricas como es la de sentir y registrar la atmósfera que deviene de dicha

situación, puesto que para tal menester se precisan no solo competencias como la de escuchar o ver, sino también algo mucho más carnal: estar presente con todos los sentidos alertas.

## APRENDIZ AL VOLANTE

Es el día, el primer día de práctica. Una vez dentro del vehículo, el instructor me indica las tareas previas a circular. Regular los espejos retrovisores y las marchas. No me comenta nada acerca del cinturón de seguridad y su relevancia. Quizás porque es la primera maniobra que realizo. Me muestra cómo meter las diferentes marchas y su conexión con el embrague. La importancia de pisar bien ese pedal. Parece que este es clave para el devenir de la conducción. Para pulsar correctamente ese pedal me aconseja reacomodarme en el asiento. Que mis piernas queden flexionadas y que mis pies puedan extenderse sin problemas hundiendo totalmente el embrague. Como el modelo del vehículo es un modelo *mini cooper*, me siento un poco comprimido. Tengo la impresión de que estoy muy próximo al volante y casi debajo de la luna frontal. Sensación fortalecida por lo bajo del techo de la carrocería. Me indica cómo encender el motor: debo pisar a fondo el embrague, pulsar un botón, desactivar el freno de mano y meter la marcha atrás. Con el propósito de tomar la vía de nuestra derecha en sentido oblicuo, debo girar el volante totalmente hacia la izquierda, emprender la marcha calibrando la velocidad con el embrague y comprobando que el retrovisor central e izquierdo no se golpee o que no se entorpezca la circulación de otro usuario de la vía. A todas luces, todas estas maniobras simultáneas y sucesivas superan mis habilidades psicomotrices. Mi rostro es todo un poema. Ante ello el profesor exorciza esa situación con un «no te preocupes, hoy voy a conducir yo».

Sería un puro efecto ilusorio si se tuviera en consideración que el instructor, que viaja en el asiento de copiloto, no tiene acceso directo al volante y solo periférico a las marchas. Pero, en efecto, a simple vista y desde fuera, seguramente los otros conductores y los viandantes tienen la impresión de que quien gira el volante, despega

con suavidad el pedal de embrague, alterna el freno con el acelerador e incluso manipula la dirección del vehículo soy yo. Este sí es un efecto visual. Esta sensación de ser un conductor testafarro me tranquiliza. Poseo (poseemos) margen de maniobra ya no solo para movilizar al vehículo y circular fluidamente por la vía, sino incluso para sortear las posibles barreras y eventualidades que nos salgan al paso. Como transitamos por una vía relativamente estrecha de doble sentido, muy concurrida y atravesada perpendicularmente por otras, es necesario detener el vehículo cuando así lo indican los semáforos o el tránsito se vuelve inmóvil. Entiendo, o creo intuir, la importancia del embrague como sistema de frenado a una baja velocidad y a una marcha corta. Pero ese pedal no es fácil. No solo porque ha de pisarse hasta el fondo, sino en particular porque hay de que deslizarlo lentamente hasta alcanzar el punto de fricción. A partir de entonces es cuando se debe acelerar. No respetar ese punto de fricción y deslizar el pedal demasiado rápido significa la inmovilidad total del vehículo. Además de un fracaso personal, es un motivo real de accidente. Para dominar el embrague, la primera observación que me formula el profesor es la de prestar atención a la vibración que emite el motor al ir soltando el pedal. Ha de clavarse ahí por unos segundos. Un consejo, me dice, es jugar con el tacón del pie. Hacerlo en pivotar ascendentemente en dos movimientos. Un primer movimiento suave, mantener la posición y con ello el punto de fricción, y un segundo deslizar el pie totalmente y de un modo suave. Es mi pie el que ha de sentir los estímulos remitidos desde el motor y ajustar un ritmo acompasado de dos tonos a modo de un paso de baile. Sin duda, tal y como lo señala Papadimitriou (2008), siento que estoy frente a un incipiente proceso creativo de redefinición corporal y de reincorporación de nuevas disposiciones móviles.

Durante el trayecto, que durará aproximadamente 35 minutos, el profesor formula algunas observaciones. Estas suelen ser concisas, simples y dosificadas. Por ejemplo, en un momento del trayecto me indica que me acerco demasiado a la derecha, una parcela que desde mi campo visual solo puedo controlarla de una forma periférica o indirectamente a través del espejo retrovisor de la derecha. Podría

no calibrar bien el espacio y golpear los espejos retrovisores de los vehículos aparcados. Otra de las indicaciones que se repetirán durante las primeras clases, se refiere a cómo meter la primera desde la segunda marcha con el fin de aminorar la velocidad. Mi tendencia es meter la tercera. Es decir, todavía con la mano derecha, que es la encargada de hacer rotar la marcha por el dispositivo, no muestra la soberana sensibilidad para, en un trazo vertical de abajo a arriba, realizar dicha tarea. Una tarea que a todas luces parece de las más sencillas en la conducción. Sin embargo, mi mano permite que la palanca de las marchas regrese al punto muerto y de ahí la empuja hacia delante. Ante mi escaso éxito, el profesor me recuerda que los cambios de marcha se han de realizar marcando los dos movimientos y con la palma de la mano firme pero sin excesiva fuerza. En las siguientes sesiones comenzaré a detectar táctilmente ese deslizamiento de dos tonos de la palanca por el cuadro de las marchas. Asimismo, observo que cada vez que he de meter o reducir una marcha me cercioro visualmente dónde está la palanca y el movimiento que he de efectuar, a pesar de que durante el inicio de la clase he intentado visualizar y retener en mi memoria el cuadro de las marchas y sus posiciones. También recuerdo que el profesor me comentó en esas primeras directrices que al principio era habitual que el alumno tendiera a ejecutar el gesto de mirarlo en cada cambio, al igual de que en las primeras sesiones el aprendiz no aplique las normas de tránsito y las sugerencias de circulación aprendidas en las clases teóricas. Y no me cabe duda de que estas primeras instrucciones tienen como fin asegurar, siguiendo a Dant (2004), el óptimo ensamblaje de mi persona –como conductor neófito con el automóvil–, así como ayudar a que mi conducción vaya transformándose en una acción rutinaria, habitual y ubicua; es decir, en una forma ordinaria de acción social encarnada que, junto con los dispositivos legales, convenciones tácitas y gestión del tráfico, tenga la capacidad de insertarme como «*driver-car*» en el tejido social de la urbe (Dant, 2004).

Por lo general, el tablero vial por el que circulamos durante las primeras sesiones está compuesto de una cuadrícula casi perfectamente armónica. Manzanas que están atravesadas por calles de

oeste a este y de norte a sur. A medida que se va circulando hacia el oeste esas vías se estrechan hasta convertirse en un solo carril. Es entonces cuando toman un aire a ciertos meandros interrumpidos por constantes pasos de peatones y acompañados por minúsculas aceras. Por estas vías transitan coches, peatones, bicicletas, ciclomotores, motocicletas, furgonetas y patinetes eléctricos. Si bien, y a pesar de los aparentes dispositivos de fricción en forma de semáforos, pasos de cebra, resaltos, señales de tráfico y carriles especiales que me encuentro en las vías, tengo la sensación, tal y como bien apunta Normark (2006), de que todos ellos, junto con la coordinación y renegociación de los códigos de tránsito por parte de los usuarios, son paradójicamente los componentes materiales que (nos) permiten atenuar los conflictos y garantizar cierta fluidez vial.

Es por ello que por estas vías es habitual circular en la primera marcha y con el pedal del embrague en posición. A medida que se va a cercando un paso de peatones con su consiguiente resalto, se requiere disminuir la velocidad e incluso frenar. Cuando se sale por el este, las calles se van ampliando hasta alcanzar el carril por cada sentido, la velocidad aumenta aunque siempre con precaución. Al alcanzar el final de la calle, si se gira hacia la derecha accedemos a una gran avenida: una alameda de dos carriles por sentido. El profesor me sugiere que pongamos la segunda marcha. Aceleramos. Como cada cruce está coronado por un semáforo, me recomienda que en caso de que todavía esté en rojo o la fila de vehículos permanezca inmóvil, meta la primera marcha y deje deslizar el automóvil. Si nos aproximamos y todavía el semáforo nos obliga detenernos o la inmovilidad persiste, que pise el pedal del embrague y que frene. Pero si el semáforo inicia el cambio para otorgarnos preferencia de paso o la fila de vehículos comienza a activarse, entonces debemos ir soltando el embrague, acelerar de nuevo y cambiar a segunda. Me habla de la importancia de permitir ese sutil deslizamiento del vehículo con el fin de aprovechar la inercia, de ahorrar combustible, de sortear inmovilidades innecesarias y de buscar siempre la preferencia de paso. Siento por primera vez,

quizá porque soy el ejecutor reflexivo de la maniobra, de conducir al vehículo a un estado *zen*. Siento la plasticidad sensorial de lo fluido, de lo que es estar «*in flow*».

## LA VIEJA ESCUELA

Al tercer día me cambian de profesor. El nuevo es más veterano y no nativo de la ciudad. De hecho, es su primer día. Antes de iniciar la sesión, observo que tiene problemas con su *tablet*. Es incapaz de reactivarla y contabilizar en el programa esa sesión. Al final lo consigue. Justo en los primeros minutos de arrancar, me pregunta si conozco la ciudad y que si puedo le guíe, porque él es un recién llegado. Le comento que tampoco soy nativo, que llevo pocos meses, que reconozco las calles, en todo caso solo podría localizar ciertos hitos y orientarnos a partir de ello. Opta, entonces, por emplear la aplicación GPS del móvil, pero tampoco sabe emplearla correctamente. Como a medida que circulamos nos alejamos de los referentes espaciales y debemos improvisar, en algunas paradas reguladas por los semáforos me solicita que le busque en su celular las direcciones correctas para completar el circuito. En apenas 30 segundos que me conceden esas paradas, debo frenar adecuadamente pulsando los pedales de freno y embrague, levantar el pie del primero para realizar una conducción ambientalmente sostenible, colocar el intermitente si es preciso, controlar por los espejos retrovisores la presencia de otros conductores y anticiparme a sus maniobras y, además, buscar en otro celular la dirección a tomar. Pienso mientras trato de llevar a cabo esta última operación que estamos subvirtiendo una de las principales advertencias (con su respectiva sanción) que invoca constantemente la Dirección General de Tráfico: la de consultar el celular mientras se conduce, y más allá de que se esté en estasis a la espera de la luz verde del semáforo. No fue infrecuente que las tres semanas siguientes, el profesor estuviera más preocupado por comprobar la fiabilidad de la ruta marcada en su aplicación que por mi forma temeraria de conducción, no fue extraño que nos perdiéramos en más de una ocasión en la trama vial de la ciudad o

que por confiar en las indicaciones del GPS tomáramos una vía a contravía, con la consiguiente veloz rectificación y suposición de las consecuencias devenidas de ello. No obstante, las posibles infracciones que cometemos no se ciñen a las descritas anteriormente. Frente a la aceleración desmedida de otros conductores o el adelantamiento un tanto oblicuo de otros vehículos, el profesor decide apretar el claxon. En un uso que, según el reglamento, es del todo improcedente e, incluso, sancionable, ya que solo puede ser empleado frente a una emergencia. Más allá de la invocación a lo normativo, entiendo que el profesor debiera socializar al aprendiz de conductor en un marco ético, de respeto hacia con todos los usuarios de la vía (tanto hacia los otros conductores, como hacia los ciclistas y peatones), y no fomentar uno de los males urbanos como es la contaminación acústica.

En cualquier caso, durante estas jornadas de aprendizaje, que se extendieron en un lapso de tres meses y en un número de 14 sesiones, percibo que incurro en algunas deficiencias que dan lugar a equívocos generando una atmósfera de desconfianza mutua. Una de ellas apunta al giro del volante. Existen dos opciones mecánicas. Una, sin duda la más intuitiva, que corresponde a girar el volante hacia uno de los lados impulsado por pequeños movimientos de ambas manos. No es la más recomendable al no controlar por completo la dirección del vehículo. Y una segunda que implica, si el giro es hacia la izquierda, con la mano de ese lado sostener el volante en su parte superior e impulsarlo hacia abajo. Con ese impulso, la mano derecha accederá al punto más vertical del semicírculo trazado. Si se requiriese de más giro, de nuevo la mano izquierda ascendería a ese punto vertical e imprimiría la fuerza necesaria para que la dirección del vehículo se acoplara con el trazado deseado. Esta es la opción preferida. Sin embargo, tengo problemas con este al cruzar los brazos. En varias ocasiones el profesor me lo indica verbalmente y mientras todavía conduzco, lo que me dificulta su comprensión. Por tanto, soy incapaz de retener con claridad los movimientos con los que debo proceder. Si lo del giro empieza a ser un tanto traumático e inefable, el profesor me sorprende con la observación de que no centro bien el vehículo y me interpela, de nuevo mientras

conduzco, a que le explique el por qué. Todo ello en una calzada con tres carriles y a punto de acceder a un túnel que nos conectará a una de las arterias más congestionadas de la ciudad. Recorro a una respuesta arquetípica pero no ausente de cierta verdad: «porque, supongo, que soy novato». No le satisface mi respuesta y me deja constancia de ello. Trata de preguntarme. Tengo la impresión de que nos podemos enzarzar en una discusión a la que debo y deseo evitar por el bien de él, mío y del tránsito matutino. En un ejercicio de control emocional le recuerdo que según el código de tráfico ha de evitarse discusiones al volante y le propongo que si desea seguir profundizando en mis habilidades automovilísticas lo podemos efectuar en un lugar seguro y con el freno de mano activado. Fin de la discusión. Enfilamos el túnel y de un modo suave, aunque para él excelsamente lento, lo atravesamos hasta contemplar de nuevo el cielo celeste de la ciudad.

Todas estas sesiones y cúmulo emocional me remiten a lo que podríamos denominar una verdadera experiencia educativa, por cuanto se trata del proceso sensorial por el cual un individuo adquiere conocimientos transferidos por un segundo y que han de ser interiorizados mediante el empleo de ciertas técnicas. Una experiencia vivida en primera persona pero no desagregada socialmente. La ausencia de un control institucional por parte de la directiva de la autoescuela permitió que la relación entre el segundo profesor y mi persona en calidad de aprendiz se sustentara (al menos esa fue mi impresión) en un caudal de incomprensión no solo unidireccional (de mi parte hacia la suya), sino al final bidireccional. Mi impresión es que el profesor se limitaba a destacar los fallos, a no proponer explicaciones más visuales y sosegadas acomodadas a mis inquietudes y habilidades y a no generar un clima de confianza y quietud. Al contrario, su actitud docente se inclinaba más a crear un ambiente desasosegante que alcanzó su epítome cuando me advirtió en pleno rodaje que lo que llevaba entre las manos y dirigía sus designios en el asfalto de la urbe era «una máquina de matar».

## LA NUEVA ESCUELA Y YOUTUBE

Según las definiciones del diccionario de la Real Academia Española (s.f.), por ósmosis se entiende el «paso de disolvente, pero no de soluto [que es el cuerpo que se disuelve en otro], entre dos disoluciones de distinta concentración separadas por una membrana semipermeable». De alguna forma, mi empleo del portal de YouTube y la visualización de numerosos videos relacionados con el aprendizaje formal de conducción activaron una suerte de ósmosis. Es decir, el contenido de esos videos, que apuntaban a un escenario netamente corporal, práctico y visual (un aprendiz al volante conduciendo, asesorado in situ por un profesor y registrado por varias cámaras), era disuelto por medio de la pantalla transfiriéndose –y siendo metabolizado por mi persona– de forma inmaterial bajo el formato de impresiones, conjeturas y evocaciones. Los objetivos de este ejercicio de visualización se podrían sintetizar en dos: corroborar que mis sensaciones frente a la experiencia traumática de aprender a conducir no eran socialmente excepcionales y tratar de interiorizar algunas sugerencias con las que mejorar mi aprendizaje.

Visualicé numerosos videos. La mayoría procedente de una autoescuela española. Algunos de ellos mostraban una clase completa, otros estaban focalizados en un tema y cuyo fin era perfeccionar una maniobra específica. Por último, otros videos se detenían en la lógica de los exámenes prácticos y en las sugerencias para poder aprobarlos. Finalmente, seleccioné cinco por su carácter representativo, si bien la oferta es muy amplia y diversa. Sus títulos son los siguientes: «Si quieres frenar, ¿qué piso primero? ¿Freno o embrague?»; «Tutorial: ¿Cómo cambiar las marchas del coche?»; «Cómo coger el volante»; «Aprendiendo a conducir/manejar desde cero! Sin tener ni idea» y «Cuarta clase de conducir/manejar/Mira lo que le pasa». De ellos desearía destacar sobremanera tres recursos didácticos empleados por los instructores en la enseñanza de la conducción. Tres recursos que se entrecruzan y retroalimentan, si bien poseen naturaleza diferenciada. Me refiero a los mecanismos formales y materiales del aprendizaje, a las fórmulas de aprendizaje y al ejercicio pedagógico de la descripción de la conducción.

Con respecto al primero de ellos –los mecanismos formales y materiales del aprendizaje–, cabe destacar que en muchas de las sesiones visualizadas el profesor anuncia antes de su inicio las tareas a desarrollar durante la clase: «vamos a hacer hoy giros y stop», o «con suavidad: vamos a hacer muchos giros, stop y glorietas». En algunas ocasiones pueden introducir una variante, dado que no solo anuncian lo que se ha de aprender, sino también su inverso en una especie de aprendizaje dual: «Vamos a hacer lo correcto y lo incorrecto» (frenar con o sin el embrague), o este otro: «Ordeñar la vaca» (giros con el volante de forma no operativa) versus «saltando la mano, pero nunca que quede con las manos cruzadas». Así, el aprendiz tiene la oportunidad de constatar los efectos y desventajas de las fórmulas incorrectas de conducción que en ocasiones son usadas. También he podido constatar como otro de los mecanismos formales y materiales del aprendizaje consiste en la formulación de órdenes, ya que durante la circulación lo habitual en estos videos es que el profesor constantemente enuncie prescripciones que han de guiar la conducción del aprendiz. Órdenes como «coge un poquito más de velocidad»; «un poquito más de gas»; «ahí, despacito»; «quieto, quieto..., vamos a intentar parar en segunda y no en primera»; «paulatino y suave»; «tranquila, no tengas prisa»; «venga, un poquito más (acelerar)»; «tranquila, no aceleres»; o «dale un poco más de gas, por fi». Órdenes que son formuladas ciertamente de un modo suave y apacible, para lo cual se emplean constantemente adverbios en diminutivo, evocaciones a sintagmas adjetivales transmisores de sosiego, verbos que inducen a esfuerzo colectivo de posibilidad o locuciones interjectivas de solicitud de cortesía. Cabe señalar que esto último y en especial el uso de diminutivos no son frecuentes en las conversaciones coloquiales en España, como sí ocurre en algunos países de América Latina, por lo que su empleo nos aporta información acerca de las intenciones que se ponen en circulación en el propio contexto de la interacción. Dado que estos recursos lingüísticos se ubican en el aprendizaje práctico del manejo de un automóvil, lo que habitualmente está enmarcado en una atmósfera de tensión y estrés, contribuyen a generar un ambiente de confianza

y buena predisposición por parte del aprendiz hacia su profesor. En definitiva, que las órdenes no suenen a imperativos arbitrarios o descontextualizados. Algunos autores (Canals, Celigueta y Orobigt, 2011) denominan a este fenómeno «estética del lenguaje».

Con respecto a lo que he calificado de fórmulas de aprendizaje, el segundo de los recursos, estas están conformadas por tres dimensiones. Por un lado, se enuncian aspectos que remiten al modelo de aprendizaje: la repetición y su efecto deseable de la mecanización. Frases como «vamos a repetir»; «no pasa nada, tranquila, no te preocupes; no te vengas abajo. Las cosas hay que mecanizarla. Todo, todo se consigue»; «Recuerda: Retrovisor-Señal-Maniobra. La RSM»; o «me ha gustado mucho que ya no miras la caja de las marchas...». Por otro, aparecen expresiones de condescendencia que dimensionan el estatus del aprendiz, como puedan ser las siguientes: «Dudas como todos cuando hemos empezado a conducir», «no pasa nada» o «se te ha calado. No pasa nada». También de ánimos: «¡Muy bien!», «¡venga!», «¡correcto, vamos allá!», «así, muy bien», «segunda, ¡genial!». «[dirigiéndose a la cámara] como veis, para ser la cuarta clase lo hace muy bien. Es muy obediente y se aprende la cosa muy bien. Y obedece. Eso es muy importante, créeme. Si no, no se aprende», o «todos aprendemos todos los días. No te acuestas sin aprender una cosa nueva». Pero, sin duda, una de las herramientas lingüísticas más empleadas es el de la desdramatización no solo del aprendizaje, sino del propio ejercicio de la conducción. «Parece el cha-cha-cha», «no tiene que hacer el camello», «lo de la PlayStation lo dejas para la casa [hace referencia al adelantamiento] (risas)». «Parece un caballo desbocado» (risas) o «¿qué ha fallado?: la distancia de seguridad. ¿Ves la rueda?...», la rueda de repuesto (risas)».

Así, y siguiendo las interpretaciones de Eduardo Jaúregui (2008), estos mecanismos humorísticos, ciertamente modestos y moderados, «pueden institucionalizarse o volverse más comunes» en aras de «obtener algún efecto especialmente deseable» (p. 60). De este modo, y con el fin de «resolver dispuestas» o algún conflicto vial, el profesor de conducción puede convertirse en la figura del humorista (dicho autor habla de «payaso») con el fin de ser mediador, juez o agente de

paz; o, en este contexto, en una suerte de terapeuta. Este juego de roles es relevante por cuanto el aprendizaje de la conducción se constituye en su mayoría en un ambiente de estrés, ansiedad y nerviosismo dado que el aprendiz debe manejar de forma aparentemente autónoma la máquina bajo un doble riesgo: que el vehículo se movilice de modo incorrecto y que su circulación implique situaciones potenciales de accidente. Además, esas sensaciones de turbación se ven enfatizadas con la percepción de estar siendo evaluado constantemente en el marco de una interacción personal e íntima como es aquella que se produce en el interior del vehículo. Por tanto, los profesores son conscientes de esa atmósfera, de ahí los recursos desplegados para mitigarla o, en su defecto, para canalizarla. También este juego de roles es significativo desde el punto de vista analítico, por cuanto nos habla de la subjetivación que se configura entre la práctica del conducir y la materialidad de la máquina (Reno, 2009). Ahora bien, y como nos sugiere Sheller (2004), a pesar de que esta experiencia pueda ser vivida individualmente, esta se encuentra tamizada por reglas sociales que coadyuvan a la gestión individual y colectiva de esa dimensión emotiva. A esta dimensión Sheller (2004) la denomina «*automotive emotions*» (emociones automovilísticas); es decir, las disposiciones encarnadas y posibilidades físicas productos del ejercicio de la conducción y de esa relación entre humano-automóvil.

Y en relación con el tercero de los recursos, el profesor no solo rebaja los niveles de saturación a partir de las técnicas mencionadas, sino que debe ante todo realizar un ejercicio pedagógico de descripción que sea asimilado por el aprendiz durante la misma práctica: que le vaya indicando las maniobras a efectuar, las secuencias a desplegar y las situaciones potenciales a evaluar. Sirvan como ejemplo las indicaciones que profería el profesor a un aprendiz en uno de los videos: «Con la palma de la mano, darle un golpecito», «con el talón de la mano», «con las puntas de los dedos», «buscamos punto de fricción», «el coche suena, te va pidiendo algo», «¿lo oyes? Tenemos revoluciones suficientes, cambiamos de marcha» o «ese motor te pide...». Sin duda, detrás de esas locuciones al aprendiz se le estimula a desarrollar un sentido carnal de la conducción. Sin embargo, un

ejemplo más poderoso de esa capacidad de verbalización de conocimiento tácito por parte del profesor, de hacer explícito, en términos de Polanyi (1964), «la conciencia subsidiaria» (como aquellas partes de un acto a las que no se presta atención) y «la focal» (como lo que se conoce explícitamente de un acto), la encontramos en la siguiente transcripción de uno de los videos:

*[Habla el profesor dirigiéndose al aprendiz] Está el semáforo en rojo. Cuando se ponga en verde, vamos a salir. Mirando el espejo, por supuesto [Pausa. Miran]. Esperamos a que se ponga verde. Mira la cantidad de coches que tenemos en el carril izquierdo. En el momento en el que tú decidas que debemos salir, recuerda, quitamos el freno y muy, muy suavemente el embrague sujetando en el punto de fricción para que no nos dé tirón. Venga, quitamos el freno y buscamos el punto de fricción y ya soltamos... Despacito, muy bien. Mirando el espejo: siempre mirando el espejo. Embrague a fondo y segunda. La segunda: vuelvo a la H mayúscula. Vencemos el muelle que hay a la izquierda y tiramos la palanca haciendo fuerza hacia nosotros. Vale, vamos a poner la tercera: pisamos el embrague en dos tiempos. Si das un golpecito hacia delante llegamos al punto muerto y con otro golpecito –sin hacer fuerza a los lados– nos entra la tercera. Vamos a reducir: frenamos suave, embrague a fondo, quitamos la tercera, ponemos la segunda y soltamos muy despacito el embrague a fondo...*

Lo cierto es que esta pedagogía en la enseñanza de la conducción no solo se limita a desplegar estos tres recursos constitutivos de la interacción. Según mi experiencia en una autoescuela similar a la protagonizada en los videos (videos que han de entenderse como un nuevo y exitoso recurso pedagógico de aprendizaje por ósmosis<sup>2</sup>), también pone al servicio del aprendiz todo un repertorio de dispositivos informáticos con los que completar su formación. El más relevante es el uso de una interfaz en el que el profesor vuelca todas las valoraciones formuladas de la sesión práctica. En esta se indica la

<sup>2</sup> No en vano, un indicador de su poder didáctico y éxito mediático es el número de visitas contabilizadas. Por ejemplo, el video titulado «Si quieres frenar, ¿qué piso primero? ¿Freno o embrague?», tenía 2,4 millones de visitas en agosto de 2022; el «Tutorial: ¿Cómo cambiar las marchas del coche?», 2,8 millones; o «Cómo coger el volante», 1,3 millones de visualizaciones.

tarea desarrollada, la calificación, observaciones y sugerencias. Del mismo modo, a medida que se superan las tareas, el aprendiz puede visualizar su nivel, si este es óptimo para presentarse a un examen y las probabilidades de aprobarlo. En cada sesión, y antes de iniciar la práctica, el profesor lo ha de consultar con el fin de trasladar al aprendiz el contenido de su clase. Al finalizar, es frecuente que a través de dicho dispositivo el primero muestre al segundo los avances realizados. Curiosamente, esta interfaz cumple con una doble función: es una estrategia pedagógica al mismo tiempo que, como diría Martuccelli (2012), enfatiza la sensación de singularidad del usuario.

### ENSEÑANDO EL *FLOW*

El aprendiz de conductor requiere de atención, confianza, responsabilidad y, muy en particular, un muy paciente y didáctico profesor. Al menos, en nuestras sociedades, o en aquellas donde para la conducción se requiere de una licencia que esté expedida por una institución, la formación reglada se convierte en un asunto clave. De ahí que me haya interrogado acerca de cómo se produce esa transferencia de un experto a un aprendiz, por cuanto el conocimiento transferido posee un evidente componente práctico y corporal: cómo explicar y enseñar la forma de colocar el pie para pisar el embrague, o cómo deslizar la marcha de la caja de cambio, o cómo observar casi simultáneamente diferentes ángulos de la calzada. Para ello he optado por una estrategia metodológica basada en la autoetnografía, por un lado, y la visualización de videos, por otro. Si con la primera he podido comprobar carnalmente las interacciones y atmósfera que se generan en esa operación de enseñanza-aprendizaje, con la segunda he intentado trascender la experiencia personal con el fin de hallar patrones de comportamiento comunes.

Lo cierto es que la aplicación de esta estrategia metodológica me ha permitido observar cómo estos conocimientos tácitos, para emplear la noción de Polanyi (1964), que se generan en el proceso de enseñanza-aprendizaje de la conducción requieren el empleo de una serie de acciones hábiles y de técnicas. Con respecto a estas últimas,

coincido con Marcel Mauss (1996 [1934]) en definir las como las acciones que son sentidas por el individuo como de tipo mecánico, físico o psicoquímico, y que son efectivas y tradicionales. Es decir, «acciones que han tenido éxito, que [se] ha visto realizar con éxito por gente en la que [se] confía y que tiene autoridad» (p. 389). Para Marcel Mauss, este fenómeno tiene lugar gracias a la educación. Por tanto, para que el aprendiz de conductor aprenda las técnicas del cuerpo en aras de configurar un específico y óptimo habitus ambulante es indispensable acudir a una institución encargada de tal menester. Lo interesante es que, y a diferencia del planteamiento de Bourdieu, el habitus que adquiere el aprendiz le distingue institucionalmente de ser un buen o mal conductor, pero no le dota de insumos para ser distinguido o distinguirse de una clase social determinada. No será hasta la segunda socialización o resocialización (es decir, las modificaciones del habitus una vez el individuo se autoadscribe a un grupo) cuando su técnica corporal y emociones hacia la máquina se vayan adecuando a un habitus de clase. Podría afirmarse, entonces, que la autoescuela funge como un dispositivo social de igualdad formal entre los usuarios de una misma sociedad, independientemente de su sexo-género, clase social, edad o cuestiones étnicas, por cuanto su objetivo natural es que todos adoptemos una misma hexis corporal y sentamos un mismo *flow* al volante.

## REFERENCIAS

- Bourdieu, P. (1997). *Las razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama.
- Canals, R., Celigueta, G. y Orobigt, G. (2011). *La paz desde abajo. Perspectivas antropológicas sobre la paz en contextos indígenas y afroamericanos*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Dant, T. (2004). The Driver-Car. *Theory, Culture and Society*, 21(4), 61-79. doi.org/10.1177/026327640404046061
- Ellis, C., Adams, T. E. y Bochner, A. P. (2015). Autoetnografía: un panorama. *Astrolabio. Nueva Época*, 14, 254-273. doi.org/10.55441/1668.7515.n14.11626

- García-Jerez, F. A. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad Y Economía*, 31, 15-32. doi.org/10.25100/sye.v0i31.3887
- Jáuregui, E. (2008). Universalidad y variabilidad cultural de la risa y el humor. *AIBR: Revista de Antropología Iberoamericana*, 3(1), 46-63.
- Imilan, W., Jirón, P. e Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: Habitar Santiago en la Movilidad cotidiana. *Revista Antropologías del Sur*, 3, 87-103. doi.org/10.25074/rantros.v2i3.833
- Laurier, E. (2009). Being there/seeing there: Recording and analysing everyday life in the car. En B. Fincham, M. McGuinness y L. Murray (Eds.), *Mobile Methodologies* (pp. 103-117). Londres, Reino Unido: Palgrave Macmillan.
- Lomax, H. y Casey, N. (1998). Recording Social Life: Reflexivity and Video Methodology. *Sociological Research Online*, 3(2). doi.org/10.5153/sro.1372
- Low, S., Taplin, D. y Scheld, S. (2005). *Rethinking Urban Parks: Public Space and Cultural Diversity*. Austin, TX: University of Texas Press.
- Martuccelli, D. (2012). La extrospección: un nuevo dispositivo de intervención social. En C. Mejías (Coop.), *Sociedad, intervención social y sociología. XI Coloquio Colombiano de Sociología* (pp. 29-46). Cali: Universidad del Valle.
- Mauss, M. (1996[1934]). Las técnicas del cuerpo. En J. Crary y K. Sanford (Eds.), *Incorporaciones* (pp. 385-407). Madrid: Ediciones Cátedra.
- Nakamura, J. y Csikszentmihalyi, M. (2002). The concept of flow. En C. R. Snyder y S. J. Lopez (Eds.), *Handbook of positive psychology* (pp. 89-105). Oxford: Oxford University Press.
- Normark, D. (2006). *Enacting Mobility: Studies into the Nature of Road-related Social Interaction*. Goteburgo: Göteborg University.
- Papadimitriou, C. (2008). Becoming en-wheeled: the situated accomplishment of re-embodiment as a wheelchair user after spinal cord injury. *Disability & Society*, 23(7), 691-704. doi.org/10.1080/09687590802469420
- Polanyi, M. (1964). *Personal Knowledge: Towards a Post-Critical Philosophy*. Nueva York: Harper Torchbooks.
- Real Academia Española (s.f). *Ósmosis*. Recuperado de <https://dle.rae.es/%C3%B3smosis#RIM6XqY>
- Reno, J. (2009). Your Trash is Someone's Treasure: the Politics of Value at a Michigan Landfill. *Journal of Material Culture*, 14(1), 29-46. doi.org/10.1177/1359183508100007
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 221-242. doi.org/10.1177/0263276404046068

Suplemento Semanal (2020). «Los sin coches» llenan las autoescuelas. Recuperado de [https://elpais.com/elpais/2020/11/05/eps/1604595332\\_262249.html](https://elpais.com/elpais/2020/11/05/eps/1604595332_262249.html)

Trautenberg, N. (2010). ¿Qué hay de malo en la Sociología de Pierre Bourdieu?. En VV.AA, *Reflexiones acerca de Sociología* (pp. 373-388). Buenos Aires: Editorial El Troje.

## CORRER: EXPERIENCIAS RELATADAS

*Álvaro Ramoneda Figueroa*

### INTRODUCCIÓN

Correr es una actividad que implica más que el momento en que se está corriendo: lo que sucede tanto antes como después, también es parte de la experiencia de correr. Es probable que antes de correr surjan ansias, calentemos, elijamos un recorrido, ropa y una hora del día en la que nos gustaría salir. Tras terminar nuestro movimiento, podemos percibir que hemos logrado algo, cumplido o no nuestras expectativas, podemos sentirnos cansados, alegres o decepcionados, tal vez estiremos o tengamos dolores, probablemente beberemos o comeremos algo. Mientras corremos, iremos experimentando un ritmo o varios cambios de este, dolor, interacción con el lugar, diferentes superficies, encuentros con personas o cosas.

Básicamente encontramos tres momentos en la experiencia de correr: antes, durante y después. Proponemos que cada momento tiene, a su vez, al menos cuatro dimensiones implicadas: corporalidad, lugar, aspectos sociales y aspectos materiales. Estas dimensiones se construyen a partir de diferentes componentes (como sufrimiento,

logro, comida, etc.), que variarán en función de si las estamos observando antes, durante o después de correr (ver tabla 1). Existen también componentes que son transversales y que van más allá de una temporalidad específica, como, por ejemplo, sentirse *runner*.

TABLA 1. TEMPORALIDADES Y DIMENSIONES CON ALGUNOS COMPONENTES DE LOS ENCONTRADOS EN LOS RELATOS

MOMENTOS				
ANTES	DURANTE		DESPUÉS	
<i>Dimensión Corporal</i>				
Deseo	Regularidad	Lesión	Auto Realización	Frustración
Dificultad	Relajo	Júbilo	Calma	Júbilo
Necesidad	Ritmo	Olor	Cambio físico	Lesión
Calma	Sufrimiento	Progresión	Cansancio	Identidad
Depresión	Dificultad	Bajón	Experiencia	Superación
Desánimo	Calma	Esfuerzo	Runner's High	Aprendizaje
<i>Dimensión Social</i>				
Descubrimiento	Encuentro	Tiempo	Encuentro	Logro
Planificación	Interacción	Velocidad	Interacción	Aprendizaje
Variación rutas	Competición	Amistad	Nivel	Amor
Desafío		Diálogo		Complejidad
<i>Dimensión Material</i>				
Vestimenta	Reloj	Comida	Móvil	Envases
Comida	Terreno	Soft flask	Reloj	Ropa
Reloj o GPS	Zapatillas	Animales	Comida	
<i>Dimensión Lugar</i>				
Naturaleza	Paisaje	Naturaleza	Registro	Recuerdo
Apariencia	Terreno			

La posibilidad de que las cuatro dimensiones (corporal, social, material y lugar) no solo cambien en función de la temporalidad, sino que incluso dentro de ellas, es algo que deberíamos considerar. Es probable, por ejemplo, que los pensamientos que se tengan cuando

comenzamos a correr varíen mientras avanzan los kilómetros y minutos, como también pueden variar los sentidos, características geográficas, la conformación de los lugares, la comodidad o incomodidad que tengamos con nuestra vestimenta o accesorios. Las variaciones no tienen necesariamente una progresión lineal creciente o decreciente, puesto que diferentes componentes, como el clima, las personas o cosas, la topografía, la experiencia, etc., pueden producir variaciones que no necesariamente siguen un avance establecido: podemos por ejemplo sentir cansancio al comienzo porque el recorrido comienza en una cuesta, luego se puede sentir alivio porque el terreno es llano y finalmente cansancio nuevamente por los kilómetros recorridos.

Debido a esta forma de abordar cada uno de los tres momentos y cuatro dimensiones, no podemos analizar, por ejemplo, «el cuerpo», como si su representación fuese única, fija en un momento particular, como si de una fotografía se tratase. Cómo sentimos el cuerpo, podría variar incluso dentro de una misma temporalidad en función de múltiples factores.

Para el desarrollo de este capítulo revisaremos relatos de fuentes secundarias, encontrados en libros, revistas, páginas web o documentales dedicados a correr. Examinaremos también entradas de un diario de autorregistro de experiencias propias de correr. A partir de la consideración de estas historias, ajenas y autorregistradas, revisaremos las dimensiones de corporalidad, lugar, aspectos sociales y aspectos materiales. Como sus componentes difieren en función de cuándo se dan, las revisaremos en tres momentos: antes, durante y después de correr.

## A CORRER

### *Antes de correr*

Una de las cuestiones que primero aparece y que más se repite en los relatos de quienes corremos es la motivación, el porqué. Hay quienes plantean que su motivación para correr es la salud, para generar amistades, en honor a alguna persona, por un desafío o superación de algún evento de la vida. Fernández (2020), por ejemplo,

relata que debido al sobrepeso que tenía desde pequeña y habiendo sufrido por ello *bullying*, falta de autoestima y un trastorno de conducta alimentaria, comenzó a correr cuando sintió que tocaba fondo. Storr (2015) cuenta que a partir de un video que dirigió sobre correr y debido a que le había comenzado a salir una «barriga cervecera», comenzó a correr hasta que gradualmente pudo completar una maratón, a pesar de que en un principio no podía aguantar más de 20 minutos corriendo. Algo parecido le pasó a Sinton-Hewitt (2016), que entabló una relación con el correr porque vio a tres compañeros de oficina que corrían durante la hora que tenían para comer y se dio cuenta de que quería correr con ellos.

Rowlands (2013) corre para salvar los muebles de su casa de las mandíbulas de sus perros. Empezó a correr porque se dio cuenta de que, si no lograba cansar a sus perros, estos arremetían contra cualquier cosa en su casa, sin importar si era la televisión, el sillón o incluso la pared. Para él, este hecho sería el detonante de su motivación para correr, una aproximación instrumental para la consecución de algo: cansar a sus perros. Pero a la vez, Rowlands (2013) considera que existe en correr un valor intrínseco, que no tiene relación con la consecución de alguna cosa, sino que es un valor en sí mismo. Plantea que, aunque él tenga una causa por la que corre, esa no es la causa final de correr, y que esta no funciona para otras personas, ni la causa de otras personas para él, ya que la causa última de correr sería simplemente por el placer de hacerlo. En este mismo sentido, Cook, Shaw y Simpson (2016) proponen respecto al propósito de correr que no es el mismo que el de cualquier desplazamiento. Correr no tiene como fin último la realización de un viaje desde un punto inicial a uno final, sino que «el punto es la movilidad en sí (...). Quienes corren, son móviles solo por ser móviles, siendo la utilidad el acto de moverse en sí mismo, más que moverse para llegar a un destino y hacer algo ahí» (p. 746). Es el caso de Vázquez (2016), que afirma que corre «porque correr es la cosa menos importante que hago en mi vida, pero que, al tiempo, constituye el eje indispensable sobre el cual las cosas importantes de mi vida rotan» (p. 15).

Antes de salir a correr, mente y cuerpo se preparan, ya sea a partir del deseo, los nervios, la anticipación de la dificultad que puede venir o del disfrute que se cree que vayamos a tener. La anticipación de lo que viene puede conllevar que escojamos comer ciertos alimentos o ninguno. Se puede preparar también a partir de elongaciones, movimientos para ir entrando en calor o incluso mediante la aplicación de geles o cremas, ya sea para calentar algún músculo o para proteger un área del cuerpo. La experiencia de correr, por tanto, comienza antes de poner un pie delante de otro y requiere de una preparación, entender los límites que se pueden alcanzar y determinación para salir adelante (Storr, 2015), es decir, requiere tanto de la parte física como de la mental.

Si bien la preparación puede ser un rito realizado en la intimidad, también puede ser una ceremonia social. Cada año, antes de la famosa competencia «Behobia-San Sebastián», en Gipuzkoa, Vázquez (2016) y sus amigos se preparan juntos, reunidos algunas horas antes en el lugar mismo de la carrera. Relata que llegan siempre primeros y van al mismo bar todos los años a tomar café para luego calentar sus músculos a base de untarse crema: «Todavía queda una hora y media larga para que la carrera dé inicio, pero nosotros ya estamos orando. Y untándonos. Vaselina en los pezones, cacao en los labios, loción solar en la nuca, amén» (Vázquez, 2016, p. 17). Antes de que comience la carrera, relata que el camino se va creando a partir de las miles de personas que salen a alentar a los corredores por su paso. Por tanto, el lugar siempre varía, incluso teniendo el mismo recorrido, ya que quienes salen a alentar a quienes pasan corriendo son fundamentales en la constitución del lugar: «Es el camino que no se parece a ningún otro camino» (Vázquez, 2016, p. 27). Pero a pesar de que el lugar se vaya creando, es posible también intentar anticiparlo y estudiarlo, principalmente mediante relatos y experiencias de otras personas, un ejercicio común en la práctica de correr y que Beedie (2018) lo plantea como primordial: «El primer paso es el conocimiento. De ninguna manera saldría a una ruta sin leer todos y cada uno de los informes de carrera, buscar el perfil de la ruta, saber qué buscar en cada etapa del recorrido» (p. 61).

El lugar por el que corren las personas se vive de una u otra manera no solo por la gente que ahí se encuentra o la preparación y anticipación del lugar, sino también por el aspecto material, incluso antes de salir a correr. Probablemente uno de los aspectos materiales más considerados sea la propia vestimenta y sus complementos, como el reloj, los anteojos, la visera o los elementos para beber agua, como las botellas blandas (*soft flask*) o las mochilas de hidratación estilo *CamelBak*. Antes de correr, la elección del material se concreta a veces de forma casi automática y otras a partir de una cuidadosa revisión y planificación de los elementos que nos harán falta durante el recorrido:

*Hoy al salir sentí que me faltaba algo. Bajando la escalera enumeré las cosas que siempre llevo. Lo más importante, las llaves para volver a entrar a casa, estaban ahí. El reloj también, tenía en mi bolsillo mi DNI y algo de dinero. Entonces me di cuenta: no llevaba guantes* (Notas de campo, 6 de junio 2022).

Junto a la vestimenta, la alimentación suele ser también algo a alistar. Puede prepararse tanto lo que se come mientras se corre, como lo que se come antes y después. Por ejemplo, la entrenadora y fundadora de Runstreet (compañía y evento sobre correr), Marnie Kunz (Idratherbestrongthanskinny, 2017), en una entrevista sobre cómo lleva cada día de entrenamiento, dice que el desayuno es un factor esencial para ella. Cocina casi todos los días, a las 5 de la mañana, dos huevos, poniéndolos en un pan al que previamente le hace un agujero, para luego freírlo por lado y lado. Una vez que ya ha corrido, a las 9 de la mañana, toma su segundo desayuno, consistente en fruta fresca. Una rutina, que seguramente es afín a muchas de las personas que corremos.

FIGURA 1. MATERIAL PREPARADO ANTES DE CORRER ZEGAMA-AIZKORRI.



Fuente: Elaboración propia.

En el caso de una competencia, la preparación de la vestimenta, alimentos y elementos a considerar es tal vez más importante que en el día a día, puesto que, en función de no perder un segundo y de que no falte alimento indispensable, se planifica todo para que nada falle. Incluso se llevan elementos extras a la salida para poder tomar decisiones de último minuto en función de factores como las condiciones atmosféricas, cuánto tiempo llevará completar el recorrido, el estado del terreno, la sensación corporal, etc. En la Figura 1 se puede apreciar el material escogido para enfrentar la carrera Zegama-Aizkorri, en la provincia de Gipuzkoa, una maratón de

montaña con más de 5.000 metros de desnivel acumulado. En 2021, por la pandemia Covid-19, esta carrera se realizó de forma virtual. Por tanto, quien la corriera, tenía que ser autosuficiente, ya que no se implementaron los tradicionales puestos de control o avituallamiento en que se suele entregar agua y alimentos a quienes corren. Es por esto que era necesario llevar suficiente comida y agua para todo el recorrido, así como abrigo e incluso dos zapatillas para ver cuál utilizar dependiendo del estado del terreno. En mi caso, conté también con la ayuda de un grupo de amigos, que me asistieron en la mitad de la carrera con agua, alimentos y ropa de recambio.

### *Corriendo*

En el momento en que se está corriendo, cuerpo y mente experimentan diferentes sensaciones y cambios en conjunto, es decir, como corporalidad. Esto conlleva la aceptación de cuerpo y mente como parte de un todo, superando la clásica partición de cuerpo en el lado de las experiencias y mente como intérprete de las experiencias, adjudicándose el lado del conocimiento racional. Nos lleva entonces a entender el conocimiento como algo que está encarnado en las prácticas corporales, y por tanto, algo que no siempre puede ser verbalizado (Pink, 2011). Esto lo conoce bien Jackson (2018), que comenta cómo en mitad de una carrera su cuerpo «sabe»: «esto se siente familiar. He estado aquí antes. Las piernas recuerdan y responden. Hago bien cada paso, empujando, subiendo hacia arriba. Aquí es donde mi cuerpo se siente conectado» (p. 27).

El ejercicio de generar una conciencia corporal mientras se corre involucra diferentes factores que atañen a la corporalidad. Un ejemplo es el fenómeno que se conoce como «el subidón del corredor» o «la euforia del corredor»; *runner's high* en inglés. Como bien su nombre lo indica, es un momento en el que repentinamente se siente un subidón de ánimo y físico mientras corremos, sin que exista una razón aparente. Quien está corriendo genera una sensibilidad al presente, a partir de que siente que no está realizando esfuerzo, que el propio ritmo es el que marca el paso, en un estado de bienestar

(Cook, Shaw y Simpson, 2016). A partir de un análisis fenomenológico, Whitehead (2016) plantea que la sensación de subidón estaría estimulada por la aparente ausencia de limitaciones, tanto espaciales, temporales como corporales. Es decir, estaría ausente la sensación de sentirse cansado o tener dolores, que tal vez, quien corre, hubiese esperado experimentar durante el tiempo corriendo. De esta manera, la ausencia se transforma en placer. En la práctica, Emily Glen (2018) explica que, un día «este estado Zen, que es el estado perfecto entre júbilo y exhaustación. (...) era algo que había tomado por sentado, una habilidad para desconectarme, soñar despierta y sentir un logro por el entrenamiento realizado».

Quienes corren también saben del efecto contrario: «el muro». Una sensación que se comienza a sentir usualmente cerca del kilómetro 30. Se caracteriza porque cuerpo y mente dejan súbitamente de responder como lo venían haciendo, lo que conlleva sentir que ya no es posible seguir corriendo, como si se hubiese chocado con un muro. Es tal el miedo a que esto suceda, que muchas personas llegan a relatar incluso una ansiedad anticipatoria, como Reinero (2013): «Corrí los primeros 10 Km muy tranquilo, (...) un poco por encima de la media (de tiempo) deseada; el medio maratón (...) ya por debajo de la media, con miedo al temible muro de los 30 km».

La corporalidad, aparte de tener sensaciones que parecerían surgir desde su experiencia propia, puede relacionarse además con elementos externos. El reloj, por ejemplo, es uno de ellos, ya que nos puede marcar desde las pulsaciones a los minutos que tardamos en correr un kilómetro. Por el contrario, se puede tomar la decisión de no controlar el tiempo y simplemente ir lo más rápido posible o al ritmo de una canción o conversación, algo que queda de manifiesto en una de las entradas del diario de autorregistro. Se puede leer en ella, que durante la práctica decidí no mirar el reloj y simplemente intentar ir lo más rápido posible. Más que pensar en el tiempo, me preocupé en cómo corría, intentando mirar los pies y sentir cómo estaba pisando, cómo recogía la pierna. En la misma entrada, es posible leer que, con el paso de los kilómetros, no se considera extraño «que uno se vaya “desarmando” a medida que el cansancio es más

que las energías que tienes y la preocupación por la postura se va incrementando cuando vas tomando conciencia de que estás mal» (Notas de campo, 11 de noviembre 2020). En otros casos, se deja de prestar atención al tiempo, al paso de las horas, porque la forma de medirlo no es a través de un reloj: «Ninguno de los dos habíamos traído reloj y nuestro concepto del tiempo era simple: comenzamos de día, ahora estaba oscuro» (Bryan, 2018, p. 24).

La corporalidad no se puede clasificar como un factor que está aislado durante el tiempo que se está corriendo. La corporalidad está profundamente ligada al ambiente, incluso a cuestiones que tal vez en primera instancia, o en otras formas de movilidad, podrían no tener un reconocimiento importante. Un ejemplo es el viento, que si va a favor de quien corre, es probable que lo anime. Sin embargo, también puede ser un elemento que obstaculice el avance si va en dirección contraria a quien corre (Notas de campo, 2 de mayo 2021). Si bien algunos factores pueden percibirse como elementos que hacen necesario un mayor esfuerzo en la práctica de correr, también se pueden producir instancias de coordinación con el ambiente, como relata Orellana (2016): «Subí los cerros y mi corazón aceleró su ritmo (...). Me sentí atado al bosque, integrado como si formara parte de él, acompañado solo por el ruido de aleatorias porciones de nieve que caían» (p. 93).

El ambiente igualmente puede incluir otras personas o incluso animales, como en el caso de Rowlands (2013), que describe su experiencia de correr con perros como la posibilidad de experimentar lo que denomina «el palpito del correr». Este «palpito» se daría cuando el propio correr es magnificado por una entidad externa, animada o no, y que, en el caso de los perros, señala que «magnifican el ritmo, realzan la esencia de correr. Mis latidos se magnifican por los latidos de los perros que corren conmigo (...). El *tuc tuc tuc* de mis pies es expandido y realzado por el de sus patas y de las cadenas alrededor de sus cuellos» (Rowland, 2013, p. 54). Sentir el palpito de correr, no solo magnifica la experiencia, sino que también puede ser un aliciente o una forma de guiar nuestro ritmo. Correr en compañía genera una dinámica en que se induce un ritmo. Este ritmo se da espontáneamente en compañía y es al correr de forma individual que se puede notar su

ausencia: «Hoy pensé que debería correr lo más rápido posible unos 8 kilómetros. Es difícil mantener ese pensamiento durante el tiempo que corres si no hay una meta (...) o te encuentras solo (...) estar acompañado te motiva» (Notas de campo, 11 de noviembre 2020).

FIGURA 2. CAPTURA RECORRIDO EN REDES SOCIALES.



Fuente: Strava.

Correr en compañía no es solo una cuestión que puede aportar al ritmo de carrera. Correr en compañía puede generar aportes más permanentes, como en el caso de Deva Pozo (2020), que refiere que ha corrido diferentes competencias con su grupo, elevando esto su propia experiencia al respecto: «Correr es maravilloso, pero correr en grupo se multiplica por 1.000. En el club he hecho amigos que ya son como familia» (Pozo, 2020). La amistad, en algunos casos, se puede crear casi inmediatamente cuando se comparte camino corriendo, cuando dos extraños pasan a correr juntos. Lutz (2015) dice que lo más notorio respecto a que dos personas extrañas se hagan amigas al encontrarse corriendo, es que es un hecho frecuente en el mundo de correr. Así lo constata Orellana (2016): «Me estimula el encuentro con corredores desconocidos, (...) por el saludo que me dedican» (p. 175). Tal vez este fenómeno se da, como señala Sinton-Hewitt (2016), debido al júbilo que se siente cuando se está en comunión con el ambiente y compartiendo la experiencia con otra gente.

Compartir con otras personas nuestras experiencias es hoy en día relativamente sencillo, incluso si nos encontramos a distancia. Ainsley Hughes y Kathy Mee (2019) plantean que no importa si conocemos o no a alguien ya que, mediante algunas de las nuevas tecnologías, existe una conexión constante y simultánea entre cuerpos, sin importar que puedan estar cerca o lejos. A partir de esta posible conexión que entrega la tecnología actual, nos encontramos con la posibilidad de pertenecer a múltiples comunidades virtuales de gente que corre. Si antes leíamos que la mayoría de relatos sobre correr en grupo suelen ser positivos, hay quienes consideran que las comunidades virtuales pueden alterar negativamente su experiencia de correr. Es lo que le sucedió a Evans (2022) cuando comenzó a utilizar la conocida aplicación Strava, en que se comparten los recorridos, tiempos, desnivel e incluso las pulsaciones que alguien ha tenido en su salida a correr. Evans (2022) explica que, a partir de integrarse a una comunidad virtual de amigos que corrían y que compartían sus salidas allí, dejó de disfrutar de correr tanto como lo hacía antes, puesto que comenzó a sentir que era constantemente vigilado por el resto. Incluso pasó de ver a su reloj como un observador pasivo,

a considerarlo como un lente a través del cual la gente en Strava lo podía espiar. Llegó a considerar que comenzar a subir sus tiempos a la aplicación se convirtió en «el clásico fenómeno de la paradoja del observador (...): corro más y más rápido porque sé que la gente verá el resultado final» (Evans, 2022).

El caso de Evans está en línea con lo planteado por Stokols, Shumaker y Martinez (1983), que pensaban que las comunidades podían trascender los límites espaciales sin que eso significase un síntoma de desorganización social. Por ello, podemos plantear que las comunidades virtuales de corredores se conforman de personas que comparten una identidad grupal a partir de una entidad social mayor con la que se sienten involucradas (Fried, 1966). Compartir una identidad y por tanto significados simbólicos, llevaría a que el grupo tuviese un apego por el lugar en el que se desarrollan la cultura y actividades que comparten (Low, 1992). Según la clasificación de Scannell y Gifford (2010) en un grupo en el que sus integrantes corren y comparten espacio y tiempo, podría existir la confluencia de lo que denominan comunidades de interés, por un lado, y de lugar, por otro. Si en la de interés quienes la integran comparten tanto intereses como estilos de vida, en la de lugar, sus integrantes se conectan en función de una ubicación geográfica. Por tanto, al correr en grupo, las personas compartirían el interés que tienen por correr como el lugar por el que lo hacen, siendo parte a la vez de una comunidad de interés y lugar.

Lorimer (2011) propone que caminar es una interacción que el movimiento de la misma debería librar de ser vista como un proceso fijo. Esto, debido a que los movimientos corporales son continuos, es decir, un flujo de actividad que conforma una acción. Ese flujo, en el caso de cuando estamos corriendo, atañe a diferentes capacidades de la corporalidad, como los sentidos. Correr sin duda conlleva la utilización de los sentidos, que según Gibson (1966, en Spinney, 2007) son los que nos permiten percibir, siendo para él ilusorio pensar que podemos separar lo que vemos, de cómo lo vemos. Pero Urry (2000) propone que, a pesar de que tradicionalmente ha predominado lo visual, los otros sentidos también son parte de la experiencia, aportando

una forma propia de «ver». En particular, tal vez algunos sentidos se «perciben» en mayor medida entre quienes corren que entre quienes se mueven de otras maneras, en que probablemente predominan otros sentidos. Es lo que recogen algunas de nuestras propias anotaciones respecto a nuestros recorridos, en donde por ejemplo encontramos referencias a gases que emanan de los automóviles, que tienen una relevancia importante al correr y no tanto al caminar. De ahí que surjan pensamientos mientras corremos que apunten a que «caminando es difícil percibir los olores en comparación a cuando uno corre. No sé por qué, supongo que porque uno va más agitado y necesita más oxígeno por lo que hace inhalaciones más profundas» (Notas de campo, 13 de noviembre 2020).

Los sentidos permiten a quienes corren poder relacionar el cuerpo, el ambiente y a uno mismo, puesto que al correr se generan instancias en que se toca, se ve, se escucha, etc., permitiendo además calcular, reconocer el terreno, mediar la habilidad y también coordinarnos si corremos con otras personas (Cook, Shaw y Simpson, 2016). Esta misma relación es planteada por Spiney (2006), que propone que los sentidos son parte del funcionamiento corporal cuando estamos en movimiento; serían aspectos del funcionamiento de todo el cuerpo en movimiento en unión con el medio ambiente. Los sentidos son los que ayudan a Orellana (2016) a ubicarse, que relata que en su último paseo por unos parajes que visitaba, corre entre los pueblos, bosques y praderas nevadas «y me oriento por las cúpulas de las iglesias que se yerguen, altaneras. El sol refleja un brillo que refulge desde las cubiertas de las casas. Sigo un sendero de caminantes que serpentea junto al río» (p. 97). Si bien la visión es un poderoso sentido que nos puede indicar información importante sobre el terreno y el paisaje, a veces son otros elementos corporales los que nos entregan esta información primero: «Mis pulmones me dijeron antes que lo hicieran mis ojos: la subida ha comenzado. La fui diseccionando con pequeños pasos y corriendo a un ritmo continuo» (Atffiel, 2016, p. 24).

Si bien corriendo es posible pensar en lo que se puede ver, oler o escuchar, es probable que una de las interacciones que con más

frecuencia se da entre el cuerpo y el ambiente sea a través de la topografía, puesto que, quien corre, lo hace en diferentes tipos de terrenos y superficies (Cook, Shaw y Simpson, 2016). Es el caso de Ben Kimtai, corredor keniano, que fue a Gran Canaria a correr la clásica prueba Transgrancanaria en 2021, en un terreno al que nunca antes se había enfrentado y que le daba miedo por la cantidad de piedras que tenía, que pensaba podían hacerle daño si se caía (Salomon, 2022). A pesar de ello, acabó segundo en la competencia de 42 kilómetros. Más rocas sorprendieron también a Cann (2016) corriendo por Pennsylvania: «¡Rocas! Sobresaliendo del suelo en ángulos extraños. Por momentos, no hay suelo por donde correr. Solo saltando de roca puntiaguda en roca puntiaguda tan rápido como la seguridad lo permita» (p. 76). Pero también en la ciudad es necesario prestar atención a los terrenos y superficies, puesto que a veces las aceras son tan pequeñas que es necesario bajar a la calle, las cuales muchas veces presentan un mal estado, haciendo necesario para quien corre mirar con frecuencia hacia abajo para poder detectar irregularidades que le puedan llevar a tropezar (Notas de campo, 29 de abril 2022).

Las calles pueden ser parte de los elementos constitutivos de un lugar. Sin embargo, el lugar de alguien que corre es mucho más que eso y existe un apego y apropiación del lugar que se forma al recorrerlo corriendo:

*Yo siempre realizo el mismo recorrido para entrenar. Vivo en el casco histórico de Rentería y un día calculé que desde la alameda de mi pueblo hasta las Minas de Arditurri, a los pies de las imponentes Peñas de Aia, hay diez kilómetros exactos. Así que esta es mi ruta. Sea la época del año que sea, yo salgo a eso de las ocho de la mañana y realizo mi entrenamiento. A veces corro en San Sebastián, en Hernani o en Lasarte, pero no es lo mismo. Mi lugar es ese, el camino que lleva a Arditurri y no se me ocurre un lugar más bello en el mundo (Vázquez, 2016, p. 47).*

Di Masso et al. (2019) se preguntan si los estudios sobre el apego del lugar se podrían beneficiar si se centran más en las interrelaciones específicas que se pueden dar entre lo fijo y lo móvil, considerando

para esto las experiencias cotidianas de movilidad. Esta pregunta se debe a que creen que en las ciencias sociales se ha desarrollado una aproximación sedentaria, que resta valor a la movilidad y entrega valor a lo que es fijo, sin considerar las posibilidades de complejidad y variedad dentro de la movilidad de las personas. Sobre el mismo argumento, ya en 2001 Per Gustafson proponía que se tiende a ver el apego y la movilidad como opuestos, a pesar de que no lo son. Incluso, señala Gustafson (2001), hay quienes les consideran excluyentes; no tendrán apego personas que tengan una alta movilidad y, al revés, tendrán un alto grado de apego quienes presenten una estancia fija. Por tanto, siguiendo a Di Masso et al. (2019) y Gustafson (2001), sería posible pensar el apego a un lugar móvil no como una relación en oposición, sino que como una posibilidad que se puede dar en el movimiento, reconfigurando la supuesta exclusión.

Gustafson (2001) evidencia que está cada vez más extendido hoy la posibilidad de que tanto las experiencias individuales como las relaciones sociales se den disociadas de un lugar. Esto debido al incremento en la movilidad y la posibilidad de comunicarse desde diferentes lugares a través de nuevas tecnologías, existiendo gente que se mueve de lugar y que no necesariamente pertenece a un lugar en específico ni en el que se quedan por un tiempo. Es más, la movilidad, los lugares que no son nuestra residencia, el descubrimiento de nuevos lugares, representan una oportunidad de obtener nuevo conocimiento, libertad, crecimiento personal y la posibilidad de trascender el propio lugar, tal como manifiestan diferentes personas del estudio de Gustafson (2001) que «expresaron el deseo de “salir y obtener nuevas experiencias”, de “ver su vida desde otra perspectiva”, de probar algo nuevo, de encontrar nuevas formas de pensar y de aprender» (p. 673). Cuando hablamos de correr, esta dinámica es clara. Correr por nuevos lugares, intentar descubrir y aprender nuevas rutas, está presente en los relatos de quienes corremos, incluso, aprovechando cada oportunidad para poder recorrer nuevos lugares, que es lo que Storr (2015) cuenta que hace cuando cada día recorre 16 millas en Londres para llegar a su trabajo o lo que encontramos en una de nuestras entradas del diario de registro:

*Antes de llegar al túnel, a la derecha encontré abierto un camino que antes siempre vi cerrado por carteles de «En construcción» (...). Aceptando la novedad, me impulsé hacia la derecha y abandoné el camino (...), estrenando tal vez esa pintura gris, pues no se veían marcas de pasos u otros ocupantes (Notas de campo, 13 de noviembre 2020).*

Si el apego se constituye en función de afectos, cognición y comportamientos a uno o varios lugares (Altman y Low, 1992, en Gustafson, 2001), podríamos pensar en quien corre, como alguien que reúne esas condiciones y, por tanto, que puede tener apego a uno o varios lugares. Sin duda, comentarios como el de Orellana respecto al lugar por donde corre, expresan una relación duradera en el tiempo con este: «Habitualmente repito el recorrido de un trote hasta que me aburre esa rutina; cuando eso pasa, lo cambio para retomarlo más adelante» (Orellana, p. 226). Incluso si llegamos a pensar que los lugares de quienes corren tienen una caducidad debido a la constante repetición, podemos mirar qué sucede más allá de lo circunstancial. El que exista más de un lugar para quienes corren, habla de la posibilidad de que efectivamente el apego se pueda producir de forma múltiple y de que exista un estímulo por obtener nuevas experiencias; querer regresar después de un tiempo, lo confirma. Pueden existir, además, diferentes factores en la elección de un lugar para correr, como es el caso que encontramos en nuestras propias anotaciones, en que podemos leer que en algún momento se manifiesta que al menos «existen 3 o 4 lugares, dependiendo de la hora, el ánimo, el que en cierto momento pueda haber más o menos gente o más o menos sol, entre otros» (Notas de campo, 11 de noviembre 2020).

Quien corre lo hace por un lugar, que para quien no corre, podría representar la suma de varios lugares: la suma de pasar por el puente, el paseo peatonal, la plaza, etc. Pero quien corre no estaría apegado a varios lugares, ni a una sucesión de estos, sino a uno que se recorre, que se va constituyendo desde que se piensa, mientras se corre y se puede extender hasta que se revisa el recorrido realizado o se recuerda días después de haberlo realizado. El lugar de quien corre no es una sucesión de puntos, sino un solo lugar; es el conjunto del

recorrido, que es más que lugares unidos, y el apego que se produce a estos lugares, es también un apego que trasciende lo físico, pues incluye igualmente las relaciones sociales que los hacen significativos (Korpela, 2012). Por lo tanto, el lugar de quienes corremos es un continuo que se va formando a medida que lo recorremos y dejamos nuestra impronta sobre él. A la vez, el lugar deja su impronta en nuestra persona: su topografía, elementos, entidades, actividades, clima, elementos ambientales, etc., influirán en nuestra corporalidad y por tanto en nuestra relación con el ambiente, en un proceso continuo y recursivo:

*Cada paso que das, cada vez que avanzas un metro, el camino se construye más sólido para ti. No ante ti, sino para ti. Para ti en particular, enténdelo, hay una senda única, que no es la mía, ni es la de los cientos de personas que, en un momento u otro, correrán a tu lado (Vázquez, 2016, p. 22).*

### *Después de correr*

Una vez ya hemos corrido por el lugar, se podría pensar que nuestra relación termina y que pasamos a descansar o a realizar otra actividad dejando atrás todo vínculo con la acción de correr realizada. Sin embargo, el lugar y la relación quedan presentes de diversas maneras. Incluso antes de terminar de correr por un lugar, ya es posible que el deseo de conservar una memoria de ese lugar en particular se presente: «Aprovecho de hacer un trote lento pero extenso, quiero impregnarme de mi último paseo por estos parajes» (Orellana, 2016, p. 97). Es posible también recordarlos, generar una imagen e idea de los lugares que recorremos moviéndonos a paso de trote, como bien reflexiona sobre sus propios recorridos Agredano (2020):

*Cuando corro por Córdoba me reencuentro con ella. No sólo es hormigón y lluvia y señoras que pasean despacio y mierdas de perro y adolescentes vestidos de negro. Cuando empecé a correr conocí una ciudad que no sabía que existía, una que pasa rápido a mi paso, como una película siempre nueva.*

*Fotogramas de otras vidas. Camiones de reparto. Sirenas. Arquitecturas dóciles. Otra gente que corre. Que incluso me saluda en una extraña camaradería. Persianas bajadas. Terrazas deshabitadas. Coches abandonados. También ese otro perfil, de anatomía de cemento, de algo que muere dentro de cada mapa. Y luego, las luces del centro. La urgencia de los demás. Cuando corro atravieso sus preocupaciones, sus miserias, su ruido. Corto con mi cuerpo la sombra de otros cuerpos (p. 88).*

Tras correr por algunos lugares, podemos replantearnos nuestra relación con ellos. Podemos pensar en cómo los vivimos en el momento en que corríamos o cómo los valoramos tras haber estado en ellos. La relación con esos lugares, como con los que corramos en adelante, cambiará en función de estas reflexiones. Es probable que a partir de nuestras consideraciones y razonamientos vayamos dando paso a nuevas maneras de entender nuestra relación con el ambiente. Sinton-Hewitt (2016) lo describe bien cuando remarca que, pese a que ha corrido en algunos de los lugares más bonitos del mundo, siempre lo hacía buscando un objetivo, «mientras que ahora estoy teniendo una conversación con el mundo, y amo cada momento de ella. Quiero disfrutar más» (p. 12).

La relación con el entorno igualmente se puede ir construyendo en función de intentar que se presenten las mejores instancias para correr y también anticiparse a posibles conflictos. Quienes corren por la ciudad pueden tener diferentes estrategias para hacer frente a situaciones, como por ejemplo negociar con peatones el lugar por el que se corre, al momento de querer sobrepasarlos. Cook et al. (2016) han concluido que existen principalmente tres formas diferentes de hacerlo. Una es intentar evitar un choque bajando a la calle, ya sea solo un pie o por completo. Otra es elegir un lado para pasar a quien camina, decidiendo si por la izquierda o la derecha en función del desplazamiento de quien camina. Finalmente, es posible realizar un «slalom», que es cuando quien corre va a pasar a alguien que camina, pero repentinamente esa persona cambia de trayectoria y, por tanto, la persona que corre debe cambiar también de lado en forma súbita, realizando una forma de «S».

Junto a las estrategias para evitar gente, al aprender sobre el lugar por donde corremos, es posible generar también otro tipo de medidas para evitar tener problemas. Es interesante, por ejemplo, la capacidad de reconocimiento del lugar por el que corremos y las acciones que podemos implementar a partir de esto. Decidir una acción sobre el lugar puede conllevar que, tanto a este, como a la práctica de correr, se le atribuyan significados a nivel espacial como social. Es el caso que hemos podido rescatar de nuestro autorregistro, en que leemos que debido a la pandemia de Covid-19, en el grupo de entrenamiento compartimos la percepción de que la gente que caminaba por el paseo peatonal en donde habitualmente entrenamos, miraba con recelo o intentaba apartarse lo máximo posible del grupo, llegando incluso en algunos casos a proferirnos insultos. Esta situación probablemente se daba debido a que estaba instalada la idea de que, quienes hacían deporte, podían transmitir más fácilmente el virus. Ante esto, de forma rápida decidimos trasladar el lugar de entrenamiento a uno incluso más apartado. Está apuntado en el registro de sesiones, «hemos ido adaptando los lugares en los que corremos con el grupo para intentar no toparnos con otras personas que les pueda molestar nuestra presencia» (Notas de campo, 18 de noviembre 2020).

Pero la interacción con otras personas o las reflexiones sobre el lugar mismo no son las únicas cuestiones que quedan tras correr. Existen sensaciones que no se dan durante el tiempo que se corre, sino que vienen luego, lo que reafirma que correr no es algo que perdura solo en el momento en el que nos movemos. Perkins (2015), por ejemplo, comenzó a enamorarse de correr cuando se dio cuenta de que quedar exhausto tras correr era la parte del día más relajante para él. De igual forma, Sinton-Hewitt (2016) sentía júbilo tras correr debido al logro. Sentía la alegría de haber conseguido algo. Por su parte, Storr (2015) utilizó el correr más que como un ejercicio, como una manera de llenar el vacío que le dejaba no realizar su trabajo: dirigir películas. Corriendo se sentía feliz y calmado, pero sentía los beneficios de correr después de terminar.

Para poder terminar, hay que haber corrido antes. Pero correr es algo que a veces no es simple, es una práctica que no se logra y se completa sin más, sino que es continua, sin que se presente un momento en que se acaba, tal como comenta Adrienne Herbert en el documental dirigido por Julie Freeman:

*No puedes completar el correr. No puedes marcarlo y decir lo he hecho, ¿sabes?, he corrido por completo, es siempre, es infinito, ¿sabes? Siempre vas más rápido, siempre puedes ir más lejos. Siempre puedes correr en un lugar nuevo... (Like the wind, 2021).*

Correr, como se puede leer en la reseña biográfica de Alisha Perkins (2015), es algo que se puede amar «porque es real y relativamente simple, pero no es fácil» (p. 19). Paul Willgoss (2015) sabe también al respecto, ya que habiendo sido operado del corazón al poco de nacer, en el colegio su cardióloga, su madre y el profesor de gimnasia le prohibieron correr. Al llegar a la universidad comenzó a participar en carreras, pero caminando, luego corriendo muy lento y cuando se dio cuenta de que no había muerto, aumentó un poco más la velocidad y así sucesivamente: «Y después intenté aprender a correr y en muchas maneras, todavía lo estoy intentando» (Willgoss, 2015, p. 21). El intento continuo por seguir aprendiendo a correr y descubrir que las experiencias y la forma en que corres va difiriendo de como lo hacías antes, conlleva también la posibilidad de enfrentar situaciones del correr que antes no podías. Paul Sinton-Hewitt (2016) tiene claridad al respecto cuando relata que aprendió a correr con sus amigos, que le enseñaron y guiaron, y por eso sabe que «correr es complicado, es un deporte que desafía a todo el mundo y cuando más lo practicas, mejor eres entendiendo cómo derrotar las dificultades asociadas a él» (p. 12).

El proceso de correr, aprender e ir superando los desafíos que se pueden presentar en la práctica va conformando la identidad de quien corre. A lo largo de este capítulo hemos compartido los relatos de varias personas. Hemos podido encontrar también que, a través de sus narraciones, es posible identificar que su identidad se ha forjado: David Storr (2015) comenta que él «sabía que no era solo algo

para marcar en la lista de deseos. Ahora era un corredor (...) Soy un corredor primero, un cineasta segundo» (p. 35). En tanto, Paul Sinton-Hewitt (2016) recuerda que él no comenzó «corriendo en los parques. De hecho, ni siquiera me consideré un corredor hasta mediados de mis veintes. Ahora tengo 55» (p. 11). Álber Vázquez incluso ha inventado una nueva forma de denominar a quienes corren ante la reticencia de llamarles *runners*: pedestristas. Y dice al respecto: «(correr) te unge de un carácter distinto que, con el tiempo, aprendes a reconocer en los que, como tú, pedestrean (sic)» (Vázquez, 2016, p. 29). Saber, poder identificarse como *runner* o *pedestrista*, involucra una noción tanto de la corporalidad como del lugar. Aprendemos corporalmente a ser personas que corren, como aprendemos que nos identifiquen como una. El paso entonces por el lugar, ya no lo haremos de forma subjetiva, sino que siempre en función de nuestra identidad: *runner*, *pedestrista*, una persona que corre.

### *Últimos pasos*

Tener conciencia e identidad de ser una persona que corre hace referencia a la integración personal de las dimensiones, sus componentes y las temporalidades que atraviesan la experiencia de correr. Es posible comenzar a correr por una motivación concreta, pero sabemos que puede existir una causa que vaya más allá de cualquier motivación o uso instrumental del correr, ya que correr tiene un fin en sí.

Independiente de causa o finalidad, correr no se limita a la acción de movimiento, pues como hemos visto, tiene diferentes instancias y dimensiones, que se pueden manifestar antes, durante o después de haber corrido. Son numerosos los relatos y las propias vivencias que nos enseñan que existe un rico entramado social en el correr, que puede ir desde las relaciones que se dan en el lugar, hasta el acompañamiento de otra persona o de un grupo, que incluso puede ser virtual. Estas personas son también parte constituyente del lugar que se va formando, pues seguramente un recorrido no se constituirá como «el mismo lugar» si lo corremos con o sin compañía,

sin que por ello exista uno más válido o mejor que otro. De todas formas, en la generación del lugar no influirá solo el resto de personas, porque como hemos podido leer de los relatos, existe también influencia tanto de elementos que pueden estar ya presentes en el lugar, como los que podemos elegir para salir a correr. Toda esta conjunción de componentes tendrá influencia en la conformación de la relación que se genere entre nuestra corporalidad y el ambiente, creando un lugar particular a nuestro paso, que irá dejando huellas a la vez que recibiendo influencia. Estas relaciones podrán tener diversos desarrollos y manifestarse en cuestiones como el «subidón del corredor» o el temido «muro», los cuales sin duda contribuirán a nuestro aprendizaje sobre correr, un aprendizaje encarnado, que no será siempre posible expresarlo verbalmente, pero que podremos reconocer como presente al momento de correr.

Entender nuestro lugar, comprender nuestra corporalidad, saber interpretar nuestros sentidos, la topografía, los diferentes componentes materiales y sociales del lugar forjarán una relación con este que seguramente se manifestará como significativa en nuestros pensamientos. De esta manera, podremos anticipar la relación, vivirla en el momento en que estamos corriendo o recordarla tras habernos detenido. La reflexión sobre esta relación podrá también generar un cambio en cómo comprendemos el lugar, resignificándolo. Es por este constante proceso de pensar y experimentar el lugar que nuestra identidad como alguien que corre se irá desarrollando, llevando incluso a querer narrarla e intentar que otras personas también puedan comprenderla.

## REFERENCIAS

- Agredano, A. (2020). Respira. *Corredor*. Carrera #10, 84-91.
- Atffel, C. (2016). Goatfell. *Like the Wind*, #9, 22-26.
- Beedie, J. (2018). You've come a long way, baby. *Like the wind*, #17, 60-63.
- Bryan, A. (2018). Crash course. *Like the wind*, #17, 22-25.
- Cann, F. (2016). On death and living and running. *Like the wind*, #8, 74-77.
- Cook, S., Shaw, J. y Simpson, P. (2016). Jography: Exploring Meanings, Experiences and Spatialities of Recreational Road-running. *Mobilities*, 11(5), 744-769.

- Di Masso, A., Williams, D., Raymond, C., Buchecker, M., Degenhardt, B., Devine-Wright, P., Hertzog, A., (...); Wirth, T. von (2019). Between Fixities and Flows: Navigating Place Attachments in an Increasingly Mobile World. *Journal of Environmental Psychology* 61, 125-33. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2019.01.006>.
- Evans, M. (2022). I'm a runner, and I've just joined Strava. I regret it. *Techradar*. Artículo disponible en <https://cutt.ly/hKbkAwD>
- Fernández, A. (2020). Corredoras Anónimas: Amanda Fernández. *Corredor*. Disponible en: <https://cutt.ly/LKblyGd>
- Fried, M. (1966). Grieving for a lost home. En L. Duhl (Ed.), *The urban condition* (pp. 151-171). New York: Basic Books.
- Glen, E. (2018). Thoughts of home. *Like the Wind*, #17, 90-93.
- Gustafson, P. (2001). Roots and Routes Exploring the Relationship Between Place Attachment and Mobility. *Environment and Behavior*, 33(5), 667-686.
- Hughes, A. y Mee, K. (2019). Co-mobility in the digital age: Changing technologies, and the affects of presence in journeying «with» others. *Applied Mobilities*. DOI: 10.1080/23800127.2019.1607425
- Idratherbestrongthanskinny. (2017). The Runner Diaries — Marnie Kunz. *Run from your problems*. Disponible en: <https://cutt.ly/cKblsSR>
- Jackson, D. (2018). Jura. *Like the Wind*, #17, 26-29.
- Korpela, K. (2012). Place attachment. En S. Clayton (Ed.) *The Oxford Handbook of Environmental and Conservation Psychology* (pp. 148-163). Oxford University Press.
- Like the Wind. (2021). Flow (documental). *Like the Wind*. Disponible en <https://cutt.ly/EKdC4NK>
- Lorimer, H. (2011). Walking: New Forms and Spaces for Studies of Pedestrianism. En T. Cresswell y P. Merriman (Eds.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Ashgate.
- Low, S. (1992). Symbolic Ties That Bind. En I. Altman y S. M. Low (Eds.), *Place Attachment. Human Behavior and Environment*, vol. 12. Boston, MA: Springer. [https://doi.org/10.1007/978-1-4684-8753-4\\_8](https://doi.org/10.1007/978-1-4684-8753-4_8)
- Lutz, L. (2015). Faraway friend. *Like the Wind* #5, 46-49.
- Orellana, J. (2016). *Crónicas de trote*. Santiago de Chile: Trayecto Ediciones.
- Pink, S. (2011). From embodiment to emplacement: re-thinking competing bodies, senses and spatialities. *Sport, Education and Society*, 16(3), 343-355. DOI: 10.1080/13573322.2011.565965
- Perkins, A. (2015). A life less ordinary. *Like the Wind* #5, 17-19.
- Pozo, D. (2020). Corredoras Anónimas: Deva Pozo. Disponible en [https://www.soycorredor.es/corredora/corredoras-anonimas-deva-pozo\\_209426\\_102.html](https://www.soycorredor.es/corredora/corredoras-anonimas-deva-pozo_209426_102.html)
- Reinero, J. (2013). *Un sueño de 18 años*. Disponible en <http://www.corredorespopulares.es/relato/relato92.php>

- Rowlands, M. (2013). *Running with the pack*. Pegasus Books.
- Scannell, L. y Gifford, R. (2010). Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology*, 30(1), 1-10.
- Salomon. (2022). Documental Ben Kimtai-Kenia a la conquista del trail. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=8EXTlij5zTQ>
- Sinton-Hewitt, P. (2016). Bring me joy. *Like the Wind* #9, 10-12.
- Spinney, J. (2006). A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux. *Environment and Planning D: Society and Space*, 24, 709-732.
- Spinney, J. (2007). Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice. En D. Horton, P. Rosen y P. Cox, *Cycling and Society*. Ashgate.
- Stokols, D., Shumaker, S. A. y Martinez, J. (1983). Residential mobility and well-being. *Journal of Environmental Psychology*, 3, 5-19.
- Storr, D. (2015). Goodbye director, hello runner. *Like the Wind* #5, 34-35.
- Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.
- Vázquez, A. (2016). *La meta está en Ítaca*. Expediciones Polares.
- Whitehead, P. (2016). The Runner's High Revisited: A Phenomenological Analysis. *Journal of Phenomenological Psychology*, 47, 183-198.
- Willgoss, P. (2015). Panting. *Like the Wind* #5, 20-21.



# EL NACIMIENTO DE KIMSANTIN, LA SERPIENTE MARSUPIAL QUE NOS CRÍA EN BICICLETAS

*Gerardo Mora Rivera*<sup>1</sup>

*«El cuerpo más que objeto de estudio,  
se considera un principio metodológico  
que conjuga la capacidad humana  
de percepción, representación y acción»  
Alejandra Carreño Calderón (2010, p. 764).*

---

<sup>1</sup> El autor quiere agradecer a sus hijas el amor con que lo acompañan en cada investigación y a su pareja por permitirle hacer terreno mientras hace familia. También a su madrina por la bicicleta azul y a su vecino que le enseñó a andar en ella. Vaya también un reconocimiento especial a la Cicletada de las Niñas (<https://www.instagram.com/cicletadadelasninias/>), Map8 (<https://www.map8.cl/>) y Mapocho 42K (<https://www.mapocho42k.cl/>) por procurar espacios, tiempos y afectos para las bicicletas en Santiago y más allá. Por último, una expresión de agradecimiento y deuda con las personas que comentaron trozos y versiones previas de este capítulo.

En estas páginas voy a compartir el proceso ontogénico de Kimsantin, una serpiente marsupial desplegada en tres bicicletas<sup>2</sup>, dos hermanas y un papá, que algunas tardes sale a hacer ciudad en Santiago de Chile. Ese proceso sucedió entre septiembre de 2021 y mayo de 2022, en un recorrido que va desde Patronato (comuna de Recoleta) al parque Inés de Suárez (comuna de Providencia), a través de una red cicloinclusiva desplegada en los tramos Pío Nono, Mapocho 42K/Map8<sup>3</sup> y Eliodoro Yáñez. Con Niñalobo y Estrella –mis hijas– creamos un trayecto cotidiano<sup>4</sup> por esa red, el cual abordaré a continuación. Para construir este relato me he valido del registro en mi diario de campo y las fotografías que he almacenado en una nube.

El periodo aquí narrado abarca desde que el desconfinamiento sanitario de la pandemia del Covid-19 nos moviera a retomar la bicicleta, hasta que gripes y cansancios desalentaron el pedaleo de nuestro cuerpo colectivo. En lo familiar, ese periodo se extiende desde que Estrella, mi hija menor, viaja en su silla canguro sobre mi bicicleta hasta que pasa a pedalear junto a mí. Mientras Niñalobo, su hermana, adquiría autonomía en su bicicleta. Finalmente, pasamos a movernos de una misma manera formando un nuevo cuerpo ofídico, me refiero a Kimsantin, la serpiente marsupial. Esto último sucedió cuando Estrella ya se manejaba con una bicicleta aro 20” y mi hija mayor –aún niña– pasó a ser tratada como adulta al pedalear por la ciudad en una aro 27”.

En este punto debo indicar que hago familia con Estrella, Niñalobo y su mamá. Vivimos hace una década en Patronato, barrio ubicado

---

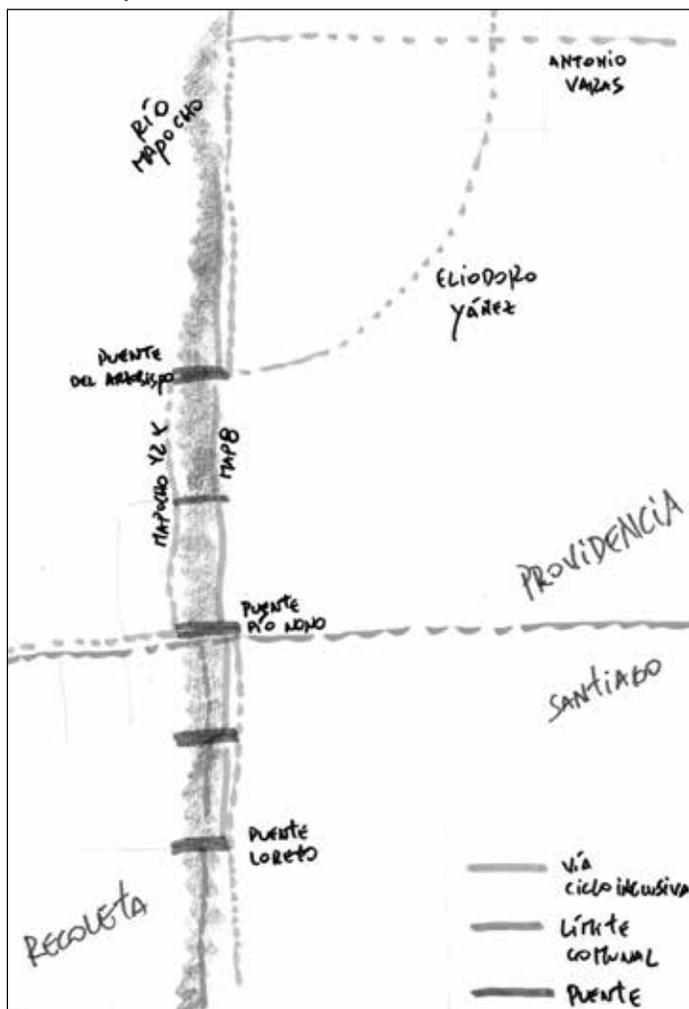
<sup>2</sup> En este capítulo se usa la palabra /bicicleta/. Cabe señalar que en el territorio donde se desarrolló este estudio, el cual comprende las comunas de Recoleta, Santiago y Providencia, es común escuchar su pronunciación con una aproximante labiodental sonora [v] en posición inicial o bien se da la supresión de ese fonema. Ambas son prácticas muy comunes en el español chileno y se dan tanto en la palabra completa como en su apócope /bici/.

<sup>3</sup> Cabe señalar que Mapocho 42K es un proyecto cicloinclusivo que atraviesa Santiago de oriente a poniente por los bordes superiores de la caja del río Mapocho. Por su parte, Map8 es el nombre de la ONG que desarrolla Mapocho Cicloparque, proyecto cicloinclusivo inundable que va por el lecho del río y que recorre parte de la ciudad.

<sup>4</sup> De lunes a viernes el trayecto se completaba alrededor del crepúsculo; los días sábados, antes del mediodía.

en la orilla norte del río Mapocho, a los pies del cerro San Cristóbal, muy cerca del llamado «centro de Santiago»<sup>5</sup>. Realizamos la mayoría de nuestras tareas en la comuna de Recoleta (donde vivimos), en la comuna de Santiago (situada al costado sur del río Mapocho) y en Providencia (ubicada al oriente de Recoleta y Santiago).

FIGURA 1. ESQUEMA DEL RECORRIDO Y SUS PRINCIPALES VARIANTES.



Fuente: Elaboración propia.

<sup>5</sup> Estamos a 1,5 kilómetros del centro cívico de la ciudad/país. A menos de 10 minutos en bicicleta y a menos de 20 minutos caminando.

Este texto me permite reconocer a la calle como un lugar propicio para el ejercicio de labores de cuidado y crianza de niños y niñas, las cuales normalmente se comprenden dentro de las tareas domésticas e institucionalizadas, es decir, que tienen lugar al interior de recintos concebidos y construidos para ello (la casa, el colegio, etc.). En la calle está lo «que a veces valoramos y lo que a veces rehuimos: el contacto, el afectarse, el relacionarse» (Martínez, 2018, p. 55) y es, por lo tanto, apropiado y pertinente considerarlo como un espacio-tiempo de aprendizaje colectivo, profundo y sorprendente. No obstante, las calles contemporáneas son resultado de patrones de planificación y diseño urbano modernos que se basan «en principios de regularidad y estandarización funcional del comportamiento individual», los cuales se manifiestan «en infraestructuras materiales o sistémicas que proveen control y predictibilidad» (Pumarino y Muñoz, 2021, p. 112) y no buscan acompañarse con procesos de aprendizaje.

Dado que en nuestro recorrido (casi) todo lo que experimentamos como cuerpo colectivo –y como cuerpos individuales– nos era novedoso (y, a veces, riesgoso), tomamos este acto ontogénico como si se tratara de un proceso de constante aprendizaje y transformación. No buscamos establecer soluciones definitivas ante las situaciones nuevas que encontramos, sino que fuimos probando sucesivas respuestas parciales para estar continuamente acomodándonos a los hechos, como grupo familiar y con el momento de cada cual. Al principio no sabíamos que compondríamos e interpretaríamos a una serpiente y nuestra exploración nunca tuvo un fin claro. Nuestro horizonte solía reducirse al momento presente y al pasado (personal y compartido).

Si bien Estrella y Niñalobo participaron en cuerpo, alma y bicicleta en este proceso –y conocieron las primeras versiones de este capítulo–, lo que presento acá está hecho en los modos que yo uso para narrarlo. Salvo que se indique explícitamente, las palabras que siguen son de mi responsabilidad.

## HERENCIAS

En mi infancia, mi mamá siempre se opuso a que yo anduviera en bicicleta. Cuando tenía 10 años, mi madrina me regaló una bicicleta azul que había usado su hija. Conseguí que mi vecino me enseñara a andar en una calle sin vereda y sin pavimento del Santiago de los 80. Apenas meses después, un brazo fracturado por esquivar un vehículo bastó para confirmar las aprehensiones de mi madre. No volví a andar en bicicleta hasta que cumplí 20 años de edad. Por su parte, a mi pareja sus padres le pusieron como condición que aprendiera a andar en bicicleta antes de comprarle una. Lo logró a los 9 años. Esa Navidad le obsequiaron una bicicleta «sin marca», en contraste con las que lucían sus familiares y amistades. Como respuesta a estas situaciones biográficas apenas Niñalobo –nuestra hija mayor, que por entonces era «hija única»– afirmó su caminar se subió en una camicleta<sup>6</sup>. Luego llegó su hermana Estrella, quien heredó esa camicleta. Con los años, Niñalobo pasó por una aro 16” y luego a una aro 20”.

Durante esta década son pocos los recorridos habituales que hemos hecho en bicicleta. A veces mis hijas (una a la vez) me acompañaban al trabajo, yo llevaba a Niñalobo a sus actividades o salíamos a pasear los domingos con su mamá. Estrella había comenzado a afirmarse en la heredada aro 16” cuando sobrevinieron las cuarentenas pandémicas, en marzo del 2020. Pocas semanas antes, la maza de mi rueda delantera se había descompuesto y la pandemia afectó mi ánimo de repararla. Las bicicletas quedaron arrumbadas en nuestro balcón, mientras la ciudad aprendía los silencios del duelo y del confinamiento.

---

<sup>6</sup> Corresponde a un draisiana infantil que puede ser descrita como una bicicleta común que carece de pedales y de sistema de transmisión.

## REAPERTURA

En septiembre del 2021, el cese del confinamiento pandémico trajo entusiasmos, alegrías, esperanzas y ansiedades. Implicó migrar las actividades de las niñas hacia una presencialidad no mediada por pantallas. A esa tan anhelada y pretendida *nueva normalidad* decidimos ponerle pedales pues, como familia, creemos que «la vida es más completa en bicicleta» (Los Frutantes, 2020).

Entonces con Niñalobo comenzamos a ir en bicicleta tres veces por semana al sector poniente de Santiago Centro para sus actividades. Yo en aro 28” y ella en aro 20”. La ciudad le daba preferencia y recibía muchos cumplidos en sus recorridos. Desde el año 2019 a la fecha, la ciudad y Niñalobo habían cambiado. Por un lado, había aumentado la calidad y cantidad de materialidades cicloinclusivas. Por otro lado, Niñalobo pedaleaba con mayor aplomo. Todo me pareció mucho más fluido que dos años atrás.

Por su parte, con Estrella empezamos a ir al parque Inés de Suárez, dos veces por semana. En ese momento, creí que lo más cómodo sería portarla en su «silla canguro». Se trata de un asiento similar a la silla de autos para niños-niñas, que se ubica entre el sillín y el manubrio sobre el marco de la bicicleta. Es este recorrido que hacíamos con Estrella desde Patronato hasta el parque Inés de Suárez, por donde seguirá este relato, el cual he organizado en cuatro tramos: i. Estrella en su marsupio, ii. Estrella y yo, cada cual en su bici, iii. Noso3 en bici, y iv. Cansancios y gripes. Después de la narración, este capítulo cierra con algunas reflexiones.

## ESTRELLA EN SU MARSUPIO

*La voluntad de los dioses y el árbol*

Debido a la frescura de las tardes primaverales llevaba a Estrella bien abrigada, pues había aprendido con Niñalobo que quien va en bicicleta sin pedalear puede entumirse de frío. Probamos varias rutas, mezclando calzadas de calles pequeñas con ciclovías. Finalmente el

recorrido básico quedó conformado por la ciclovía Mapocho 42K, Eliodoro Yáñez y Antonio Varas.

Si bien antes de la pandemia Estrella había andado en silla canguro, ella y la vida eran distintas ahora. Esta vez colocaba narraciones en el recorrido. Le daba nombre a tramos y los constituía en hitos.

El primer relato en nacer se ubica sobre la ciclovía Mapocho 42K. Se trata de un badén reductor de velocidad compuesto por tres bandas de concreto pintadas de blanco. Al pasar en bicicleta suena algo así como: «pa pa pan». Sinceramente, cuando voy solo trato de esquivarlo. Con Estrella me pareció más seguro pasarle por encima a una velocidad reducida. De inmediato, ella reconoció una melodía y usó una cita cinematográfica: «¡Pa, pa, pan! ¿Te atreves a desafiar la voluntad de los dioses?». Su percepción háptica del recorrido había gatillado una distinción. La película en cuestión es *Wish Dragon* (Appelhans, 2021). Allí aparece un dios que toca una pipa<sup>7</sup> de tres cuerdas. Tres cuerdas que, como experiencia corporal, se corresponden con las tres bandas del reductor de velocidad.

Después, en la esquina de avenida Providencia con Eliodoro Yáñez, ella encontró el árbol de *Your Name* (Shinkai, 2016). En la película, ese gran árbol permite encuentros entre quienes están aquí y quienes no-están aquí. En nuestro recorrido, ese árbol sirvió de refugio (para comer, orinar, desabrigarse, descansar, etc.). Ese árbol nos permitía estar y no-estar haciendo el recorrido.

### *¡Cuidado!*

Con las aperturas que siguieron al confinamiento, muchas calles del barrio Bellavista se peatonalizaron o redujeron la cantidad de pistas destinadas a automóviles. Estos quiebres y estrechamientos del flujo vehicular propiciaban ciertas fricciones. Una tarde un auto rojo, de pequeña envergadura, nos arrinconó hacia la vereda, en una parte donde la calzada está llena de grietas. Le grité «¡Cuidado!» y

---

<sup>7</sup> Instrumento musical chino de cuerda pulsada. Usualmente posee cuatro cuerdas, pero existe también registro de pipas de tres cuerdas. El que aparece en la película tiene cuatro clavijas y tres cuerdas.

la respuesta del conductor me caló hondo: «Tenga cuidado usted. Usted va con la guagüita<sup>8</sup>. No le vaya a pasar un accidente».

Logramos adelantar varios autos por delante de él. En Pío Nono, con el cambio de semáforo, sentí que lo dejamos definitivamente atrás. No obstante, la incomodidad que me produjeron sus palabras quedó resonando en mi interior. Su declamación indicaba que la responsabilidad del cuidado no solo recae *en* quien cuida, sino que recae *exclusivamente* en quien cuida.

El conductor del auto rojo era un tipo como yo, pero en otra circunstancia. Hombre en edad productiva, que se mueve solo, vestido con carrocería y empujado por un motor a combustión. Puede ser que nuestra presencia le haya conmovido y preocupado. Puede ser que sus palabras hayan respondido a un rigor ético: quien cuida a una cría no debe exponerla a ningún riesgo. En cuyo caso crías y crianza debieran restringirse a espacios seguros, ajenos a las áreas del flujo vehicular, las cuales serían peligrosas por naturaleza propia. Es decir, la presencia de autos en movimiento implica riesgos que solo pueden reducirse evitando tenerlos cerca, pues ellos serían ontológicamente peligrosos, con independencia de la voluntad y el comportamiento de sus choferes.

Al día siguiente –y varios después–, cuando pasábamos por la esquina donde sucedieron estos hechos, Estrella me decía: «Ojalá no esté el tipo del auto rojo». Mi corazón rogaba por lo mismo.

## ESTRELLA Y YO, CADA CUAL EN SU BICI

Con el paso de las semanas se hizo corporalmente evidente que Estrella viajaba apachurrada en su silla canguro. Su propuesta-demanda fue clara, quería hacer el trayecto en su propia bicicleta, una aro 16” heredada de su hermana.

Después de conversarlo varias veces con su mamá, un día Estrella se fue pedaleando en su bici y yo trotando alrededor de ella. Comenzamos por las veredas de Patronato hasta conectar con la

---

<sup>8</sup> En Chile se usa la palabra aymara «guagua» para llamar a niñas-niños de pecho o todavía pequeños.

ciclovía Mapocho 42K en Pío Nono. Troté detrás de su bicicleta cuando ella ganaba velocidad, fui a su lado cuando la veía dudar o la pendiente desafiaba su empuje, y me adelanté ante las salidas vehiculares. Al llegar a la avenida Antonio Varas comenzó a balbucear: «No me digas que, no me digas que, no me digas que». Hasta que exclamó: «¡No me digas que lo hice en mi bici chiquitita, no me digas que lo hice en mi bici chiquitita!». Con estos gritos expresaba su satisfacción ante tremendo logro, había completado de manera autónoma el recorrido habitual en su propia bicicleta (mucho más pequeña que la mía).

Después de ese día hicimos el trayecto cada cual en su bici. Gran parte de los primeros recorridos estuvieron plagados de observaciones y ajustes procedimentales, pues mi prioridad era resguardar su seguridad física y emocional a la vez que pretendía afianzar ese recorrido como un espacio-tiempo pedagógico. En parte, esperaba que ella aprendiese a gestionar el riesgo. Durante los primeros días le fui entregando una serie de indicaciones que yo consideraba básicas. Muchas de ellas provienen de la experiencia de pedalear junto a Niñalobo. Apunto acá algunas que quedaron salpicadas en mi diario de campo.

*Tú siempre irás delante mío a menos que haya un peligro.  
Si digo «podemos pasar», debes mantener tu velocidad y trayectoria, yo pasaré contigo.  
Si escuchas «alto», detente de inmediato.  
Acá no hay tiempo para ponerse de acuerdo, si tienes otra opinión sobre alguna acción podemos conversar al llegar a destino. Acá decido yo, porque yo soy responsable de ti y de mí.  
Si te parece peligroso, entonces es peligroso.  
Si crees que debes detenerte, entonces detente.  
Si crees que alcanzas a pasar, entonces pasa, yo siempre seré tu cola.*

Día tras día ella fue haciendo propias mis indicaciones y las desplegaba con su manera de ser. Me interesaba que Estrella aprendiera a abordar, en su bicicleta: cruces, semáforos, salidas vehiculares, perros callejeros y de los otros, pozas de agua, cúmulos de hojas secas, ramas bajas, comentarios humanos, etc. Ella acogió mis indicaciones

con seriedad e intensidad y, en consecuencia, se detenía constantemente. Si íbamos por una calle en la que teníamos preferencia y un auto estaba en un cruce donde él tenía ceda el paso, ella se detenía a esperar la reacción del auto. Si había un bulto extraño en la vía, se detenía a observarlo. Si alguien estaba parado en la ciclovía se detenía a esperar a que se retirara. Se detenía en cada esquina antes de cruzar, se detenía antes de cada salida vehicular que alcanzaba a identificar. En algunos momentos me comía la premura. Muchas veces yo sentía que era seguro pasar cuando ella se detenía, pero debía respetar mi máxima: si ella lo consideraba peligroso, entonces quién era yo para negar su percepción. En la vida no estaré siempre allí para avisarle de los peligros, ella debe aprender a reconocerlos, evaluarlos y tomar decisiones al respecto. Ella hacía su ejercicio, yo hacía el mío.

Lo anterior era agotador para mí. Además, si bien ella pedaleaba a todo lo que daba, su bicicleta aro 16", sin cambios, avanzaba muy lento para la costumbre de mi cuerpo-bicicleta. Entonces yo debía hacer el esfuerzo por mantener una velocidad que, para mí, era baja.

A la vez, yo debía anticipar situaciones desde la perspectiva de Estrella. Me autoexigía estar atento a todo lo impredecible de la ciudad para avisárselo a Estrella considerando su ritmo, su tamaño, su destreza, su conocimiento, etc. Por otro lado, debía considerar la atención de las otras criaturas en movimiento. En general, no veían a Estrella o, si la veían, parecían esperar que ella se suprimiese, que ella se borrara de la situación.

A continuación, me referiré al primer grupo, quienes no la veían. Por ejemplo, cuando alguien me adelantaba en bicicleta se encontraba de sopetón con Estrella y, por sus movimientos, parecía dudar de si ponerse entre ella y yo, o bien adelantarla a ella también. Esto sucedía mientras se acercaban otras bicicletas en sentido contrario. Con el tiempo también decidí no permitir que nadie ocupara ese espacio dinámico entre ella y yo. Si alguien lo hacía ya no podríamos percibirnos mutuamente (vernos, escucharnos, tocarnos, etc.).

Paso a referirme al segundo grupo, es decir, a quienes parecían esperar que ella desapareciese. Más de alguna vez, cuando un peatón

iba a cruzar la ciclovía lo hacía sin atender a la trayectoria y velocidad de Estrella. Ella se veía obligada a detenerse y lo hacía con gestos que denotaban sorpresa y escaso control de su bicicleta. Esto también sucedía cuando alguna bicicleta se sumaba a la ciclovía o cuando un auto salía de un estacionamiento. Entonces, cada vez que pude anticipar uno de esos hechos, me adelanté y bloqueé con mi bicicleta al caminante, a la bici o al auto. De vuelta recibí sonrisas, miradas molestas o gestos de disculpas.

Todo lo anterior me hizo sentir que la presencia de Estrella se constituía en una frágil anomalía. En las ciclovías parece no existir espacio-tiempo para el aprendizaje, para la infancia, para la vejez, para la divergencia cognitiva o corporal, para la enfermedad, para las lesiones, para ninguna de esas diferencias que ralentizan la ciudad.

Con el tiempo, Estrella comenzó a pedirme que bloqueara entidades en movimiento. Por ejemplo, aprendió a reconocer los discos «Pare» y recordaba su ubicación, así como las calles donde los vehículos no atienden a esa señal. Antes de llegar a uno de esos cruces, ella me decía «¡adelante!» para que mi cuerpo-bicicleta oficiara de señalética móvil. Al pedalear yo trataba de mantenerme muy cerca de Estrella. El extremo distal de mi rueda delantera iba a la altura del eje de su rueda trasera, usualmente por su izquierda. Así podíamos conversar en las pausas sonoras del ruido urbano. Cuando comenzamos a pedalear me era muy fácil mantener esa posición. Con el paso de las semanas, Estrella comenzó a mostrar autonomía, tomaba decisiones. Aceleraba o giraba sin previo aviso. Debí alejarme un poco para evitar que nuestros neumáticos se rozaran.

Esa nueva distancia parecía inquietar a Estrella. Después de cada discontinuidad en el recorrido: un cruce, una curva, alguien nos adelantaba, etc., ella gritaba: «¡Papi!». También lo hacía luego de un largo rato sin sobresaltos. Si yo no le respondía pronto, ella se detenía y miraba hacia atrás. Para anticipar su preocupación, después de cada discontinuidad o en tramos muy largos de silencio, yo tarareaba: «Para, papara, papán» y ella me gritaba «Para, para,

viejo papara»<sup>9</sup>, lo cual confirmaba que ella había reconocido mi presencia<sup>10</sup>. Al principio pensé que ella buscaba asegurarse de que yo estaba cerca, cuidándola. Ahora me doy cuenta de que era ella quien estaba cuidando la continuidad del cuerpo conformado por nuestros cuerpos. La serpiente Kimsantin comenzaba a ser una posibilidad.

El explosivo crecimiento de Estrella –en la etapa inmediatamente posterior al término de los confinamientos sanitarios– era notorio. No solo su cuerpo ocupaba más espacio y se hacía cada día más fuerte, ágil y veloz, sino que comenzó a interpretar críticamente nuestros recorridos. Narraba detalles, expresaba preferencias e incomodidades. Particularmente le molestaba el reducido tamaño de su bicicleta y la falta de cambios. Comenzó a usar la bicicleta aro 20» que pertenecía a su hermana. Entonces su velocidad lineal aumentó, pero comenzó a tener dificultades para virar, para tomar rampas y para apretar el freno correcto. Para resguardo de ambos comenzamos a usar la ciclovía de Map8, que va por el lecho del río Mapocho (sin peatones y sin automóviles). Algo que ella destacó con gusto, fue la presencia de animales (ratones y queltehues), la ausencia de trazas lacrimógenas<sup>11</sup> y el bajo nivel de ruido. Por mi parte, estaba más tranquilo lejos de los automóviles, las motonetas hechizas<sup>12</sup> y los monopatines eléctricos que solíamos encontrar en otras rutas.

---

<sup>9</sup> En referencia al capítulo «Bakusō! Papparā Oji-san» («Para, para, viejo papara») de la serie *Yawara!* (Tokita, 1991).

<sup>10</sup> De otras maneras, esto también sucedía a Niñalobo en los recorridos que hacía con ella por otras partes de Santiago.

<sup>11</sup> Desde octubre del año 2019 hasta el cierre de esta edición es habitual el despliegue de gases disuasivos en el punto de encuentro entre las comunas de Providencia, Recoleta y Santiago. Lo anterior se da en el marco de las protestas que demandan mayor justicia social en el país. Para conocer más sobre las transformaciones de la ciudad de Santiago durante este proceso se puede revisar Cortés (2020), Espinosa y Campos (2020) y Greene (2022), el museo del Estallido Social <https://museodelestallidosocial.org/>, el canal de galería CIMA <https://www.youtube.com/channel/UC4GOCOKkEefz5NamN4WyMFg> y otras iniciativas.

<sup>12</sup> Un artefacto «hechizo» es uno adaptado a mano (no industrialmente), donde algunas piezas o procedimientos son fingidos, falseados o imitados. La connotación mágica de la palabra «hechizo» describe «el proceso de transformación que revisten los objetos» (Montero, 2016). En este caso, sobre una bicicleta se

Vivimos toda la época en que los queltehues anidan, empollan, nacen y crían<sup>13</sup>. Era un tramo muy agradable. Con pocas bicicletas, olor a lagunillas y un sol descollante.

### *Una voz para la serpiente: el pitito*

A medida que Estrella desarrollaba mayor autonomía, su cuerpo-bicicleta se distanciaba más del mío. Hacía movimientos que yo no podía anticipar, pues tomaba sus propias decisiones. Comenzó a preocuparme que el resto de la ciudad parecía no reaccionar apropiadamente –como yo esperaba– ante su presencia. Así es que recuperé un silbato de tiempos anteriores. Años atrás, cuando portaba a Niñalobo en su silla canguro, llevábamos un pito que ella hacía sonar para alertar a peatones que permanecían inertes en la ciclovía. También lo activaba para llamar la atención de automovilistas en cruces o virajes peligrosos.

Antes el silbato estaba guardado en un pliegue de la silla canguro, esta vez me lo colgué al cuello.

Mis mayores preocupaciones eran una calle residencial y una calle comercial donde solían instalarse vehículos sobre la ciclovía. Asumí que, desde el interior de un vehículo, sería difícil advertir la presencia de Estrella en bicicleta, con lo cual los autos podrían abrir sus puertas o moverse sin considerarla. En la calle residencial, si había un auto instalado sobre la ciclovía, yo adelantaba a Estrella, me pasaba de la ciclovía a la calzada para detenerme junto al vehículo. Con gesto grandilocuente de autoridad hacía sonar el silbato como controlador de tráfico mientras con mi brazo derecho hacía gestos de avanzar. El resultado fue efectivo y gracioso. Lo hice tres veces y las tres veces cada chofer –un hombre adulto que viajaba sin acompañante– dejaba caer el teléfono sobre el asiento del copiloto y retiraba su vehículo mientras asentía con la cabeza. En la calle comercial el

---

monta un pequeño motor a combustión –llamado «mosquito»–, convirtiéndola así en un vehículo motorizado.

<sup>13</sup> Tal como ciertos caminares permiten constatar las «temporalidades cíclicas de la vegetación» (Martínez, en este volumen), la ciclovía junto al lecho del río nos permite relacionarnos con otros ciclos vitales.

efecto fue diferente. Allí la ciclovía comparte lugar con la vereda y los vehículos, más abundantes que en la calle anterior, tienen otro carácter. Suelen ser furgones de reparto, criaturas completamente inmunes al silbato de mi autoridad fingida.

### *La serpiente bifamiliar*

Durante algunas semanas hicimos el recorrido de regreso junto a otro grupo familiar que también pedaleaba. Creamos una enorme serpiente bifamiliar. Adelante, como cabeza iba el papá de la otra familia, luego su hijo mayor, después su hija menor seguida de Estrella y yo era la cola. No recuerdo bien cómo se gestó esta formación, solo registré que se mantuvo estable en todo recorrido. Esa familia pedaleaba muy rápido para nuestra costumbre, lo que animó a Estrella a esforzarse para seguir el ritmo de sus pares. Por circunstancias de la vida, esa familia dejó de ir en bicicleta. Estrella volvió a bajar su velocidad, pero había ganado mucho en destreza y criterio. En reconocimiento, decidí nombrarla *irpa*<sup>14</sup>. En adelante ella decidiría qué ruta seguir y cómo llevarla.

Optó por evitar el lecho del río. De ida: Pío Nono, Mapocho 42K, puente del Arzobispo e «Inodoro Yáñez» (avenida Eliodoro Yáñez) hasta Antonio Varas. De regreso, lo mismo pero al revés.

Comencé a darle cada vez menos indicaciones verbales. Me limité a adelantarla cuando ella lo pedía. También me detenía junto a ella cuando era posible, para comentar alguna cosa y verificar su estado de ánimo. No obstante, todavía no alcanzaba un control pleno de su bicicleta. Por ejemplo, cuando daban luz verde, trotaba sentada en su bici para darle impulso hasta que conseguía asirse de los pedales y activar el motor con sus piernas. Eso podía tomarle tres o cuatro metros. Aún así, Estrella se fue sintiendo a gusto. Comenzó a cantar en los tramos largos. Movía los hombros cuando sonaba alguna melodía alegre y cabeceaba si escuchaba rock. Mi atención comenzó

---

<sup>14</sup> Voz aymara usada para denominar a quien oficia de guía de la comparsa de bailarines en los carnavales en el valle de Azapa (región XV, Norte Grande de Chile) y en otros lugares del espacio suradino.

a dirigirse a otros lugares. En las esquinas revisaba mi WhatsApp por asuntos laborales o para hacer fotos de Estrella. Volví a mirar las fachadas, la gente, etc. Solo la esquina de Eliodoro Yáñez con Román Díaz solía alertarme. Allí tocaba cruzar en diagonal Eliodoro Yáñez cuando el semáforo estaba en verde para las bicicletas y en rojo para los automóviles. Pero a veces los autos reaccionaban al verde que no les correspondía. Con el tiempo noté que Estrella ya había aprendido a prever aquello.

Una mañana de sábado de regreso a casa, en la esquina antes mentada, Estrella empujó su bici cuando la luz verde para bicicletas se activó y un vehículo pasó, con luz roja, a menos de un metro de ella. Estrella alcanzó a frenar y giró su manubrio para evitar el golpe. Seguimos por la ciclovía y, al llegar al semáforo de Providencia, le indiqué a Estrella que me esperara en la vereda.

Fui hasta el vehículo y le atravesé mi bicicleta delante. El chofer era un tipo como yo que iba con niños en el asiento trasero –su marsupio–. Le pedí que bajara su ventana y le conté lo que había pasado. Me dijo: «No la vi, no me di cuenta, disculpa». Yo le dije: «Tu respuesta no me basta, si la hubieras matado, ¿me dirías lo mismo?». Estuvimos dando vueltas verbales en círculo más de un ciclo del semáforo. Hice fotos de su patente y regresé a la vereda. Estrella me preguntó:

—¿Ese era el auto que casi me choca?

—Sí.

—No vuelvas a pelear, papi. Puedes decirle algo y seguir, pero no te detengas a pelear con un chofer ni toques su auto. Es peligroso.

Cruzamos avenida Providencia y nos detuvimos un rato en el árbol de Your Name. Ahí tomé apuntes de lo sucedido y bebimos agua. Ahora me parece que Estrella buscaba cuidarme, cuidarnos y cuidar a una serpiente cuya existencia todavía era desconocida.

Un mes después, a fines del 2021, sufrí un esguince de rodilla. El recorrido que aquí narro quedó guardado, lo mismo otros que hacía con Niñalobo. Comencé a usar una rodillera ortopédica y

con Estrella buscamos otras maneras (metro y micro<sup>15</sup>) de llegar al parque Inés de Suárez. Así sobrellevamos la movilidad por un par de meses. Recién en febrero pude retomar la bicicleta.

## NOSO3 EN BICI

Ya casi llegado marzo, Niñalobo pidió sumarse a las actividades que Estrella hacía en el parque Inés de Suárez. Además, quería andar en bicicleta con su hermana y conmigo, lo cual era algo poco habitual. Entonces nos constituimos en un «noso3». Léase: «nosotres», juego léxico entre lenguaje inclusivo e indicación numeral, porque efectivamente se trata de una primera persona plural conformada por tres personas de distinto sexo entre sí.

Al principio este noso3 no fue fácil para mí. Me cuesta lidiar con las fluctuaciones emocionales que suceden en las dinámicas entre mis hijas<sup>16</sup>. Pueden pasar de momentos de máximo amor y complicidad, a declararse un odio visceral y eterno. En nuestro recorrido, algunas rencillas domésticas pasaron a suceder en la ruta. Ya lo había vivido antes caminando por la calle, en metro, en micro, etc. Pero que detuvieran sus bicicletas en plena ciclovía para sobrellevar una discusión, superó mis distopías. Intenté sortear estas situaciones, de manera preventiva, con una nueva regla: en bicicleta se conversa con pocas palabras y las discusiones se reservan para la casa. No sirvió para evitar la aparición de esas discusiones, pero invocar la regla permitía desvanecerlas.

Prontamente este noso3 dejó de ser una anécdota y se convirtió en una práctica habitual de aprendizaje en movimiento con la cual Estrella y Niñalobo se mostraron muy comprometidas.

---

<sup>15</sup> Corresponde a un autobús de tránsito rápido que hacer parte de un sistema de transporte. Fuera de Chile es llamada bus, ruta, camión, colectivo, flota, bondi, guagua, villavesa u ómnibus. (N.E.E.)

<sup>16</sup> Me refiero a lo que en psicología se conoce como «rivalidad fraterna».

### *Kimsantin amaru*

Nos3 en bicicletas conformamos un cuerpo longilíneo, formado por tres volúmenes comunicados por intersticios de movimiento. Somos una serpiente discontinua: un cuerpo-bicicleta seguido de un espacio-tiempo de movimiento seguido de otro cuerpo-bicicleta seguida por un segundo espacio-tiempo de movimiento seguido por un tercer cuerpo-bicicleta.

Dado que es un cuerpo animado formado por tres seres vivos, a modo de prototipado conceptual, le llamaré *kimsantin amaru*. Este nombre agrupa tres voces quechua.

/amaru/ denomina a «dragones» y «serpientes» (González Holguin, 1608, p. 16).

/kimsa/ corresponde al sustantivo numeral «tres».

/ntin/ sufijo que permite expresar las ideas de «inclusivo, con implicaciones de totalidad, inclusión espacial de una cosa en otra e identificación de dos elementos como miembros de la misma categoría» (Platt, 1978, p. 1096).

Conceptualmente, Kimsantin puede vincularse a la noción político y territorial de Tawantin suyu<sup>17</sup>, esto es, «cuatro regiones unidas entre sí» (Rostworosky, 1999, p. 19), y con la noción dialógica de Yanantin<sup>18</sup>, que puede ser traducida literalmente como «los que se ayudan unidos en una sola categoría» (Platt, 1978, p. 1096). Me pareció que la potencia metafórica de esa mutua inclusión de entidades diferentes entre sí que pasan a comportarse, de manera unida y colaborativa, como una misma categoría sería apropiada para dar nombre a la criatura que conformamos en bicicleta y en movimiento. *Kimsantin amaru* es el principal hallazgo empírico de esta investigación y el resultado conceptual de este relato.

Ahora, voy a describir un poco más este nuevo cuerpo. Cuando esperamos la luz verde en alguna esquina la serpiente se enrosca y ocupa un diámetro de 2,5 metros. Apenas la luz cambia, se expande y

---

<sup>17</sup> Nombre quechua de lo que solemos llamar «Imperio inca» o «Imperio incaico».

<sup>18</sup> Que puede aludir a personas, a abstracciones filosóficas, a objetos o a elementos estéticos.

alcanza los 6 o 7 metros de longitud por cerca de 80 cm de ancho. Ya en movimiento, suele tener entre 8 a 10 metros de largo. Kimsantin se despliega, de cabeza a rabo, así: Estrella, Niñalobo y yo. Estrella es la *irpa*, decide las rutas, las variantes, las velocidades y las detenciones. Niñalobo va al medio, gusta de cantar, practicar piruetas y poner su atención fuera de la ciclovía. Y yo soy la cola, alerta a las posibilidades de la ciudad. Si alguien quiere detenerse para tomar agua, (des)abrigarse, guardar algo, etc., lo hace cuando encuentre un lugar apropiado para ello y allí se detiene toda la serpiente.

Si vamos a enfrentar algún cruce considerado peligroso, la cola adelanta y se detiene para crear una contención al flujo vehicular, mientras el resto del cuerpo pasa hasta que la cola vuelve a quedar en su lugar. Si toca bloquear una esquina donde los autos ocupan dos pistas al virar, entonces la cola debe bloquear al primer vehículo de la primera pista antes de que ese auto complete su viraje, así ese auto contiene el flujo de esa pista y los que doblan en segunda fila son contenidos por el cuerpo-bicicleta de la cola en sí, mientras las otras partes del cuerpo de la serpiente cruzan la calle en cuestión.

Desde el Estallido Social (octubre de 2019), algunos semáforos llevan una vida irregular. Es común que en intersecciones importantes de las comunas de Providencia, Recoleta y Santiago estén apagados. Cuando eso sucede, el tránsito vehicular y peatonal debe esperar a que se produzca una pausa en las avenidas para atravesarlas. En ese momento, la cola de Kimsantin avanza y bloquea la trayectoria de los automóviles mientras con gestos anima a la gente a cruzar la calle. A medida que los seres peatonales ocupan la calzada, la cabeza y el tronco van cruzando la calle. Por su parte, la cola se mantiene a un costado de la serpiente –ubicada entre el resto de su cuerpo y los automóviles– y se mueve atenta a que ningún auto intente pasar.

Cuando la serpiente está enroscada solemos tocarnos, mirarnos y reír(nos). Estrella ofrece abrazos y cosquillas. Niñalobo se acerca sutilmente para recibir cariño. Yo extendiendo mis brazos para apacharlas en ese ratito. Enroscados destacamos cualquier novedad en la ruta y recordamos anécdotas que sucedieron cerca de donde estamos en ese momento del recorrido. Narramos hechos recientes

para comenzar a distinguirlos como anécdotas propias. Ya en movimiento podemos jugar «Suzuki», «Poncho» o «Fiscal sin devuelta»<sup>19</sup>.

### *Niñalobo y Santiago*

En este tiempo Niñalobo pasó sin intermedios de una bicicleta aro 20" a una de aro 27". En mi opinión esto implicó dos grandes ejes de mutación. Por un lado, debió aprender a operar una máquina mucho más grande que la anterior. Si bien disponía de estatura y destrezas más que suficientes para hacerlo, esto requiere de un espacio-tiempo que no le fue concedido. De un día para otro las curvas de la ciudad se le hicieron más estrechas, su cuerpo-bicicleta se hizo más extenso, su manubrio más amplio y su velocidad aumentó. Ahora debía saber cuándo y cómo pasar los cambios de su bicicleta de acuerdo a las variaciones del trayecto, y debía lograrlo en un contexto con pocas condiciones propicias para esos aprendizajes: calles céntricas de la ciudad de Santiago en horario hábil.

Acá entra el segundo eje de mutación. Hasta octubre del 2021, cuando ella pedaleaba, la ciudad la trataba como a una cría que andaba en bicicleta por calles adultas (o adultificadas). Le daban la preferencia para pasar, si se detenía guardaban una distancia y velocidad prudentes, le sonreían, la halagaban: «¡Uy! qué bien andas en bicicleta», etc. Por mi parte, recibía mi tajada de halagos en forma de sonrisas, pulgares arriba con guiño cómplice y frases como: «Bien ahí, papito». Todo lo anterior de parte de ciclistas, caminantes y automovilistas.

A finales de octubre del 2021, Niñalobo retomó recorridos que dominaba con su aro 20" pero ahora en su aro 27" y la ciudad cambió por completo. Me refero a la ciudad como entidad relacional. Por un lado, la relación de su cuerpo-bicicleta con las materialidades persistentes (el ancho de la vereda, por ejemplo) y las materialidades insistentes (las otras bicicletas) de la ciudad había cambiado.

---

<sup>19</sup> Juegos que consisten en identificar ciertos tipos de vehículos e indicarlos antes que el resto del grupo.

Pero también cambió la manera en que la ciudad la trataba. Si ahora se detenía a mitad de una ciclovía recibía improperios y la esquivaban a corta distancia sin desacelerar. Perdió toda preferencia en los cruces y en zonas compartidas con peatones.

También me dio la sensación de que ya nadie entendía, al vernos, que éramos un padre con su hija todavía niña. Nos trataban como si fuéramos un par de ciclistas en condiciones de plena adultez. Niñalobo, en su nueva bicicleta, pasó a ser una adulta en/para (sus recorridos en el centro de) la ciudad de Santiago. Más allá de esta expectativa que la ciudad depositó sobre ella, Niñalobo todavía no aprendía a detenerse a tiempo o a evitar sorpresas en la ruta en su nuevo cuerpo-bicicleta. Una vez chocó contra un gran basurero que estaba en la ciclovía, pues desestimó la distancia a la que debía activar los frenos. A veces se subía a la vereda sin pretenderlo, incrustaba su manubrio en una señalética o topaba con algún hormigón urbano (como el borde de algunos puentes). Fue como una abrupta adolescencia para ese cuerpo-bicicleta. Cuando digo que la ciudad la trataba como adulta, también me hago parte. Sin notarlo, dejé de darle indicaciones verbales. Ya no le advertía con palabras las posibilidades del devenir de su cuerpo-bicicleta, sino que la adelantaba buscando que ella emulara los movimientos de mi cuerpo-bicicleta. Pero eso no lo noté hasta varias semanas después, con una gran lluvia que narraré más adelante.

### *La energía estelar*

Un dilema fundamental en la vida de Kimsantin es la energía de Estrella. A veces sus piernas se resienten por la actividad física o su concentración decae por el hambre, el sueño y el frío. Puede requerir descansar, beber agua o abrigarse durante nuestro recorrido habitual.

Si Estrella sale muy cansada del parque Inés de Suárez, entonces Kimsantin no puede tomar de inmediato la ciclovía. Toca esperar a que Estrella tenga la energía suficiente para hacerlo. A veces basta un galletón, pero en otras es una empanada lo que permite iniciar la ruta.

Hay un hito que, de manera inesperada, marcó un salto energético estelar. Una mañana nos<sup>3</sup> fuimos en bicicleta a un museo ubicado 5 km al poniente de nuestro recorrido habitual. Al regreso, la pendiente de la ciudad hizo que Estrella pidiera tres largos descansos. Pensé que esa tarde ella apenas podría pedalear, pero fue todo lo contrario. Ya rumbo al Inés de Suárez, cuando llegamos a la Mapocho 42K, aceleró rápidamente en plena subida. Así lo hizo desde ese día en adelante. Con Niñalobo nos tomó algunas semanas acostumbrarnos a este cambio en el pedaleo de Estrella.

### *Sincronicidad*

Otro dilema fundamental en la vida de Kimsantin es la sincronización de nuestros cuerpos-bicicletas. Mes a mes las niñas han ido creciendo. Eso se evidencia en que han aumentado el aro de bicicleta, altura de sillines y distancia entre cuerpo y manubrio. Las fluctuaciones de sus cuerpos en estos meses de recorrido pueden medirse en centímetros, en kilos y en números de calzado<sup>20</sup>. También ha cambiado la relación que tienen con sus propios cuerpos, sobre todo por el punto de inflexión que implicó pasar de una vida confinada en un departamento a moverse casi todos los días en bicicleta para llegar a otros lugares a moverse.

Mi cuerpo tampoco ha estado exento de alteraciones. Junto a las propias del envejecimiento y el postconfinamiento, pasé por distintas instancias a lo largo de este registro. En septiembre del 2021 no me era fácil mover mi bicicleta con una Estrella de 20 kilos encima, más su equipaje. La inercia era tan dominante que pedaleando no quería cambiar de trayectoria, ni detenerme, ni cambiar la velocidad. Cuando ya pude controlar mi bicicleta con Estrella en su silla canguro, pasé a pedalear justo detrás de ella y a su velocidad, lo cual me demandaba equilibrio y sutileza. Después vino el esguince. En esos dos meses sin pedalear mi cuerpo agregó 12 kilos a sus reservas y muchos

---

<sup>20</sup> Sumando el crecimiento de ambas, durante este trabajo de campo, tenemos 10 centímetros de estatura y 6 kilos en total. Estrella pasó de talla de calzado 31 a 33 y Niñalobo, de 35 a 36.

dolores de espalda. Retomar la bicicleta descargó mi cuerpo de peso y malestar, justo cuando apareció marzo del 2022. Había dejado de trasladarme regularmente al trabajo en marzo del 2020 (por el confinamiento sanitario) y ahora debía volver a hacerlo. Lidar con mis propias preocupaciones al momento de ser parte de Kimsantin era difícil. A veces quería llegar pronto a destino para resolver de manera urgente algo que ahora me parece nimio. Más de alguna vez contesté mensajes innecesarios que me dejaban pensando, que me sacaban del recorrido, que me restaban de la serpiente. Permitía que el teléfono inteligente tomara decisiones sobre dónde y cuándo poner mi atención y mi intención.

En síntesis, Kimsantin está formado por tres cuerpos-bicicletas que buscan coordinarse entre sí y que están constantemente cambiando. Cambian sus corporalidades y sus movilidades a lo largo del tiempo (semanas, meses), a la vez que responden a las condiciones del día a día. Nos involucramos desde lo que somos en cada instante.

*«No me atrevo, todavía»*

Pocas fueron las veces en que intercambiamos palabras con choferes de vehículos. Eran situaciones muy apreciadas por Estrella y Niñalobo. Fueron discusiones o conversaciones que, al llegar a casa, se las contaban en colores a su mamá. Un sábado por la mañana íbamos con Estrella de regreso. Nos tocó andar un buen rato por la ciclovía de E. Yáñez junto a una enorme camioneta negra 4x4. Al principio, me molestaba su ruido y me preocupaba su tamaño. Al rato noté que el chofer miraba con atención a Estrella y en el asiento de atrás –en su marsupio– acarreaba tres niñas que también la observaban.

En un semáforo él me dijo: «Yo ando hartos con ellas en bicicleta, pero no me atrevería a andar así». Sonreí, sin saber bien qué decir. Las tres niñas bajaron el vidrio de su ventana para saludar a Estrella.

Al semáforo siguiente le dije: «Anímate, al principio es un poco difícil, pero luego te acostumbras y ellas lo pasan chanco<sup>21</sup>». A lo cual me respondió: «Bueno, no me atrevo. ¡Todavía!».

### *Con la lluvia se hizo evidente*

Un día de lluvia en que Estrella hizo fiebre se quedó en casa. Fuimos con Niñalobo por la ruta habitual. Esa tarde, cuando salimos corría ese viento tibio que anticipa grandes aguaceros. Me sentía lleno de vida y muy contento de poder compartir esa sensación con Niñalobo. Al regreso, ya de noche, llovía intensamente. Indiqué a Niñalobo que no era problema mojarnos hasta el tuétano, pues en casa podríamos abrigarnos y tomar algo calentito. Por mi parte, guardé mis anteojos, pues serían más que inútiles con lluvia.

El tramo por Antonio Varas fue tranquilo. A veces algunos autos levantaban aguas desde la calzada a la ciclovía, pero nada inquietante. Las dificultades comenzaron después del cruce diagonal en Román Díaz. Al cambiar de costado de la calzada, quedamos en la parte baja del desnivel. Nuestras ruedas comenzaron a hundirse a medida que avanzábamos. Ya no era posible identificar los bordes de la acera ni de la ciclovía. Animé a Niñalobo a seguir pedaleando. Le molestaba el frío en las manos y no poder encontrar un punto donde apoyar los pies para detenerse.

Al llegar a avenida Providencia había muchísima agua. Era imposible verificar siquiera la presencia de la ciclovía junto al parque. Una opción era tomar la calzada y seguir entre los vehículos. Pero con lluvia me pareció muy peligroso, así es que opté por hacer el camino habitual y suponer la ubicación de la ciclovía. No era cómodo pedalear entre el oleaje que generaban los vehículos. Noté, por el reflejo de las luces de los autos, que ya en avenida Andrés Bello se veían el asfalto de la calzada y un trozo de vereda. Decidí adelantar a Niñalobo para dejar mi bicicleta en la esquina y regresar a ayudarla. Estacioné apenas salí del agua y volví a buscarla. Ella venía

---

<sup>21</sup> «Pasarlo chanco» es un chilenuismo que expresa la emoción que se tiene al disfrutar de un momento muy entretenido.

pedaleando muy enojada. Se había caído al agua y había logrado remontar la situación. Retomé mi bicicleta y cruzamos el puente de la manera usual, aunque esta vez completamente mojados.

Ya en avenida Santa María nos detuvimos a un costado de la ciclovía. No podía determinar la magnitud de su caída y claramente ella estaba muy molesta conmigo por haberla dejado atrás. Hablamos un rato y seguimos por la ruta acostumbrada.

Días después, comprendí que había tratado a Niñalobo como si fuera mi par ciclista y no como mi hija niña. Busqué darle asistencia en ruta a quien merece mi regaloneo. Hice lo que la ciudad hace con ella, la traté como una persona adulta y pasé por alto las particularidades de su cuerpo-bicicleta, de su experiencia y de su emocionalidad.

## CANSANCIOS Y GRIPES

Para mayo del 2022, Kimsantin recorría las calles tres o cuatro veces por semana. Mi satisfacción era máxima pues además yo iba en bicicleta al trabajo (y, al menos una vez por semana, me acompañaba Niñalobo). Pero el invierno avanzaba. Las voces que en pleno verano invocaban con un vitalizante «¡Hoy nos vamos en bici! ¿Cieeeeerto, papi?», ahora pasaron a buscar maneras de evitar la bicicleta con un desganado «hoy no nos vamos en bici, ¿cierto, papi?». Mi pareja comenzó a preocuparse por la noche. Este relato comenzó poco antes del equinoccio de primavera del 2021, cuando el atardecer era cerca de las 19:30 horas. Ya pasamos el equinoccio de otoño, atardece antes de las 18:00 horas<sup>22</sup>. Eso implica que Kimsantin regresa al hogar a través de esa oscuridad iluminada de la urbe nocturna.

Estrella comenzó a evidenciar cansancio. Un día se pegó un tremendo estirón y pareció que toda la energía que tenía para pedalear la había usado en crecer.

---

<sup>22</sup> Cabe señalar que en la zona central de Chile los relojes se atrasaron una hora el primer sábado de septiembre del 2021 y, a comienzos de abril del 2022, se adelantaron una hora, como parte del habitual cambio entre horario verano y horario invierno. Esto implicó que, entre esas fechas, disponíamos de luz natural al momento del regreso vespertino.

Además, aparecieron las gripes. A veces a alguna de mis hijas le tocaba quedarse en reposo. Cuando quien guardó descanso ya podía retomar las actividades, por precaución, mi pareja nos pedía ir en micro o incluso en taxi si la tarde estaba muy fría. Debo sincerar que yo creo que pedalear ayuda a recuperar la salud. Sin embargo, la crianza se desenvuelve en el marco de acuerdos. Además, las amenazas del COVID y la influenza sumadas al temor a ser considerado un padre negligente me tornaron cauto. También aumentaron las lluvias. Niñalobo prefería evitar pedalear cuando se avecinaban chubascos.

Por último, nuestro recorrido habitual fue alcanzado por la sorpresiva modificación de la ciclo vía de E. Yáñez. En la última cuadra antes de llegar a Antonio Varas, fue desmontada sin previo aviso y sin el sustento de una señalética (u otra materialidad) adecuada. Eso aumentó el riesgo al entrar o salir de la ciclo vía en la esquina de E. Yáñez con A. Varas, pues los vehículos parecían reclamar su curso ancestral y amenazaban con entrar a la ciclo vía.

Todo lo antes mencionado –junto con la fecha de entrega de este capítulo– parecía señalar el oportuno final de este trabajo de campo. Cierro aquí este relato, justo en semanas en que la serpiente hiberna<sup>23</sup>.

## REFLEXIONES DESDE KIMSANTIN

Estoy convencido de que la calle es una instancia propicia para proponer experiencias de aprendizaje a niñas, niños y adolescentes. Además, tengo claro que es una oportunidad de aprendizaje para quienes ejercemos labores de cuidado y crianza, que nos acerca a nuevas maneras de ser y hacer familia, maneras de criar, maneras de establecer relaciones entre la adultez y la infancia, entre lo productivo y lo reproductivo, entre los cuerpos que se mueven por las calles. Considerada así, Kimsantin es una serpiente que encarna momentos de crianza en movimiento, y podría permitir pensar y vivir la ciudad de maneras más conciliadoras con los procesos reproductivos. Para

---

<sup>23</sup> Debo reconocer que para nosotras Kimsantin es una opción entre varias. Podemos cambiar nuestra corpomovilidad haciendo ajustes de tiempo y presupuesto.

cerrar este capítulo, compartiré acá algunas reflexiones personales a modo de retrospectiva del relato.

### *Marsupialización*

Me parece que la metáfora del «marsupio» para denominar al gesto-dispositivo con el cual transportamos crías puede traer maneras cariñosas de comprender ese proceso. Si entendemos la upa, ir de la mano, portear en fular<sup>24</sup>, el coche para bebés, el asiento trasero del auto, la camicleta<sup>25</sup>, etc., como bolsas marsupiales, entonces adquieren un sentido orgánico y vital, pues forman parte de un cuerpo que cuida la relación (de crianza) entre dos o más cuerpos.

Me parece que los marsupios podrían ser comprendidos como una materialidad (el dispositivo en sí mismo) y un gesto (o muchos) que permiten el movimiento conjunto de dos o más cuerpos en una relación de crianza. Además, que los marsupios puedan ser heredados (como fulares, coches, bicicletas, etc.) y/o compartidos (como sucede con el transporte público) permite reflexionar sobre otros matices de las relaciones de parentesco y sobre posibles roles de la ciudad en la construcción de la familia y de lo familiar.

### *Narrativas infantiles*

A lo largo de esta investigación evidencí cómo nacieron muchos cuentos, juegos, metáforas, etc., que quedaron encarnados en el recorrido. Fueron engendrados por Estrella, Niñalobo y por mí, en ese encuentro entre noso3. Me parece que constituyen una valiosa señal que nos invita a considerar como ciertas, atingentes y legítimas las narrativas elaboradas por niñas y niños. En particular, desde su corporalidad-movilidad, para comprender la ciudad y contribuir a ella.

---

<sup>24</sup> Ver Mora (2018).

<sup>25</sup> Ver Mora (en prensa).

## *Yo en Kimsantin*

Kimsantin puede ser comprendida como un ejercicio de coordinación y mutua inclusión de tres cuerpos-voluntades y también de tres experiencias-expectativas.

Por mi parte, no tendría mucho sentido hacer solo el recorrido habitual de Kimsantin. Mi actividad es acompañar a mis hijas a sus actividades y, hacer el recorrido en conjunto se transformó en nuestra actividad y nos transformó en Kimsantin. Cuando no soy parte del cuerpo de Kimsantin, mis movimientos son más veloces. No solo pedaleo más rápido, sino que además ignoro algunas grietas o fisuras que constituyen obstáculos para Kimsantin. Cuando decido hacer un cambio de ruta no debo informarlo o negociarlo con nadie más. Soy solo un cuerpo-voluntad. Si me detengo, esa detención dura hasta que decido continuar. Cuando una voluntad de Kimsantin se detiene el resto aprovecha de tomar agua, (des)abrigarse, acomodar su mochila, contestar mensajes, etc., y entonces toca esperar a que las tres partes de su cuerpo estén listas para retomar la ruta.

Pertenecer a Kimsantin me abre otras posibilidades: compartir espacio-tiempo con mis hijas, exponerlas a experiencias de aprendizaje, hacer actividad física mientras las acompaño a sus tareas, sentirme cuidado y querido, etc. Y para suceder en esas posibilidades debo ejercitar habilidades de coordinación e inclusión con mis hijas.

## *Estrella, ¿irías sola?*

Finalizado este trabajo de campo, una vez le señalé a Estrella la posibilidad de hacer el recorrido aquí abordado sola. Sin su hermana y sin mí. Su respuesta fue: «¡Ni pío! ¿Te imaginas no hay semáforos? Tú tienes que estar ahí para detener a los autos. Yo quiero andar con mi semáforo portátil hasta los 19 [años de edad]. Al menos hasta los 14 [años]».

Me parece que su respuesta entrega varias claves. La dificultad que enuncia para desistir de hacer el trayecto sola no guarda relación con su propio cuerpo-movilidad: no le preocupan requerir alguna

asistencia personal, perderse, cansarse o sentirse incómoda por ir-estar sola. Esas son mis aprehensiones al respecto.

Comprendo de la siguiente manera el dilema que ella (se) plantea: si la ciudad (entendida como una entidad que regula el tránsito de sus habitantes) deja de funcionar apropiadamente, entonces la ciudad (entendida como las personas que la habitan) no le va a permitir circular apropiadamente. Por ello, mientras considere que su cuerpo-movilidad no puede servirle a sí misma de «semáforo», procurará contar con mi corporalidad para ello<sup>26</sup>.

Esta es una alerta para la relación de confianza entre la infancia y la ciudad. Muchas veces planteamos que niñas y niños no tienen la preparación suficiente como para estar en el espacio-tiempo público. Nos preocupan la delincuencia, el acoso y otras formas de violencia, pero desconocemos que la propia regularidad de la ciudad no está preparada para acoger a la infancia.

La preocupación de Estrella no es que los semáforos fallen, sino que las personas a su alrededor le fallen. Y, más aún, que le fallen cuando ella quiera cruzar la calle, es decir, piensa que le pueden fallar cuando ella pretenda hacer lo mismo que cualquier habitante de la ciudad. Aquí subyace una expresión clara de inequidad urbana entre adultez e infancia, la cual también existe entre corporalidades-movilidades normocentradas y corporalidades-movilidades divergentes. En esta ciudad, infancia y familia se constituyen en disidencias.

### *Niñalobo, ¿cómo te tratan?*

Cerrado el trabajo de campo, le pregunté a Niñalobo si sentía que la ciudad la trataba de manera diferente en su paso de una bicicleta aro 20” a una aro 27”. Me dijo: «Sí, ya no soy una niña chica que anda en bici por gusto, ahora soy una joven que va en bicicleta a todos lados».

---

<sup>26</sup> Recordé la escena del niño japonés que detiene el tráfico de una carretera con solo alzar una bandera amarilla con un gesto prestablecido, en la serie Hajimete No Otsukai (Ōuchi, 1991). Ese niño sabe que su cuerpo-movilidad le basta para detener el tránsito cuando decida cruzar la vía vehicular.

Su respuesta me anima a varias interpretaciones. Por un lado, el paso de una cilindrada considerada infantil a una asociada con cuerpos adultos implicó su paso de «niña chica» a «joven». Esa es la percepción que ella tiene de cómo es percibida por las otras personas que hacen ciudad con ella.

Además, cambió la interpretación que se hace de su presencia en el espacio-tiempo público. Con un aro 20" la gente la trata como alguien que anda en bicicleta «por gusto», es decir, sin ánimo de cumplir obligaciones, sino por mero placer u ocio. Esto me parece crucial pues, desde temprana edad, ella ha usado la bicicleta para dirigirse a lugares adonde va por obligación (o para acompañarme en mis obligaciones) y solo los domingos puede hacerlo por diversión. En cambio, con un aro 27" siente que la gente considera que ella «va en bicicleta a todos lados». Esto incluye usar la bicicleta por entretención pero también –y principalmente– como parte del cumplimiento de deberes.

Dado que para la ciudad (y en la ciudad) ella no anda de paseo (noción sinuosa y multiforme) sino que se traslada (noción lineal y uniforme), se espera de ella una serie de comportamientos y habilidades propias de quien tiene práctica en lo que hace y que comparte un objetivo común con quienes se mueven cotidianamente por la ciudad: llegar rápido a destino.

Como va «a todos lados», entonces la expectativa es que ella conozca las rutas, las maneras, los horarios y las particularidades de cada pedacito de ciudad desde su cuerpo-movilidad, es decir, en bicicleta y, puntualmente, en *su* bicicleta.

Me permito extender –a la vez que sintetizar– la interpretación que hago de su respuesta: el paso de aro 20" a aro 27" implicó su paso del ámbito reproductivo (va en bicicleta como parte de una actividad familiar recreativa) al ámbito productivo (va en bicicleta a cumplir con sus tareas personales), aunque sus recorridos siguen teniendo el mismo cariz: son una actividad familiar y los hace(mos) para cumplir con sus deberes.

## KIMSANTIN AMARU NACIDA ESTÁ

Cabe señalar que al momento de cerrar esta edición, Kimsantin sigue habitando la ciudad. Culmina acá el relato del nacimiento de esta criatura engendrada por el movimiento de tres humanos en bicicleta que se incluyen mutuamente entre sí para formar esta serpiente marsupial, que se comporta como una sola entidad sin dejar de ser la unión de tres que procura(n) el cuidado de noso3.

De cierta manera, Kimsantin vive (en) experiencias cotidianas que generan sentidos de lugar, en una práctica socialmente producida que incluye las materialidades que participan de ella dentro de una «socialidad material», es una serpiente que nos ayuda a «comprender que habitamos un mundo que compartimos» (Martínez, en este volumen). Kimsantin nos permitiría abordar preguntas, tales como «¿Qué posibilidades ofrece el espacio de la ciudad para la emoción, el cuerpo, el pensamiento y el comportamiento en movimiento?» (Vergara y Concha, en este volumen), pues es en sí misma una de esas posibilidades hecha cuerpo. Kimsantin es también una forma de «confianza corporeizada», se trata de un viaje acompañado y compartido que se convierte «en un espacio para el aprendizaje progresivo y recíproco de los hábitos y capacidades de cada uno, desde el cual contribuimos, sin obviar nuestras diferencias» (Muñoz, en este volumen). Su cuerpo constituido de seres humanos y bicicletas, entretejidos por parentescos, que se mueven relacionamente entre sí, nos permite hacer ciudad y hacer familia, pues nos vincula concreta y afectivamente con la calle a la vez que resguarda, consolida y promueve acciones de mutuo cuidado en varios sentidos. Nos permite jugar, conversar, enseñar, querer, aprender, regalinear, movernos, etc. Y nos presenta posibilidades interpretativas para comprender la cuerpo-movilidad junto a nuevos horizontes que nos motiven a proyectar futuros deseables para nuestras ciudades.

Por último, este capítulo busca también ser una invitación metodológica. Primero, a problematizar vivencias particulares de corporalidad y movimiento. Segundo, a prestar mayor atención a ciertos recorridos cotidianos para transformarlos en maneras de conocer dichos recorridos cotidianos. Tercero, a llevar registro testimonial de

nuestra movilidad habitual para luego reflexionar sobre ella. Cuarto, a evidenciar acontecimientos globales en prácticas domésticas. Y, por último, a involucrarse de manera activa con la calle como espacio-tiempo de crianza y de mutuo cuidado.

Sin duda, existen otras serpientes, otros marsupiales y otras bestias<sup>27</sup> que nos podrán acompañar a imaginar dinámicas urbanas y familiares más amorosas que las actuales, a través de la experiencia y la experimentación.

## REFERENCIAS

- Appelhans, C. (Director). (2021). *Wish Dragon* [Película]. Columbia Pictures.
- Carreño Calderón, A. (2010). *Cuerpos y almas migrantes: ensayos sobre la noción de persona andina y la gestión del sufrimiento en nuevos territorios*. VII Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, San Pedro de Atacama. Disponible en <https://www.aacademica.org/vii.congreso.chileno.de.antropologia/49.pdf?view>
- Cortés, I. (2020). Performance política y protesta social callejera en América siglo XXI. Disponible en <https://socialesehistoria.udp.cl/estudiantes-de-historia-crean-ensayos-y-podcast-que-retratan-las-movilizaciones-sociales-surgidas-desde-el-estallido-social/>
- Espinosa, C. y Campos, L. (2020). 18-O. *Una radiografía desde la academia*. Santiago de Chile: Universidad Academia de Humanismo Cristiano.
- González Holguin, D. (1608). *Vocabulario de la lengua general de todo el Peru llamada lengua Qquichua, o del Inca*. Lima.
- Greene, R. (2022). *Crónicas alienígenas*. Santiago de Chile: Editorial Aparte.
- Los Frutantes. (2020). *El blues de la bicicleta*. En + amor - sodio [álbum].
- Martínez, S. (2018). Más que poner un pie delante del otro. En M. Tironi y G. Mora (eds.), *Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos en la ciudad*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Montero, V. (2016). Hechizos. Disponible en <http://www.valentinamontero.com/2016/01/hechizos/>
- Mora, G. (2018). Criar hijas, crear ambientes. En M. Tironi y G. Mora (eds.), *Caminando. Prácticas, corporalidades y afectos* (pp. 171-198). Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Mora, G. (En prensa). Breve bestiario de movilidad familiar. En P. Jirón e I. Figueroa (eds.), *Movilidades y territorios*.

---

<sup>27</sup> Como las hormigas y los conejos que se observan en las atmósferas de los mercados (Concha y Avilés, en este volumen) o ese aparato de compañía que otros llaman burro (Muñoz, en este volumen).

- Ōuchi, J. (Creator). (1991). *Hajimete No Otsukai (Mi primer mandado)*. [Serie]. Nippon TV.
- Platt, T. (1978). Symétries en miroir le concept de yanantin chez les Macha de Bolivie. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 33(5/6), 1081-1107.
- Pumarino, N. y Muñoz, D. (2021). Atravesar el estallido social: mujeres caminantes e incertidumbre en la ciudad de Santiago. *Revista INVI*, 36(101), 109-148. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582021000100109>
- Rostworosky, M. (1999). *Historia del Tahuantinsuyu*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Shinkai, M. (Director). (2016). *Kimi no Na wa (Your Name)*. [Película]. Tōhō.
- Tokita, H. (Director). (1991). *Yawara!*. [Serie]. Madhouse.

# METODOLOGÍAS



PERMISO PARA CORTAR: METODOLOGÍAS  
RESPONSABLES, EMPÁTICAS  
Y COMPROMETIDAS EN LOS PROCESOS  
DE INVESTIGACIÓN

*Karen Seaman Cuevas*  
*Nicole Pumarino Orbeta*

*Permiso para cortar*  
*La flor del entendimiento*  
*La hierba de la esperanza*  
*La hojita del sentimiento*

(En los jardines humanos, Violeta Parra, 1984)

En la tradición popular que rescata Violeta Parra desde el campo chileno, las artes de la curación por medio de hierbas medicinales traen consigo una forma cuidadosa de comportamiento relacional entre quien extrae las hojas y el árbol o arbusto del cual son extraídas. Se solicita un «permiso para cortar», un gesto de reverencia y consideración hacia la planta que entregará una parte de sí misma para sanarnos de la enfermedad, cambiarnos el estado de ánimo o despertar nuevas emociones. Esta relación entre

lo humano y lo más qué humano<sup>1</sup> es un proceso que tiene como resultado una transformación para ambas partes. ¿Cuándo comienza esa transformación? La recolección de las hierbas entregará como resultado la preparación de los brebajes, pero es el gesto, la reverencia, la irrepetible relación entre las partes, el momento que inicia un acto transformador.

Al revisar un proceso investigativo donde el objeto de estudio se realiza con personas y sus múltiples relaciones con otras personas, seres, espacios y cosas; hacemos una analogía con este «permiso para cortar». Usando la metodología autoetnográfica de la ONG La Reconquista Peatonal, que consiste en bitácoras de papel –llamadas diarios-móviles– que se entregan a caminantes para que registren sus experiencias cotidianas, este capítulo busca reflexionar en torno a la importancia de los procesos más allá de los resultados obtenidos. En este sentido, vemos los diarios-móviles como una herramienta de registro con información incompleta, puesto que la invitación es a registrar con total libertad lo que sea evoque usar un diario como compañía en los recorridos a pie. De esta manera, en ocasiones aparece el espacio con dimensiones y materiales, en otras historias de amor y recuerdos de infancia, y con frecuencia la emocionalidad y afecto que despierta el desplazamiento por ciertas calles y barrios, entre otras muchas categorías que podríamos mencionar. La invitación de registrar en papel la experiencia cotidiana se vuelve un acto de toma de conciencia, considera lo individual por sobre lo universal para abrirse a lo colectivo y reconoce las prácticas relacionales que suceden en el espacio.

¿Con qué se queda la persona que llena un diario? ¿Qué es lo que *tomamos* como investigadoras durante el proceso para llegar a *nuestros* resultados? ¿Cómo se *produce* el conocimiento en una investigación de este tipo? Para abordar estas preguntas proponemos una aproximación desde la ética y el enfoque feminista, que

---

<sup>1</sup> Usaremos el término más que humano traducido del inglés *more-than-human*, concepto utilizado por Stephanie Springgay y Sarah Truman desde una perspectiva ética y política de lo que pasa cuando caminamos con conciencia de otros seres y cosas, en el libro *Walking methodologies in a more-than-human world: WalkingLab*.

va desde el reconocimiento del *otro* hasta el despojo del poder que otorga la posición de quien investiga.

## PERMISO PARA CORTAR

Las inquietudes aquí planteadas se sitúan en la comprensión, a *través de otros*, de ciertos fenómenos en un determinado contexto explorados mediante el acto de caminar. En este sentido, abordaremos el recorrido de este texto posicionadas en nuestra propia práctica como investigadoras.

Durante los últimos años hemos recolectado experiencias de personas que caminan en distintos territorios. En 2017, fundamos La Reconquista Peatonal (LRP)<sup>2</sup> como un proyecto de exploración para indagar sobre las experiencias cotidianas de las personas a pie. En el marco de un encuentro de varios días, enfocado en intervenciones de urbanismo táctico, nos propusimos compartir en un taller de dos jornadas una pequeña bitácora de papel diseñada para uso individual. En ella establecimos enunciados y preguntas que tenían como objetivo conocer cómo las personas evaluaban el espacio. Para nosotras, dos arquitectas dedicadas al urbanismo, el espacio estaba en ese momento definido por los elementos físicos del entorno: «¿Cuánto mide la vereda por donde caminas? ¿Hay obstáculos a tu paso? ¿Cómo son las fachadas de la calle por la cual te desplazas? Cuéntanos si hay autos estacionados sobre la senda peatonal». Estas eran algunas de las preguntas que formulamos para buscar respuestas en relación con la experiencia al caminar. El taller, que llevó por nombre La Reconquista Peatonal, contó con la participación de alrededor de 15 personas, entre hombres y mujeres, que venían de distintos países de Latinoamérica, principalmente estudiantes de posgrado o integrantes de organizaciones activistas del espacio público. El primer día nos reunimos, presentamos y repartimos las bitácoras a cada participante. La instrucción principal fue que llevaran sus bitácoras a las caminatas que hicieran durante los días

---

<sup>2</sup> [www.lareconquistapeatonal.org](http://www.lareconquistapeatonal.org)

del evento, registraran sus experiencias y volviéramos a reunirnos en una segunda sesión de taller transcurridos tres días del encuentro.

FIGURA 1. COMPONENTES MATERIALES DE UN DIARIO-MÓVIL. REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL PROCESO DE ELABORACIÓN.



Fuente: LRP.

Los registros que volvieron ese día en las bitácoras desarmaron completamente lo que habíamos propuesto. Nadie se había preocupado de medir las veredas, contar autos invasores o registrado obstáculos en términos de accesibilidad. Por el contrario, las bitácoras traían relatos sobre la percepción de miedo que sentían algunas mujeres en ciertas calles, comparaciones entre la ciudad natal y la nueva ciudad que recorrían, recuerdos que estimulaban colores y aromas del camino, entre muchas otras dimensiones que

no encontraban su lugar en ninguna de las secciones que habíamos propuesto en el diseño inicial de la bitácora. Esa *experiencia* que queríamos mirar tenía mucho más que decirnos que una descripción física del *espacio* que hasta ese entonces mirábamos como un contenedor de acciones humanas.

De esta manera, entusiasmadas por conocer más historias de caminantes y mirar qué otras dimensiones aparecían en los registros, continuamos realizando versiones modificadas de la bitácora. Acudimos a amistades y familiares que quisieran registrar sus caminatas, para luego crear una cuenta pública en la red social Instagram, donde comenzamos a recibir inscripciones voluntarias para participar del proyecto haciendo registros del caminar cotidiano. Instituciones públicas, investigadores e investigadoras de la academia comenzaron a interesarse en conocer los resultados. En 2020 decidimos que formalizar La Reconquista Peatonal bajo la figura de una ONG nos permitiría apalancar proyectos en el sector público, abrir postulaciones a fondos concursables y con esto indagar en ámbitos complementarios a nuestra disciplina original.

El instrumento principal que utilizábamos, la bitácora de papel, diseñada para recolectar los registros de experiencias, tomó el nombre de diario-móvil. Quien recibe un diario-móvil, lo mantiene en su poder hasta registrar las caminatas que desea mostrar y, una vez completado, lo devuelve a LRP. Siempre de papel y tamaño bolsillo, la segunda versión que elaboramos se liberó de ciertas ataduras rígidas que contenía la primera versión diseñada para el taller antes mencionado: ya no había preguntas sobre metrajes ni tampoco gráficos de frecuencia de traslados. Con esta línea evolutiva, ya para una tercera versión comenzamos a dejar mucho más espacio en blanco en las hojas del diario, permitiendo que aparecieran cada vez más dibujos y esquemas elaborados por las personas que participaban registrando. Luego llegó el 8M del 2018, instancia para la cual quisimos probar un diario-móvil orientado solo a mujeres. Ante un primer diario diseñado para un grupo específico de personas, nos propusimos evitar la elaboración de enunciados que buscaran indagar en problemáticas como el acoso, la inseguridad

y la vulnerabilidad de los cuerpos –que ya sabíamos ocurría en la calle por supuesto– con el objetivo de no inducir los registros. De esta manera, la instrucción principal del diario se transformó en *imaginar que el recorrido a pie se estira en una línea*, como punto de partida para poner en marcha el registro de la experiencia y del lugar por el cual se mueve. Los resultados nos mostraron que los problemas antes mencionados eran efectivamente parte importante de los recorridos de las mujeres, pero al mismo tiempo nos mostraron puntos de inflexión. Mujeres que disfrutaban de salir a caminar solas, incluso de noche. Mujeres que encontraban la sensación de libertad al caminar. Mujeres que se sentían más seguras en espacios públicos plagados de gente desconocida. Estas salidas de formato nos provocaron reflexionar con relación a la importancia de que los enunciados de las bitácoras fueran una guía para las anotaciones de caminantes, pero con la instrucción principal de que los registros sean elaborados ante todo con total libertad.

FIGURA 2. FOTOGRAFÍA DEL DIARIO-MÓVIL «NIÑAS A LA ESCUELA».  
 PROYECTO FINANCIADO POR LA MUNICIPALIDAD DE RENCA PARA  
 INTEGRAR LA VISIÓN DE LA INFANCIA A SU DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD.



Fuente: Carla Jara Forray.

En estos términos, nuestra aproximación es reconocer la caminata como una metodología capaz de accionar y crear. Puede ser utilizada tanto como una práctica capaz de movilizar hacia la reflexión crítica a quienes participan, como un método para la divagación teórica entre puntos o disciplinas divergentes, así como también para la creación de pensamiento colectivo. Tomar conciencia mediante la experiencia, considerar al individuo como un sujeto situado, por sobre lo universal, y reconocer prácticas relacionales en el espacio son algunas de las premisas que dan base a metodologías de este tipo. Además, partiendo de la afirmación de que la etnografía es «hacer ver» (Márquez, 2017), podemos señalar que los diarios-móviles otorgan la posibilidad de ir y venir en los registros, estableciéndose como una metodología que incluso invitaría a las posibilidades de realizar una autoetnografía que conversa con las prácticas cotidianas, cuya característica principal es estar en constante producción (Jirón y Lange, 2017). Los diarios acompañan el ritmo de cada caminante y develan fragmentos de su experiencia, consolidando una información incompleta pero escarbando en el acto de la memoria por medio del ejercicio de registrar en papel y forzar el recuerdo, entrelazarlo y comunicarlo.

Pero ¿cómo llegamos a entender la experiencia del *otro*? Desde la filosofía, Lévinas (1997) señala que la relación que se establece con *otro* es necesariamente delicada de definir. Para tratar de abrirse a la otredad el gesto que utiliza el filósofo es la caricia, definida desde la distancia justa que se ejerce sobre el *otro*. No existe en ella una apropiación a pesar de suponer un reconocimiento, un aprender del otro. Al igual que al solicitar un «permiso para cortar», en la caricia no se termina de comprender al otro, lo que se hace es salir del yo para que el *otro* pueda ser *él mismo*. Los diarios-móviles de LRP vuelven cargados de historias íntimas. Rupturas amorosas, resolución de problemas, propósitos de vida. Todas manifestaciones que surgen en el espacio móvil y privado que se crea cuando caminamos. La intimidad del diario permite que esas historias se escriban, a pesar de que quienes participan están en conocimiento de que una vez devueltos, los diarios serán abiertos, leídos, expuestos y compartidos.

El diario es entonces un lugar donde el *otro* puede actuar en libertad, al igual que el paseante que se pierde en la multitud.

Por otro lado, es pertinente también preguntarse ¿con qué se queda la persona que llena un diario? ¿Qué es lo que *tomamos* como investigadoras durante el proceso para llegar a *nuestros* resultados? En la misma línea de tocar y ser tocado, Pérez-Bustos et al. (2016) se enfocan en los contactos que surgen de la etnografía en los contextos cotidianos, identificando por un lado que pasan por el cuerpo [de quien investiga y de quienes participan de la investigación], y por otro lado que los objetos que se usan como dispositivo etnográfico también afectan la experiencia etnográfica. En este sentido, el diario-móvil como herramienta de registro se posiciona en este «contacto» múltiple, afectando no solo a la investigación en cuanto a proceso y resultado, sino que también a quienes participamos de ella. Una vez finalizado el proceso de estudio, quienes nos hemos involucrado salimos inevitablemente diferentes a como entramos en su inicio. La importancia de los «objetos hermosos» que menciona Inés Figueroa en este mismo volumen (Figueroa y Jirón, 2022) tiene relación con crear un lenguaje común durante el proceso de la investigación.

La manera en que se *produce* el conocimiento en una investigación de este tipo es entonces una reflexión importante a ser abordada. Un acercamiento deriva a la mirada feminista y las epistemologías que consideran el «territorio cuerpo-tierra» de Lorena Cabnal (Rodríguez, 2020). Desde la práctica de la teoría crítica latinoamericana, el cuerpo-territorio es a la vez concepto y método y se entienden relacionales (Zaragozin y Caretta, 2021). De esta manera, las metodologías utilizadas invitan a considerar el cuerpo como primer territorio, y ayudan a comprender y posicionarse en el análisis de los distintos *despojos* de los territorios personales que experimentan las personas en diferentes dimensiones: los límites físicos que encuentran los cuerpos envejecidos en el desplazamiento, los límites inmateriales de los cuerpos femeninos según horarios y entornos, el rechazo de los cuerpos diferentes en algunos contextos sociales, entre otros. Pareciera que este tipo de prácticas impulsan ese reconocimiento del *otro*, otorgándole el espacio necesario para mostrar su diferencia.

En este punto surge una nueva arista, el concepto de *pluralidad* (Arendt, 2007). La existencia de muchos *otros* que debemos reconocer, todos únicos e irrepetibles, es una distinción que hace la filósofa Hanna Arendt sobre la «condición humana de la pluralidad». Esto nos interpela directamente respecto a preguntarnos cómo llevar el marco de la diferencia en una investigación a algo que no se transforme en homogeneización. Además, tomar como punto de partida el «permiso para cortar» tiene una declaración implícita: considerar investigaciones que no solo estudian los fenómenos a partir de la relación entre humanos, sino que involucran también a más que humanos. Esto tiene directa relación con el enfoque de Sagols (2017) respecto a que la ética incluye tanto la racionalidad como las emociones y la empatía. Como explica la autora al profundizar en las ideas de Karen Warren, la ética requiere de otro marco conceptual donde no existan lógicas de dominación y se aspire a una igualdad y unidad no solo entre hombres y mujeres, sino que también con los seres vivos –punto en el que es posible agregar a lo más que humano–. Pasar de «cuidar de» a «preocuparse por»; «(...) poner toda nuestra atención y energía en la diferencia y el vínculo con otro ser, cualquiera que sea» (Sagols, 2017, p. 121). Esto implica desarrollar inteligencia racional (el análisis lógico, la memoria, la atención) y emocional, donde encontramos el cuidado, como habilidad moral para actuar (Sagols, 2017). El cuidado, según Sagols, tiene que ver con que los seres estamos interrelacionados. Lo que nos hace bien individualmente, nos hace bien colectivamente.

Dicho esto, haremos un ajuste a lo que vemos como el objetivo principal que se debería considerar en procesos de investigación como el abordado en este texto: comprender *con otros* los fenómenos que buscamos analizar. Desde la afirmación de que existe una unión intrínseca entre la ética, la epistemología y las metodologías que componen una investigación, es necesario relevar la preocupación por el *otro* en la producción de conocimiento. Esto, principalmente en investigaciones que se proponen desarrollar una conciencia crítica en quienes participan, respecto a la forma en que se conectan, implican y son responsables de diferentes componentes del territorio

que sustenta lo que se investiga. Investigaciones que ponen el cuerpo como una manera de entender, que no se basan solo en el diálogo entre personas. Nuestro propio cuerpo a disposición de la investigación, vacío de preconcepciones, para ser «libres de escuchar y recibir la otredad-mismidad» (Sagols, 2017, p. 124). Podríamos concluir entonces que lo que *tomamos de otros* durante el proceso de investigación lo tomamos también de nuestro propio ser.

## LA FLOR DEL COMPENDIMIENTO

En el contexto de investigaciones que recurren al uso de metodologías de este tipo, no solo debemos despojarnos de intereses y prejuicios, sino que también del poder que nos brinda nuestra posición *a cargo* de dicho proceso. Quedarse con el ser-nosotros de Heidegger, donde yo no completo al *otro* (Lozano, 2004). Despojarse de ese poder que se ejerce cuando nos continuamos a sí-mismos –o mejor a nosotras-mismas– en el otro (Han, 2017). Entrar en el marco de la amabilidad desde la perspectiva de la «etización del poder» (Han, 2017), de abrirnos a la alteridad, a lo múltiple, a lo marginal –en el sentido de lo que está fuera de los límites conocidos–. Desprendernos de ese poder podría hacernos salir de la lógica sistémica en que el poder ya no es solo ejercido de una persona sobre otra, o de una persona sobre otros seres, cosas, clases sociales. Despojarnos del poder que otorga el saber en la posición vertical del conocimiento formal y dar paso a procesos que reconozcan los conocimientos locales, saberes y la otredad.

En *Field Works: interdisciplinary artistic research*, David Overend (2020) invita a quienes investigan a través de metodologías de acción y creación a perder el miedo a no saber. Cuando ponemos en valor el proceso, dice Overend, estamos perdiendo el miedo a llegar a un resultado completamente no planificado. Lo que tenemos al frente es un escenario de incertidumbre. Entonces, ¿cómo se *produce* el conocimiento en una investigación como esta? Producir conocimiento no es lo mismo que difundir conocimiento, por esto las metodologías que utilizamos son clave. El proceso pasa a ser parte fundamental del resultado. En este sentido, Haraway (1989) pone la

objetividad en el conocimiento que converge entre quien lo estudia y quien lo ofrece. Algo así como sacar a la luz juntas, destacando que es una habilidad desarrollar esta «visión» sobre los cuerpos y el lenguaje, tan desafiante como desarrollar lo tecnocientífico. Para ella, el conocimiento situado es lo más objetivo que podemos encontrar. Y para lograrlo es necesario alcanzar un posicionamiento crítico en la investigación. En este sentido, los diarios-móviles buscan situarse como una herramienta compartida de investigación, donde quienes participan tienen la autonomía de posar la mirada en los temas que sean de su interés, muchas veces develando preocupaciones individuales al caminar, que reflejan cuestionamientos sociales más amplios –como el derecho a la ciudad, temas de raza, sexualidad, convivencia vial, entre otros– (Middleton, 2016); y que al compartirse y ponerse en común pueden cambiar el rumbo de un proceso investigativo.

FIGURA 3. ARMADO DE UN DIARIO-MÓVIL. REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL PROCESO DE ELABORACIÓN.



Fuente: LRP.

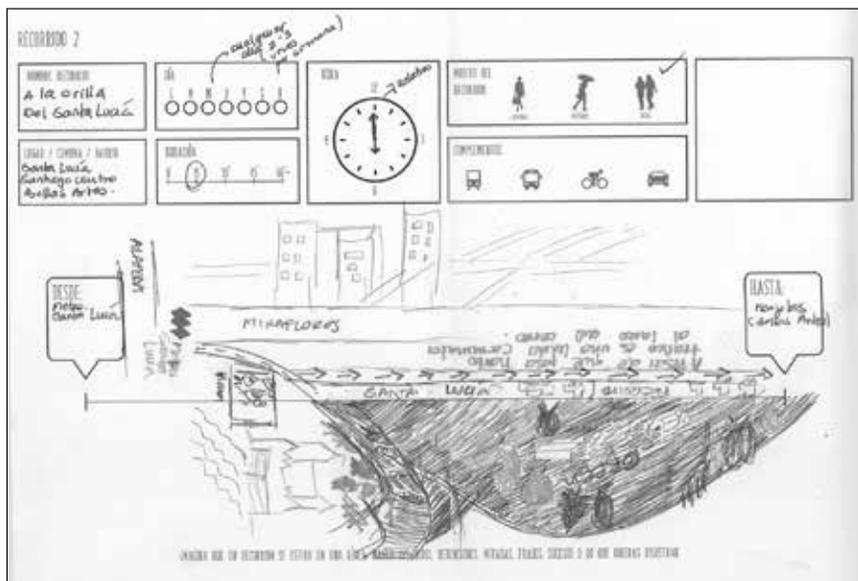
Con esto, situarse no involucra solo a quienes forman parte del caso de estudio, sino que también involucra a quien investiga. Existe una copresencia que se experimenta por medio del diseño metodológico de las investigaciones. De esta manera, las metodologías feministas cocrean y tienen la capacidad de invitar a quien participa a tomar conciencia de sus decisiones, de sus capacidades, de su experiencia en general, a la vez que implican la producción de empatía (Pink, 2017). Se trata de aprender con el otro. Cuando Tania Pérez-Bustos et al. (2016) se preguntan sobre lo que tocan las etnografías feministas indagan en esto. En estas técnicas hay cuerpo y también hay algo más allá del cuerpo, capaz de conectar a sujetos diferentes. En el caso de La Reconquista Peatonal, las investigadoras *ponemos el cuerpo* para armar y entregar nuestra herramienta de comunicación, los diarios-móviles. Por un lado, proponemos un formato incompleto, una hoja mayormente en blanco que cuenta con algunos enunciados para guiar los registros. La disposición de la materialidad del papel en blanco es a transformarse. Diseñamos los contenidos, imprimimos, cortamos y plegamos el papel hasta dar forma a un cuaderno. Una vez listo lo entregamos a quienes participan, encontrándonos en una estación de metro o en una esquina de mutuo acuerdo. Una vez transcurrido el período acordado para completar el registro –que es variable en cada versión, pero va de una a tres semanas en general–, recibimos los diarios-móviles de vuelta. Lo que encontramos al abrirlos son salidas de formato, páginas que desbordan de palabras, esquemas y dibujos; pequeñas notas pegadas que señalan «gracias por dejarme participar» o «felicitaciones por esto».

Los métodos parecen entonces ser una clave para abrir la comprensión conjunta que buscamos descifrar. En el caso de los diarios-móviles, las personas utilizan diferentes mecanismos para expresar su percepción. Textos, esquemas y dibujos pueblan los registros de caminantes. Abrir las posibilidades a una variedad de expresiones gráficas (ver imágenes 4 y 5) en la etnografía compensa la diferencia conceptual que podría existir entre las partes, así como también la comunicación y representación de la información obtenida (Márquez,

2017). Con esto, no importa el lenguaje que podamos traer desde la tecnocracia científica, lo que importa es la comprensión con todas las partes que participan. Además de esta facilitación en el diálogo que podría conducirnos a formas de coproducción del conocimiento, existen cualidades en los métodos que aportarían afectos y por tanto otros tipos de relación en la investigación.

Con esto, es posible afirmar que existen metodologías que posicionan a quien investiga en el acto de poner a rodar el desarrollo de la investigación y detonar un entrelazamiento de acciones y transformaciones que involucran a quienes forman parte del proceso. El conocimiento situado (Haraway, 1989), entendido como la declaración de nuestro posicionamiento como investigadoras, anuda la posición de quien investiga con su propia historia y con el lugar desde donde se sitúa para producir conocimiento; es decir, existe una relación entre nuestra experiencia y nuestra investigación. El cuerpo es también aquí un elemento central, declarándolo como la encarnación de la vida donde se expresan las relaciones que vivimos en nuestras experiencias (Haraway, 1989). La caminata, como práctica que usa el cuerpo como mediador, resalta en las metodologías de los procesos de investigación como una maraña de relaciones que producen el conocimiento.

FIGURA 4. DIARIO-MÓVIL DE ISABEL. REPRESENTACIÓN DE SU CAMINATA FRENTE AL CERRO SANTA LUCÍA EN SANTIAGO DE CHILE.



Fuente: LRP.

FIGURA 5. DIARIO-MÓVIL DE SYDNEAD. RELATO DE SU CAMINATA EN EL CENTRO DE SANTIAGO DE CHILE.



Fuente: LRP.

*Transcripción del texto de la Figura 5: «Esta fue la primera vez que caminaba una cantidad de cuadras considerable desde que volví del sur. A veces me considero exagerada, porque fui solo una semana y en 7 días todo cambió mucho. Pero es que fue una semana de crecimiento personal intensivo. Antes de irme, por supuesto que había cosas que me desagradaban de Santiago, pero las toleraba, porque es lo que hay. Pero luego de volver, todos estos detallitos se convirtieron en tempestades, que me atacaron de sobremanera. Mientras caminaba por la Alameda a las 18:30 de la tarde, me sentí asqueada por la cantidad de gente. Hay mucha gente. No lo tolero. Ni se te ocurra tomar el metro o una micro. Caminar es lo más sano a esa hora en Santiago. Entremedio de toda esta gente, también está lleno de palomas. No parece algo tan importante, pero por una razón que desconozco, le tengo pánico a las palomas. Se me acelera el corazón y me cuesta respirar cuando me veo enfrentada a muchas de ellas. También está el ruido. El ruido insoportable de autos, buses, bocinas. Autos, buses, bocinas. Me ponen idiota las personas que tocan la bocina en un taco. NO VAN A SOLUCIONAR NADA. Además el tiempo está raro en estos meses. Durante la caminata tengo vaivenes de frío y calor. Al menos tengo buena compañía. Por otro lado me siguen sorprendiendo la infinidad de rincones hermosos que hay en esta asquerosa ciudad».*

## LA HIERBA DE LA ESPERANZA

La epistemología feminista propone modificar la distancia crítica con el objeto de estudio, reemplazándola por un compromiso crítico. En este sentido, las metodologías feministas se plantean no solo desde metodologías observantes, sino que también con aquellas llamadas especulativas (Springgay y Truman, 2017), caracterizadas por desprendernos de la seguridad de saber lo que va a pasar para dar espacio a la creación conjunta.

Karin Knorr Cetina (2005) dice que los científicos apuntan más al éxito que a la verdad. Que el paradigma admite todo tipo de acomodo. Si nos posicionamos en el proceso y asumimos su incertidumbre, ¿podríamos despojarnos de ese exitismo? Es posible que

exista una necesidad de cambiar el rol de quienes investigan, o de ampliar los ciclos de investigación para dar espacio a que ocurran este tipo de transformaciones. Un ejemplo de ello son las Producciones Narrativas, metodología con enfoque interseccional definida como un «proceso de reflexividad conjunta» (Troncoso et al., 2017), en el que es la negociación entre quienes investigan y quienes participan de la investigación la que permite elaborar el producto final del estudio. Las Producciones Narrativas tienen su fundamento en la perspectiva de los conocimientos situados (Haraway, 1989), respecto a asumir la parcialidad de la mirada y la localización del conocimiento. En ellas, el equipo investigador y quienes participan se encuentran en diferentes instancias donde discuten los aspectos clave del relato para trazar objetivos de investigación conjuntos. Una vez terminado el proceso de negociación, la narración finaliza las aprobaciones y acuerdos de todas las partes involucradas. Con esto, el fin último no es narrar las historias de otras personas, sino narrar el diálogo que se ha producido en el proceso. Finalmente, este método produce una enunciación conjunta que proviene de un sujeto múltiple, atravesado por ejes de diferenciación reconocidos (etnicidad, clase, sexo/género, edad, etc.) (Troncoso et al., 2017). Cabe destacar que, del mismo modo en que las autoras indican los beneficios de este tipo de prácticas, señalan también sus posibles riesgos. Definidas como «ficciones de igualdad», muestran cómo el planteamiento de investigaciones horizontales pueden invisibilizar «la imposibilidad de superar las jerarquías propias de las prácticas investigativas» (Troncoso et al., 2017, p. 21), refiriéndose a la verticalidad existente en las investigaciones académicas.

Para tomar los resguardos relativos a estas «trampas», nos preguntamos qué provoca que algunas metodologías permitan aprender y relacionarse de manera responsable, empática y comprometida con quienes participan de la investigación. La experiencia que tenemos desde La Reconquista Peatonal nos hace reflexionar respecto a que es el cuerpo el medio fundamental para lograrlo. Esto tiene su asidero en que si miramos otras investigaciones enfocadas en la práctica de caminar, podemos encontrar puntos en común con sus metodologías,

especialmente en el uso del cuerpo. Un ejemplo claro es la caminata acompañada o *go-along*, metodología a través de la que es posible explorar la experiencia de la vida cotidiana (Kusenbach, 2003), y que posibilita «hacer visible la forma en que los propios participantes dan sentido a sus prácticas de movilidad a pie» (Middleton, 2010, p. 581). Se trata de que quien investiga camina junto a quien forma parte del caso de estudio, teniendo una experiencia en copresencia. Los cuerpos se acompañan en el caminar. Esta metodología móvil encuentra una importante variable en el «sombreo» (Jirón, 2012), que consiste en el seguimiento de quienes se desplazan en su vida cotidiana observando sus prácticas sin interferir en ellas. Se plantea como una forma de vivir una misma experiencia, posicionando el entrelazamiento que se produce cuando nos situamos en la investigación. «Devenir en la sombra» (Jirón, 2012) podría leerse como un reflejo del cuerpo de quien participa en el de quien investiga. Por otro lado, existen metodologías que ponen a disposición escenas colaborativas más que humanas, donde se escucha de manera diferente a través de la experiencia corpórea. En ellas se permite mostrar cómo lo mundano es significativo. Springgay y Truman (2018) proponen el concepto de caminar-con y lo definen como «(...) una forma de solidaridad, desaprendizaje y compromiso crítico con los conocimientos situados»<sup>3</sup> (Springgay y Truman, 2018, p. 11). En este sentido, la relación-con es fundamental para coproducir conocimiento. Finalmente, estas metodologías nos hablan desde una ética feminista de la responsabilidad, donde las «(...) preguntas por la diferencia entre especies se conjugan siempre considerando el afecto, el enredo y la ruptura (...)», como se indica en el trabajo de Hustak y Meyer en *Involuntary Momentum* (como se citó en Haraway, 2019, p. 113).

---

<sup>3</sup> Traducción propia a partir del texto original.

## LA HOJITA DEL SENTIMIENTO

Como hemos revisado a lo largo de este capítulo, las metodologías feministas cocrean y tienen la capacidad de invitar a quienes participan a tomar conciencia de sus decisiones y capacidades y de su experiencia en general, a la vez que implican la producción de empatía (Pink, 2017). La empatía se trata aquí de las relaciones que se generan en la investigación, de cómo aprendemos con el *otro* cuando la invitación es a comprender juntas.

Las metodologías así planteadas no son entonces un medio para obtener información. Son un mecanismo que entrelaza a todas las personas que participan del proceso investigativo –incluyendo también a otros seres y cosas que están imbricados– para construir el vacío epistemológico de forma conjunta. Pueden ser una oportunidad real para generar conocimiento en copresencia, con empatía y compromiso.

Por último, lo que nos muestra el «permiso para cortar» es una invitación a entrar en nuevas dinámicas de empatía en nuestras investigaciones. En este gesto, si bien es relevante el respeto entre todas las partes, lo esencial es cómo esas partes devienen en sus relaciones. Finalmente, lo que debemos buscar en nuestras investigaciones es la relación que se crea al comprenderse necesitado del otro, más aún, necesitar *lo que somos juntos*.

## REFERENCIAS

- Arendt, H. (2007). *La condición humana*. Buenos Aires: Paidós.
- Facultad de Artes UC. (2020, 27 de noviembre). *Field Works: interdisciplinary artistic research*. David Overend [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=tpxHGABrPW0>
- Han, B.-Ch. (2017). *Sobre el poder*. Barcelona: Herder.
- Haraway, D. (1989). Situated knowledges: The science question in feminism and the privilege of partial perspective. *Feminist Studies*.
- Jirón, P. y Lange, C. (2017). Comprender la ciudad desde sus habitantes. Relevancia de la teoría de prácticas sociales para abordar la movilidad. *Cuestiones de Sociología*, n° 16, e030, 2017, ISSN 2346-8904.
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la «Sombra». *Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos*, 10.

- Knorr Cetina, K. (2005). *La fabricación del conocimiento. Un ensayo sobre el carácter constructivista y contextual de la ciencia*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Kusenbash, M. (2003). Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool. *Ethnography*, 4, 455. DOI: 10.1177/146613810343007
- Lévinas, E. (1997). *Totalidad e infinito: ensayo sobre la exterioridad*. Ediciones Sígueme.
- Lozano, V. (2004). *Heidegger y la cuestión del ser*. Espíritu LIII.
- Márquez, F. (2017). Observar, dibujar & comprender. Reflexiones desde la etnografía. Coloquio «Línea y lugar. Pensar en las prácticas del dibujo». UAH.
- Middleton, J. (2016). The socialities of everyday urban walking and the «right to the city». *Urban Studies*, 55(1).
- Pérez-Bustos, T., Tobar-Roa, V. y Márquez-Gutiérrez, S. (2016). Etnografías de los contactos. Reflexiones feministas sobre el bordado como conocimiento. DOI: <http://dx.doi.org/10.7440/antipoda26.2016.02>
- Pink, S., Sumartojo, S., Lupton, D. y Heyes LaBond, C. (2017). Empathetic technologies: digital materiality and video ethnography. *Visual Studies*, 32, 371-381.
- Rodríguez, L. (2020). «We are not poor things»: territorio cuerpo-tierra and Colombian women's organised struggles. DOI: 10.1177/1464700120909508
- Sagols, L. (2017). El ecofeminismo y su expresión en la filosofía de Karen Warren. Una perspectiva ética. *Debate Feminista*, 49, 116-124.
- Springgay, S. y Truman, S. (2018). *Walking methodologies in a more-than-human world: WalkingLab*. Nueva York: Routledge.
- Troncoso, L., Galaz, C. y Alvarez, C. (2017). Las Producciones Narrativas como metodología de investigación feminista en Psicología Social Crítica: tensiones y desafíos. *Psicoperspectivas. Individuo y Sociedad*, 16(2), 20-32.
- Zaragocin, S. y Caretta, M. (2021). Cuerpo-Territorio: A Decolonial Feminist Geographical Method for the Study of Embodiment. *Annals of the American Association of Geographers*, 111, 1503-1518.



# APRENDIENDO EN MOVIMIENTO. EL CUERPO Y EL ESPACIO COMO HERRAMIENTAS DE INVESTIGACIÓN

*Inés Figueroa Gómez*  
*Paola Jirón Martínez*

## INTRODUCCIÓN

Desde hace más de diez años, nosotras –Inés Figueroa y Paola Jirón– junto a un equipo de trabajo hemos acompañado a habitantes urbanos en sus complejas prácticas cotidianas de moverse por diversas ciudades del país. En conjunto con distintos equipos de investigación multidisciplinarios hemos ido adaptando nuestros métodos móviles, principalmente a partir de las diferentes adaptaciones y complementos al *sombreo etnográfico* (Jirón, 2010). En cada proyecto y equipo de investigación en que hemos participado, coordinando y etnografiando, hemos sido parte de aprendizajes colectivos donde hemos podido retroalimentar experiencias, saberes y formas de trabajo en el amplio campo de los estudios de movilidad.

En este capítulo presentamos algunos aspectos clave del trabajo desarrollado, los que permiten reflexionar sobre el cuerpo y el espacio

en general y, en específico, acerca del rol de lo colectivo e interdisciplinar en la construcción de conocimiento en el ámbito de la movilidad. A través del lente de la movilidad como objeto y enfoque (Jirón e Imilán, 2018), de la aplicación de métodos móviles y del cuerpo y corporalidades de las/os etnógrafas/os y de los/as participantes de los diversos estudios, han emergido nuevas formas de observar y acompañar el movimiento de otros, las que se van sumando a un acervo colectivo de conocimiento y formas de representar que se van urdiendo en discusiones metodológicas compartidas.

Como parte de equipos compuestos por urbanistas, arquitectos/as, antropólogos/as etnógrafas/os, diseñadores/as, geógrafos/as, ingenieros/as y sociólogos/as, entre otros, hemos podido observar desde distintas metodologías y miradas las diversas prácticas de movilidad. Los estudios han sido variados, siempre poniendo en el centro la experiencia cotidiana de movernos, incluyendo las complejas desigualdades en la experiencia al moverse, la comida en movimiento, la migración, la informalidad, las movilidades de los cuidados, la experiencia de evasión en el transporte público, el empleo en movimiento, la movilidad en tiempos de Covid-19, entre otros. Cada uno de estos estudios se presenta como una ida y vuelta de aprendizajes y desafíos con relación a los métodos, las corporalidades, los temas emergentes y la movilidad en diversas comunas de Santiago y ciudades de Chile. Asimismo, como tantos investigadores en Chile y a nivel mundial, hemos abordado la emergencia sanitaria producida por el Covid-19 y el desafío metodológico que supuso realizar etnografías remotas y buscar formas de observar las corporalidades en tiempos en que la copresencia corporal, usual de los métodos móviles, se ve transformada por la pandemia.

A partir de estas experiencias, compartimos algunas *formas de hacer* basadas en el conocimiento encorporado, empírico y aquellos saberes que surgen de la trastienda del trabajo de sombrero etnográfico, con el propósito inicial de que estas puedan ser material de discusión y trabajo tanto para equipos dedicados a este mismo fin, como para estudiantes interesados en las etnografías móviles y en adoptar un enfoque de movilidad cotidiana en sus estudios y trabajos.

En cuanto a la estructura de este capítulo, primero exponemos, de forma breve, algunos elementos conceptuales. Luego, nos referimos al trabajo etnográfico desarrollado a partir de una sistematización de pasos y ejemplos llevados a cabo por nuestros equipos. Se trata de aprendizajes y saberes que han sido, en algunos aspectos, sistematizados, mientras que en otros casos son parte de un acervo incorporado y transmitido por los y las integrantes más antiguos/as del equipo de investigación a aquellos que se integran a sus filas en cada proyecto, con los/as que se realiza un proceso de inducción teórica/metodológica. Como bien sabemos, el cuerpo de quien investiga adquiere gran relevancia en los estudios etnográficos, constituyéndose como un instrumento central de la investigación. En nuestro caso, ese cuerpo deviene cuerpo colectivo, es decir, cuerpos que van compartiendo y aprendiendo juntos, formas de hacer, mover, observar, escribir, analizar y contar, algo de lo que queremos dar cuenta en este capítulo.

Escribimos en primera persona plural, pues los conocimientos y saberes construidos, si bien se encarnan en los cuerpos individuales de investigadores/as y etnógrafos/as, son producidos también colectivamente en tanto equipo de investigación, donde algunas de sus integrantes tienen una continuidad de larga data en diversos proyectos etnográficos, experiencia en común que es transmitida, readquirida y aplicada en cada proyecto. Asimismo, como se despliega en este texto, el proceso de construcción de un relato etnográfico es, en nuestro caso, siempre de carácter colectivo. Este proceso bebe y se enriquece de la mirada interdisciplinaria, central para develar la espacialidad en movimiento, así como también para la representación etnográfica en tanto producto de una reflexión colectiva (Jirón e Imilán, 2016) y finalmente el análisis del proceso de investigación.

## LA MOVILIDAD Y EL TRABAJO ETNOGRÁFICO

Desde un enfoque de movilidad observamos prácticas cotidianas de habitar para comprender diversos fenómenos sociales (Jirón e Imilán, 2018). Ello implica que no solo abordamos el movimiento de las personas, objetos, conocimientos e ideas, sino que también, desde

la perspectiva holística que caracteriza a lo cualitativo, los diversos contextos (espaciales, sociales, políticos, económicos, institucionales, etc.) de los que estas movibilidades suceden en el día a día. Esto es relevante pues, desde este ámbito, observamos el movimiento de las personas y sus interacciones en atención a las múltiples dimensiones que lo componen.

En este contexto, y sobre la base del giro de la movilidad (Sheller y Urry, 2006), hemos encontrado en los métodos móviles la posibilidad de observar relaciones, interacciones, fenómenos y situaciones que otros métodos, de carácter más bien fijo, no nos permiten conocer. Como «métodos móviles» podemos agrupar un conjunto diverso y en expansión de técnicas, herramientas y enfoques que buscan seguir, documentar, comprender y explicar las múltiples movibilidades, redes y vínculos de personas, cosas e ideas constitutivas de procesos sociales y culturales (Segura y Jirón, 2022). Estas técnicas, herramientas y enfoques, al intentar comprender cómo se relacionan personas, cosas e ideas que están en movimiento, pero que también unen fenómenos de la vida cotidiana, nos permiten salir de miradas dicotómicas de la vida contemporánea, lo que nos posibilita comprender el *continuum* de la vida cotidiana, en términos espaciales, el habitar en red, de manera relacional y dinámica.

Esta forma de comprender la vida cotidiana actual nos hace también realizar formas de análisis que den cuenta de dicha relacionalidad y dinamismo, y por ende de buscar maneras de contar esas formas por medio de historias que, tal como nos invita Haraway (2016), resaltan lo esencial, aquello que importa de las vidas que se entretajan en la actualidad y que la movilidad nos permite desenmarañar.

A fin de profundizar en el ámbito de la etnografía, acudiremos a una reconocida antropóloga latinoamericana, Rosana Guber, quien la entiende desde una triple acepción: enfoque, método y texto. La primera alude a un abordaje comprensivo de la perspectiva de los/as actores sociales o agentes, situándonos desde su perspectiva; la segunda, a la noción de un método abierto de investigación en terreno (Guber, 2001); la tercera aborda la etnografía como un texto donde se busca representar, traducir o interpretar aspectos de una cultura a

lectores/as no familiarizados con esta (Van Maanen, 1995, p. 14, citado por Guber, 2001). Nuestros relatos etnográficos, de uso interno, rescatan esta perspectiva del actor desde una mirada intersubjetiva (Guber, 2001), sin embargo, no son presentados de forma pública, sino que al interior del equipo de investigación correspondiente a cada proyecto. Estos buscan ser textos comprensivos, a la vez que transmitir la multidimensionalidad de la movilidad urbana.

### *Algunas miradas sobre el trabajo etnográfico en relación con la movilidad*

Quisiéramos compartir algunas reflexiones personales respecto a cómo esta forma de trabajo ha moldeado nuestra mirada como investigadoras:

Inés Figueroa

*En mi caso, el trabajo interdisciplinar en los diversos equipos de investigación que he conformado, entre estos, con Paola Jirón, Juan Carrasco, Alejandro Tirachini, Walter Imilán y Carlos Lange, entre otros, ha contribuido a mi formación como etnógrafa. Entiendo esta formación y aprendizajes como una constante, pues en los procesos de discusión etnográficos he tenido la posibilidad de «hacer carne» intereses previos, tales como la representación del cuerpo, la noción de espacialidad, la observación de las materialidades y su relación con los cuerpos. El trabajo implicado en la construcción y revisión de cada etnografía enriquece no solo los textos, sino también las formas de observar, comprender e interpretar lo observado desde el desafío de transmitir el estar allí «geertziano» a un público particular, el mismo equipo de investigación del cual soy parte, el cual tiene agencia sobre la construcción del relato final y de las interpretaciones que de este surjan. Es un trabajo desafiante, que implica «exponerse» como autora con el fin de generar el mejor producto posible para cada pregunta y objetivos de investigación.*

## Paola Jirón

*Para mí, recurrir a la etnografía fue casi necesario y urgente, porque quería acercarme a la experiencia cotidiana de otros. Pero al acercarme a la experiencia de otros, fui de a poco descubriendo, que ese acercamiento implica ahondar en la experiencia propia. Y tuve que adaptar mi forma de investigar, hacia una manera más situada de conocer la vida urbana actual. Esto implicó ir transformando mi práctica de entrevistadora a una de acompañante, no solo por estar cerca de otros, sino porque a medida que iba conociendo prácticas cotidianas, iba también acompañando procesos de vida. Y así fue aprendiendo a estar con, viajar con, aprender con las personas que viajan día a día por la ciudad y habitar con ellos, aunque fuera por un día, lo que era moverse a pie, en micro, en metro, en colectivos o en auto por la ciudad. No bastaba con una entrevista, o un dibujo de su viaje, o con una bitácora del día. No era suficiente con que me contaran de lo difícil que era subirse al metro a las 8:00 de la mañana o que la micro no pasa o no para, o las estrategias de subirse por detrás o enfrentar el torniquete. Viajar con ellas y ellos me hizo entender que el viaje no empieza cuando se suben a la micro o al auto y que el viaje pocas veces se hace solo, aunque se viaje solo; siempre se está pendiente de otros antes, durante y después de viaje. Y así, esa forma de acompañar, de estar con otros, de acercarme cuidadosamente a otras vidas, ha transformado completamente la forma en que me comprometo a realizar trabajo de campo hoy.*

### *El trabajo con el sombrero etnográfico*

Al comienzo de estas investigaciones, el trabajo de sombrero buscaba, principalmente, acercarse a la experiencia de otros. La única forma de entender de cerca esa experiencia espacial era de manera etnográfica y en movimiento:

*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 elicitar 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 (Jirón, 2012, p. 7).*

Esta reflexividad ha sido un elemento fundamental del trabajo realizado hasta hoy, y ha guiado la modificación y adaptación constante de la forma en que nos acercamos a y construimos la experiencia de viaje.

A partir de la experiencia de trabajo con iniciativas individuales, se hizo evidente la necesidad de trabajar colectivamente, lo que significó formar a etnógrafas/os para realizar sombreados, labor que en los inicios fue llevada a cabo por Walter Imilán<sup>1</sup>. Esto implicó explicar la técnica, pero también compartir formas de observar los procesos que buscábamos de manera explícita: la relación entre los cuerpos, el espacio y la espacialidad que se genera, los *otros* humanos y no humanos, las estrategias desplegadas para viajar y el significado que cada persona le daba a sus trayectos. Este proceso de formación se ha ido repitiendo, de una forma u otra, en cada proyecto, adaptando e integrando las formas de movernos y las estrategias que, cómo etnógrafas, desplegamos en el terreno, incluyendo los aspectos corporales del trabajo de campo.

## LOS PASOS A SEGUIR

Cada proyecto supone, en primer lugar, un llamado a un equipo de investigación, tal como se despliega en Jirón e Imilán (2016, pp. 56-57). Trabajamos siempre en equipo, pues es esta dimensión

---

<sup>1</sup> Antropólogo, Universidad de Chile. Doctor en Planificación Urbana y Regional, Technische Universität Berlin.

colectiva lo que brinda un sello al proceso de construcción y análisis del producto etnográfico. Estos equipos se caracterizan por su carácter multidisciplinar: antropólogos/as, urbanistas/as, arquitectos/as, geógrafas/os, diseñadores/as, entre otros profesionales.

Las etnógrafas y etnógrafos que han trabajado en los proyectos provienen principalmente de una formación en antropología. Asimismo, los y las miembros de los equipos, principalmente en el caso de arquitectos/as, urbanistas y geógrafos, cuentan con conocimientos acerca del método etnográfico y sus aplicaciones.

Una vez conformado el equipo de investigación, se realiza una sesión de inducción. En esta, se explica en primer lugar aquello referido al proyecto en curso mismo: pregunta y objetivos de investigación, enfoque teórico y metodología. Luego, se aborda el ámbito teórico en mayor profundidad: enfoque, conceptos clave, entre otros, a fin de poner en conocimiento a profesionales que no han tenido un acercamiento previo a los estudios de movilidad. Finalmente, se aborda el ámbito metodológico: ¿qué es una etnografía móvil y específicamente el sombreado? ¿Cómo se aplica? ¿Qué se busca observar?, junto con brindar ejemplos desde la experiencia de trabajo en equipo.

En esta sesión, comienza a vislumbrarse la transmisión de los primeros aprendizajes colectivos, por medio de ejemplos, modos de hacer, historias, anécdotas de terreno, entre otros. Además, es el momento en que se revisan algunas de las herramientas desarrolladas y perfeccionadas a lo largo de los años. Un ejemplo de esto es la matriz de observación con la que abordamos en primera instancia el trabajo etnográfico, la que, con el transcurso del tiempo y la experiencia acumulada, se ha poblado de nuevas dimensiones que observar.

En esta reunión –o instancias cercanas temporalmente– se hace entrega, además, del llamado *kit etnográfico*, consistente en un cuaderno de campo, lápices, destacadores, notas autoadhesivas y aquellos elementos particulares que sean necesarios para el desarrollo de cada proyecto (blocs de dibujo, por ejemplo).

## Inés Figueroa

*El primer proyecto en el que participé como etnógrafa, Santiago se mueve, ya estaba en marcha cuando me integré al equipo. Tuve una primera reunión de inducción con Paola y Walter, en la que me presentaron el proyecto, y luego una de presentación del equipo e inducción a los modos de hacer del equipo. Fue un proceso muy acompañado, donde recibí consejos, aclaré dudas y recibí mi kit etnográfico con diversos materiales: un cuaderno cuadrado con espiral color plata y tapas duras de color negro de la Librería Arquitectura que se convirtió en un sello de ese proyecto y, hasta el momento, en mi tipo de cuaderno de campo predilecto, lápices, grabadora, cámara, block de dibujo, entre otros. Puede sonar como algo menor, pero el contar con materiales similares a los de los y las otros/las miembros del equipo me otorgó un primer sentido de pertenencia al grupo, junto con una apertura a la diversidad de formas de trabajar con un mismo soporte físico. Con el transcurso del tiempo, he visto cómo la perspectiva de contar con materiales –hermosos– brindados por los proyectos ilumina los rostros de las/os etnógrafas/os que se integran a estos.*

En esta instancia metodológica inicial, los y las etnógrafas/os comienzan a interiorizarse en la dinámica de trabajo del equipo, previo al trabajo de campo. Al tratarse de un proceso de formación, esta no se produce en una instancia única, sino que se extiende durante todo el trabajo de campo, ya sea de forma presencial o a través de medios virtuales: consultas por correo y chat de correos electrónicos en un inicio; mensajes vía WhatsApp en la actualidad, que permiten resolver dudas puntuales surgidas en el momento.

Por otro lado, el equipo de investigación completo se involucra en la selección<sup>2</sup> de los casos y en la generación de las condiciones de acceso al campo. Esto no quita que, en ocasiones, haya deserciones o «casos caídos»; sin embargo, el mismo entrenamiento etnográfico prepara para enfrentar de forma flexible estas situaciones.

---

<sup>2</sup> Para mayor detalle en términos de la selección de los casos, ver Jirón e Imilán (2016), donde se presenta este proceso para el proyecto FONDECYT N° 1090198 «Movilidad Cotidiana Urbana y Exclusión Social Urbana» (Santiago se Mueve).

## *Entrevista inicial*

En un comienzo, la modalidad de trabajo se repite durante varios proyectos, considerándose una entrevista inicial con temáticas generales a abordar. Esta permite realizar una caracterización sociodemográfica y conocer las trayectorias de los/as participantes del estudio en diversos ámbitos, junto con generar una primera instancia para conocerse y generar *rapport*<sup>3</sup> previo a una jornada de sombreado. Los temas centrales de esta entrevista inicial suelen ser compartidos al equipo a fin de que este sugiera aspectos guía en los cuales fijar la mirada durante el acompañamiento etnográfico.

*Te cuento que llamé a (...), la persona a la que acompañaría mañana en sus recorridos, a fin de reconfirmar, y finalmente quedamos para el día miércoles, día en que irá a danza (originalmente iba a ir mañana) luego de la jornada laboral. La idea es que así aprovecho de acompañarla en el recorrido caminando hacia allá (barrio Bellavista) y de regreso al hogar, además del habitual del trabajo. Por lo mismo, mañana te envío la entrevista, podríamos comentarla el martes (Extracto de correo electrónico, diciembre 2010).*

«El martes», día al que hace referencia el mensaje, es el conenido para los encuentros presenciales del equipo de uno de los proyectos en particular, instancia en que se presentan los casos y se discuten los avances.

## *El primer sombreado: rito de pasaje*

Inés Figueroa

*Durante mi formación universitaria, a inicios de la década del 2000, la visión de la etnografía en Chile se mantenía en un ámbito más tradicional, aquella donde el etnógrafo se traslada en el espacio y el trabajo se desarrolla en ciertos*

---

<sup>3</sup> El término *rapport* describe una situación de confianza comunicativa que puede desarrollarse entre investigadores y participantes, donde se logra un acercamiento de perspectivas entre las personas involucradas. (N.E.E.)

*«límites» espaciales. La descripción de las espacialidades y materialidades fueron integrándose de forma paulatina en mi quehacer, primero de forma consciente y guiada, para luego volverse una práctica encarnada que modificó incluso mi propia forma de viajar por la ciudad.*

Si bien la etnografía suele verse como una práctica solitaria, el trabajo desarrollado por los equipos de los cuales hemos sido parte está lejos de poder caracterizarse como tal. Si bien es un/a solo/a etnógrafo/a el/la que está corporalmente presente durante las entrevistas y el sombreado, el equipo de etnógrafos/as e investigadores/as está siempre ahí. En una forma de preguntar, en el qué y en el cómo observar, en los mensajes de texto y/o WhatsApp dando cuenta del devenir de la jornada, en el envío de algunas imágenes representativas de esta, en los consejos, en la orientación de «dónde poner ojo», entre otros ámbitos. Esta forma de trabajo es recogida por Jirón e Imilán (2016) al señalar que:

*este desafío impone pensar en estrategias colectivas de práctica etnográfica, que deben ser incorporadas, aprender colectivamente cómo y qué mirar, y asimilar en poco tiempo cómo utilizar el propio cuerpo para acompañar las prácticas cotidianas de las personas que participan de la investigación (p. 55).*

Este «acompañamiento» por parte del equipo cobra gran importancia en el proceso de investigación. Suele haber una llamada telefónica previa a algún miembro del equipo para discutir aspectos de la entrevista inicial, realizar preguntas, resolver dudas de último minuto, compartir estrategias y, sobre todo, calmar la ansiedad y vértigo inherente al tipo de etnografía realizado. Ese vértigo, sin duda, acompaña a cada jornada de sombreado y abarca un amplio abanico de preguntas y angustias que van desde temas prácticos del tipo ¿llegaré a la hora?, ¿me alcanzará la batería de la cámara/celular?, hasta aquellas relacionadas con el *rappport* y las ansias de poder registrarlo todo. Es imposible registrarlo todo, reaprenderemos durante el sombreado.

El dinamismo propio de este tipo de etnografías, junto con los imponderables propios del trabajo de campo, convierten al registro

en uno de los aspectos que más preocupa, en primera instancia, a los/as etnógrafas que se incorporan a los equipos. Este se realiza a través de audio, imágenes fotográficas, videos de corta duración y aplicaciones destinadas originalmente al uso deportivo, pero que permiten registrar trayectos. El uso de estas aplicaciones fue de especial utilidad en proyectos en que, entre los aspectos a cubrir, se encontraba una ficha de registro de recorridos, pues permitió cubrir posibles vacíos en el cuaderno de campo en casos tales como calles sin señalética, desconocimiento del nombre de estas por parte del/la participante, entre otros.

Por otro lado, hay aspectos corporales que van de la mano con el registro. En un inicio, y a tono con las posibilidades de la época, viajábamos con cuadernos, lápices, reloj de pulsera, grabadora y cámara, todo ello por separado. El cuerpo del etnógrafo/a debía coordinar la toma de notas con el equilibrio al interior de una micro llena; ingeniarse para tomar una fotografía en medio de un vagón de metro repleto; completar notas de campo en la oscuridad de un viaje en automóvil a las 20:00 hrs. de una jornada invernal. En un inicio, además, esta multitud de dispositivos daba cuenta de nuestra presencia en tanto observadores/as, develando nuestro rol al resto de los pasajeros, para el caso del transporte público, o para amistades, familiares, colegas de nuestros participantes en el caso de viajar acompañados. Con el paso de los años y el avance de la tecnología, muchos de estos dispositivos fueron dejados de lado, pues el celular inteligente centralizó muchas de sus funciones.

Sin embargo, pese a la multitud de apoyos tecnológicos posibles, es la mirada entrenada del etnógrafo/a la que va uniendo los puntos y detectando *in situ* los aspectos a relevar en el posterior trabajo de escritura etnográfica. Por otro lado, y como bien saben las personas formadas como etnógrafos/as, aun cuando podemos apoyarnos en el uso de tecnologías durante el trabajo de campo, en ocasiones los dispositivos fallan, las baterías se acaban, las entrevistas no se graban. Por lo mismo, procuramos que los sentidos del etnógrafo/a estén puestos en un ciento por ciento a disposición de la práctica de observación en un sentido etnográfico. Lo mismo ocurre con

las fotografías, donde buscamos, más que el «preciosismo» de la imagen, el que estas den cuenta de las dimensiones a observar en cada proyecto.

## ENTREVISTA DE CIERRE Y EL ENCUENTRO ENTRE REFLEXIVIDADES

Luego del acompañamiento etnográfico se realiza una entrevista de cierre. Esta puede ser durante la misma jornada de sombreado o de forma posterior, dejando la puerta abierta para volver a contactar a fin de resolver dudas durante la fase de escritura del relato o con posterioridad a la discusión colectiva de cada caso.

En esta instancia, se vuelca la reflexividad tanto del etnógrafo/a como del/la participante del estudio, un espacio de interreflexividad o espacio de encuentro entre reflexividades que, muchas veces, se produce en el contexto de comensalidad: ser invitadas/os a comer o a tomar *once*. Este espacio reflexivo incluye la integración y puesta en relación, en un contexto de la entrevista etnográfica, tanto de aspectos de la entrevista inicial como del sombreado realizado, donde están en juego tanto los discursos (lo que se dice) como las prácticas (lo que se hace), el cuerpo y su relación con el espacio, las materialidades y las formas de relación o tensión entre estos elementos. Los gestos, la posición de las manos, los ritmos de caminata, todo aquel aspecto observado y que permita indagar en la experiencia de viaje, siempre desde la premisa de comprender la perspectiva de los/as acompañados/as. En esta instancia, se develan una serie de miradas sobre el viaje y el cuerpo propio que no habían sido de antemano reflexionadas por los/as participantes y que en muchos casos tienen un sentido de revelación o *epifanía* y permiten relacionar ciertas formas de moverse en la ciudad con experiencias biográficas, autopercepción corporal, entre otras.

Muchas de estas interrogantes a explorar surgen a partir de un proceso de interpretación que se desarrolla a la par que la observación etnográfica. Se construyen preguntas, se ensayan relaciones, se interpreta de forma preliminar y, con este material, se trabaja la entrevista de cierre. Por lo mismo, esta última instancia involucra

la puesta en relación de los aspectos observados durante la jornada de acompañamiento en sí misma, en vínculo estrecho con esta y sus particularidades, y de las relaciones o tensiones que se develan entre esta y la entrevista inicial. En este sentido, es una entrevista con un carácter mucho más situado en el caso mismo.

Una vez terminada la jornada de trabajo de campo, solemos enviar un mensaje al equipo donde recapitulamos el trabajo de la jornada, los aspectos clave detectados en primera instancia y las primeras posibles interpretaciones. En un inicio, esto se llevó a cabo por medio del correo electrónico; en la actualidad, trabajamos vía grupo del equipo etnográfico en WhatsApp.

De un tiempo a esta parte, y en la medida en que el avance de la tecnología lo ha permitido, hemos habilitado un chat de equipo por proyecto. En este chat, además de labores de coordinación de reuniones y temas administrativos, se comparten imágenes, posibles preguntas, primeras intuiciones y claves de análisis. Asimismo, el chat cumple una función de acompañamiento en terreno y de cuidado corporal a distancia. En este espacio solemos informar de nuestro arribo a terreno, de nuestra partida y llegada a nuestros hogares, así como también de algunas situaciones complejas a las que nos hemos visto enfrentadas en nuestros trayectos hacia o desde los lugares donde hacemos terreno. Esta práctica de cuidado a través de los dispositivos móviles puede verse como otra manifestación del equipo como colectivo.

### *Escritura y análisis colectivo*

Estas primeras impresiones se formalizan en las instancias de reunión de equipo donde, a la par del proceso de interpretación y escritura, se comentan los casos y se nutren con preguntas, comentarios y nuevos elementos de análisis. Esta instancia es fundamental, pues permite a las/os etnógrafas/os ponerse desde la perspectiva de sus lectores/as finales. Se discuten aspectos vinculados con la escritura y los nodos que articularán la narración, en relación tanto con los objetivos del proyecto como de las particularidades mismas del

caso. El relato sigue algunos criterios que guían la escritura (por ejemplo, las dimensiones a considerar), pero el cómo se presentan estas y el de qué forma se narran dependen del estilo particular del/la etnógrafo/a. Este es un punto, a nuestro juicio, clave, pues no supedita a los casos y sus particularidades a una forma única de narración, sino que más bien esta es orientada por el caso mismo, alimentada por los comentarios y observaciones del grupo, y plasmada desde el estilo personal, decisiones e intuiciones de cada etnógrafo/a.

El proceso de escritura tiene en cuenta estos comentarios del equipo. En algunos proyectos, sobre todo durante la pandemia y en trabajos de acompañamiento de largo aliento, se solicitaron además planes de escritura guías, los que se discutieron y ajustaron grupalmente, pero siempre en atención a que en el proceso interpretativo inherente a la escritura etnográfica este plan podría sufrir cambios.

Cuando Clifford Geertz (2003) refiere a la etnografía en tanto interpretación o «descripción densa», hace alusión a una descripción que reconoce los marcos de interpretación de los actores sociales. Este es uno de los aspectos clave en la construcción de nuestros relatos etnográficos, expresado en una escritura que busca relevar aquellas interacciones significativas para los y las viajeras. El o la etnógrafo/a no «desaparecen» de la escena observada, pues se identifican y describen aspectos tales como las formas de arribo a los hogares de los y las participantes de los estudios, emociones y sensaciones de el/la etnógrafo/a o e intuiciones analíticas, donde los conceptos teóricos funcionan como orientadores de la mirada.

Una vez escrita una primera versión de la etnografía, esta es compartida con el equipo de investigación. Todos/as los/as integrantes deben entonces leer el relato para luego comentarlo en una reunión de análisis.

### *Analizar colectivamente*

La reunión de análisis en cuanto instancia colectiva ha adoptado diversas formas, en función de las necesidades de cada proyecto. Sin embargo, un elemento común está dado por la lectura compartida

de cada relato ya anonimizado y la discusión sobre la base de los nodos etnográficos abordados por cada etnógrafa; comentarios acerca de la descripción misma y la profundización en cada una de las dimensiones que consideramos la base de la descripción (cuerpos, espacialidades, materialidades, etc.); preguntas o dudas de los/as lectores, que permiten dar cuenta de algunos vacíos a cubrir en la descripción; temáticas emergentes por caso/retrato; relación con el marco teórico/conceptual del proyecto en particular. En esta reunión de equipo emergen o se profundizan ejes de análisis y de relaciones con otros casos, junto con teorizar a partir del conjunto de casos. Los aspectos levantados en esta instancia son sistematizados *in situ* o una vez finalizada esta.

Un aspecto relevante de estas reuniones es que trascienden a una sola disciplina, pues, dependiendo del proyecto, participan de ellas un crisol de profesionales: diseñadoras, urbanistas, arquitectas, ingenieros, sociólogos, geógrafos/as, entre otros. Como se mencionó previamente, algunos/as de ellos/as han tenido un acercamiento al método etnográfico desde sus estudios de postgrado y tesis, muchas de estas desarrolladas al interior de proyectos llevados a cabo por los investigadores/as responsables de los estudios en curso. Esto es primordial, pues su acercamiento a la lectura de relatos no se produce «en frío», sino que desde una comprensión de la etnografía y sus características. Su aporte no solo enriquece el análisis mismo, sino que se incorpora en las formas de entender y observar las movi- lidades a partir del dato etnográfico, así como también en las formas de observar, describir y representar el espacio. Como ejemplo de esto, en el proyecto Fondecyt Situado<sup>4</sup> se llevó a cabo un Taller de Croquis, donde se capacitó a los y las etnógrafos/as en la observa- ción y representación del espacio a través de croquis. Este tipo de talleres no solo enriquecen el texto etnográfico, sino que también la comprensión de la importancia de la relación entre cuerpo y espacio en el trabajo etnográfico.

---

<sup>4</sup> FONDECYT N° 1171554 «Prácticas de intervenir y habitar el territorio: de- velando el conocimiento urbano situado».

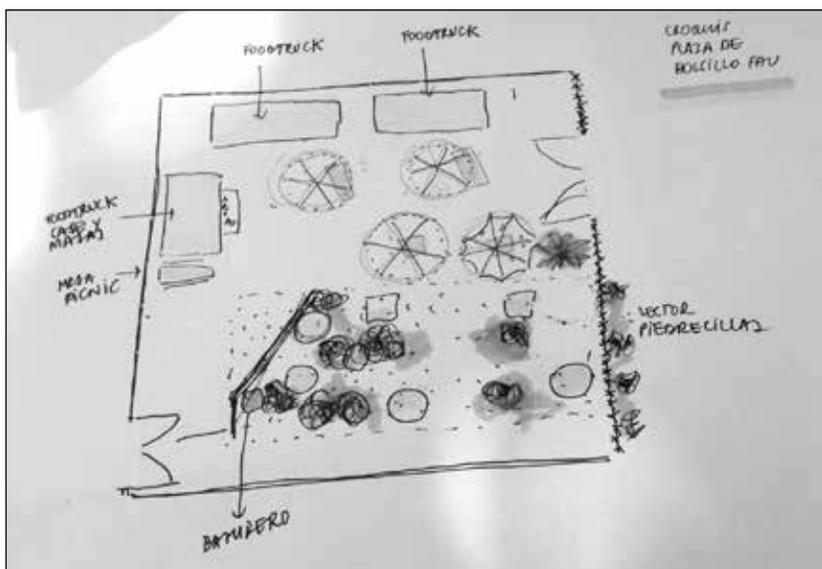
Taller de croquis.

Instrucción: «Desarrollar croquis en planta de la plaza de bolsillo y otro, en la vista que se desee del mismo lugar.

Tiempo: 40 minutos

Materiales: lápiz y papel».

CROQUIS DE LA PLAZA DE BOLSILLO FAU-UCHILE, DESARROLLADO EN EL MARCO DEL TALLER DE CROQUIS GUIADO POR MACARENA SOLAR (ARQUITECTA) EL 20 DE AGOSTO DE 2018. AUTORA: INÉS FIGUEROA (ETNÓGRAFA).



Volviendo a las reuniones o talleres de análisis propiamente tal, al finalizar estas sus resultados son sistematizados. Labor que, en un inicio, era realizada por uno o más miembros del equipo, con posterioridad a la reunión y a partir de las notas tomadas. En la actualidad, y gracias a las posibilidades brindadas por la tecnología, hemos trabajado mediante documentos compartidos donde, de forma colectiva, se va tomando nota de los ejes que surgen, de los aspectos a incluir en la etnografía a partir de los comentarios y de los consensos grupales en torno al relato etnográfico en cuestión.

Restrepo (2016) señala que la escritura etnográfica resulta de «un largo proceso de destilación de los materiales obtenidos en el trabajo de campo, así como del bagaje teórico que subyace al problema de investigación» (p. 67). En ese sentido, el texto etnográfico construido posibilita, a través de una serie de estrategias narrativas que se nutren de distintas fuentes (audios, videos, entrevistas, notas de campo) e instancias colectivas, una mirada comprensiva de los fenómenos abordados. Producto de la exhaustividad descriptiva, la cual ha ido sumando mayores «capas» de «densidad» a partir de los conocimientos y saberes acumulados, podemos volver hacia los relatos etnográficos y ver cómo se cruzan, en toda su complejidad, las distintas dimensiones de la experiencia humana en relación con la movilidad.

La escritura final del relato siempre queda en manos del/la etnógrafa, quien a partir de las sugerencias y comentarios recibidos vuelve la mirada sobre el texto e integra su escritura con la mirada colectiva del equipo sobre su trabajo. En este sentido, el relato, si bien tiene un/a autor/a único/a, esa autoría es, en estricto rigor, resultado del trabajo de discusión con el equipo completo.

Las relaciones de intersubjetividad, primero en la relación etnógrafa-participante de la etnografía, y luego, sobre la base de este material, entre etnógrafa y equipo, tienen como resultado un texto revisado, observado, vuelto a observar y devuelto a su autora o autor a fin de integrar aquellos aspectos que, desde la discusión, contribuyan a la densidad del relato.

Los relatos son utilizados como datos y analizados como tales. En las publicaciones académicas asociadas a los proyectos se realiza

una síntesis del caso o de algunos de sus nodos centrales, pues su versión completa es de acceso exclusivo del equipo de investigación, a fin de mantener la confidencialidad de los y las participantes y realizar análisis colectivo del conjunto de relatos etnográficos.

El rol de la reflexividad etnográfica en nuestro caso es tanto personal como colectivo. Si bien está presente durante todo el proceso de producción etnográfico, hemos generado una instancia final, posterior al cierre de la escritura/análisis de los relatos, en la que, como equipo y desde la experiencia grupal y colectiva del trabajo de campo desarrollado, conversamos y discutimos en torno a la experiencia investigativa a lo largo del proyecto en particular, incluidos los aprendizajes derivados de este.

### *El rol de la pandemia: tan lejos, tan cerca*

Durante la pandemia y, sobre todo, durante los períodos de cuarentena, nos vimos enfrentados a desarrollar nuevas formas de aproximación etnográfica. La presencialidad ya no era posible, sin embargo, y por medio del ensayo y del error, adaptamos nuestras metodologías –al igual que muchos otros equipos de investigación enfrentados a este escenario– a la coyuntura mundial.

El primero de los trabajos desarrollados fue *Etnografías virtuales de movilidades urbanas durante la emergencia del coronavirus (Covid-19)*, en pleno período de confinamiento. En este proyecto, trabajamos con habitantes que, en plena emergencia sanitaria, tuvieron que seguir moviéndose por la ciudad de Santiago y alrededores. El objetivo era describir estas prácticas de movilidad, pero con el pie forzado de no tener la posibilidad de observarlas de forma directa. Esto implicó recurrir al acervo de conocimientos y saberes prácticos generados en proyectos anteriores, a fin de comprender cómo se organizaba la vida cotidiana en relación con la movilidad, las relaciones, las redes, las emociones, entre otros ámbitos.

Luego de la conformación del equipo de trabajo, compuesto por dos investigadores responsables y siete etnógrafas/os, se realizaron las primeras reuniones. En estas, se afinaron los perfiles de participantes,

así como también se discutió la propuesta metodológica inicial. Una de las preocupaciones centrales fue, justamente, cómo observar sin estar ahí, cómo observar desde una etnografía remota. Cinco de las/os etnógrafos/as habían trabajado previamente en uno o más proyectos vinculados con el equipo de investigación, por lo que estaban familiarizados con la metodología y formas de trabajo de este. No obstante, la pandemia implicó una adaptación metodológica donde el acervo encarnado en los etnógrafos/as se puso a disposición de un trabajo que, en el estilo de las etnografías más clásicas, se desarrolló en un largo período de tiempo.

La imposibilidad de situar nuestros cuerpos en escena junto con el de nuestros entrevistados/as fue, sin duda, un desafío inicial. Este desafío tuvo varios momentos y preguntas: ¿cómo establecer *rapport* sin compartir el mismo espacio y, en algunos casos, sin verse a la cara? ¿Cómo estar allí sin estarlo? ¿Cómo comprender la espacialidad, cómo acceder a las materialidades, cómo sentir el cómo huelen, cómo observar el cuerpo en movimiento?

Cada etnógrafo/a se hizo cargo de un cierto número de casos, los que eran discutidos en largas jornadas a través de la plataforma Zoom. Estas reuniones semanales se convirtieron, además, en un momento de autocuidado para los/as mismos integrantes del equipo pues, a la par de compartir los avances de la semana y recibir sugerencias de cómo abordar sus casos, conversábamos acerca de nuestro propio sentir frente al confinamiento pandémico.

Por otro lado, muchos/as de nuestros entrevistados nos señalaron que la instancia de poder conversar con un «otro» desconocido se constituyó también en un espacio de autocuidado y de expresión de emociones. En este sentido, el establecimiento de *rapport* superó –en algunos de los casos– con creces el de etnografías o trabajos realizados de forma presencial, lo que podemos explicar a través de la siguiente cita:

*La excepcionalidad de los tiempos que hemos vivido ha abierto otras posibilidades a técnicas de etnografía remota, donde tanto investigadore/as como participantes han compartido la interrupción de la cotidianeidad y, en parte debido a ello, permitido construir sentidos comunes. Es evidente que los*

*impactos son desiguales y diferenciados, pero el hecho de compartir una interrupción de la cotidianeidad ha posibilitado la construcción de una empatía que requiere de un mayor análisis a posteriori, respecto, no tan solo del uso de una comunicación virtual, sino también sobre la posicionalidad de la investigación social en un contexto como el de pandemia (Jirón et al., 2021, p. 92).*

La imposibilidad de observar directamente fue sorteada a través de la solicitud de envío de audios, imágenes fotográficas y videos. Algunos/as de los/as participantes fueron más prolíficos en el envío de este tipo de archivos, otros menos, otros nada. No obstante, la instancia de conversación telefónica y por videollamada, complementada por audios de WhatsApp, fue la que unificó todos los casos. En unos pocos, incluso fue posible realizar breves encuentros presenciales.

Por otro lado, la experiencia en este tipo de trabajo por parte del equipo y la sensibilidad etnográfica desarrollada en términos de la descripción espacial, de materialidades, cuerpo y movilidades fueron clave para poder encontrar y ajustar las preguntas, afinar el oído y «observar» a través de las palabras, los gestos, los silencios. La entrevista cualitativa, y en especial la entrevista etnográfica, tiene por característica esta capacidad de escucha, a fin de formular las preguntas en los términos de los mismos entrevistados/as.

La pandemia fue, en este sentido, un momento en que nos vimos obligados a desplegar el entrenamiento en dicha capacidad de escucha cualitativa. Los cuerpos de etnógrafo/a y participantes rara vez estuvieron en un mismo espacio físico; aun así, fuimos capaces de observar los hogares, los espacios laborales, recorrer las calles, ver aquello que –por confinamiento– estábamos imposibilitados de ver. Las conversaciones muchas veces se dieron en momentos de realización de labores hogareñas, o de viajes en auto. En cierto sentido, desde el punto de vista de los participantes, efectivamente los acompañamos durante sus actividades. En la conjunción de nuestras experiencias previas acerca de qué y cómo observar y preguntar, ajustadas al escenario complejo de no presencialidad producto de la pandemia, pudimos afinar nuestra sensibilidad etnográfica y

comprender la organización de la vida cotidiana y las prácticas de movilidad de los y las participantes del estudio.

Como producto de ese trabajo, publicamos un artículo llamado «Aceptación, adaptación, transformación: acomodados afectivos de la vida cotidiana en tiempos de Covid-19 en Santiago de Chile» (Jirón et al., 2021). En este, se hace referencia a la movilidad como dimensión central en la vida cotidiana de las personas, por lo que, al trastocar la movilidad, se altera la vida cotidiana tanto de quienes se mueven como de quienes se ven imposibilitados de hacerlo, producto de las restricciones sanitarias. El texto presenta la síntesis de cuatro de los casos etnográficos, los que son abordados desde las nociones de aceptación, adaptación y transformación. En las conclusiones, hacemos mención a los nuevos aprendizajes desarrollados por los habitantes; sin embargo, no solo ellos aprenden, sino que también el equipo de investigación. Dichos aprendizajes, adaptaciones y transformaciones de nuestra práctica etnográfica pasan a formar parte de nuestro acervo –personal y colectivo– como investigadores/as.

## REFLEXIONES FINALES

En el transcurso de estos más de 10 años, el trabajo colectivo (Imilán y Jirón, 2016) tanto de proyectos específicos como del Núcleo Milenio de Movilidades y Territorios MOVYT, que reúne a diversos proyectos, investigadores/as, tesistas, colaboradores en torno a comprender las diversas experiencias de movilidad en Chile y en América Latina, se ha logrado desarrollar y incorporar formas innovadoras y cuidadosas de acompañar a las personas que se mueven por nuestros territorios. Lo innovador proviene también del trabajo interdisciplinario, donde es posible probar herramientas, cruzar disciplinas y sobre todo buscar formas de contar historias de maneras amables y que realmente cuenten las historias que se requieren contar. Lo cuidadoso es una forma de hacer investigación que pone especial atención en las formas en que nos relacionamos con otros y con nosotras mismas; implica darse los tiempos para conversar, escuchar, compartir, disfrutar y respetar lo que se va generando en los procesos. Esto implica

cuidado con los acercamientos, las técnicas, el trato, los resultados, las formas en que se comparten las investigaciones. Hemos podido aprender tanto del trabajo de campo como de la discusión y análisis que han devenido también en aprendizajes y nuevos saberes colectivos en torno a la práctica de la etnografía, donde se han ido incorporando aportes desde otras disciplinas al interior de los mismos equipos de investigación, los cuales se han imbricado y dado forma a modos particulares de abordar metodológicamente la movilidad.

Tal como se ha señalado a lo largo del capítulo, hemos velado porque estos aprendizajes, inscritos ya sea en el cuerpo de cada uno/a de los/as etnógrafos/as, ya sea a partir de conocimientos previos en tanto equipo nuclear, sean compartidos, puestos en práctica y encarnados colectivamente al interior de los equipos de investigación. Esta práctica, que involucra todos los aspectos del trabajo etnográfico, ha ido generando un acervo común de conocimiento que ha sido incorporado por los/as nuevos/as integrantes de los equipos etnográficos, proyecto a proyecto. Si bien ha habido cierto recambio en los equipos, cada una de las personas que ha formado parte de estos ha dejado una huella en las formas de hacer, de observar, de agotar las miradas sobre los fenómenos observados. Muchos de ellos han desarrollado sus propias prácticas de investigación, lo que nos enorgullece de la experiencia formativa que hemos realizado colectivamente.

Este acervo de saberes y conocimiento ha sido construido y acumulado a partir de experiencias en terreno, encuentros de seguimiento, discusión y análisis, adaptaciones metodológicas «forzadas» por contextos pandémicos, reuniones de reflexividad metodológica y también aprendizajes en las formas de escritura y capacidad analítica del equipo. Es una construcción que tiene un pie tanto en los y las etnógrafas en cuanto individuos, como en el equipo en tanto colectivo. Es un conocimiento que a la vez se encarna en y trasciende a los individuos, y que invita a comprender el trabajo etnográfico, las etnografías móviles y el estudio de las movilidades como un espacio de aprendizaje colectivo. En este, se comparten prácticas etnográficas en tanto formas de hacer y escuchar, así como técnicas corporales en relación con el trabajo etnográfico. El cuerpo de los/as etnógrafos/as

es el lugar donde se asientan los conocimientos, pero un cuerpo que se alimenta de los conocimientos y miradas de otros cuerpos y de otras disciplinas, un cuerpo colectivo que acompaña el —en ocasiones solitario— trabajo etnográfico a través de prácticas de investigación encarnadas, cuidadosas y en constante transformación.

## REFERENCIAS

- Geertz, C. (2003). *La interpretación de las culturas*. Gedisa.
- Guber, R. (2001). *Etnografía. Método, campo y reflexividad*. Norma.
- Haraway, D. J. (2016). *Staying with the trouble*. Duke University Press.
- Imilán, W. y Jirón, P. (2016). Observando juntos en movimiento. Posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 26(52), 51-64.
- Jirón, P. (2010). On becoming «la sombra/the shadow». En M. Buscher, J. Urry y K. Witchger (eds.), *Mobile Methods* (pp. 36-53). Routledge.
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la sombra. *Bifurcaciones* (10). Disponible en [http://www.bifurcaciones.cl/bifurcaciones/wp-content/uploads/2012/11/bifurcaciones\\_010\\_Jiron.pdf](http://www.bifurcaciones.cl/bifurcaciones/wp-content/uploads/2012/11/bifurcaciones_010_Jiron.pdf)
- Jirón P. e Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10, 17-36.
- Jirón, P., Imilán, W., Figueroa, I., Basaure, F., Brinck, A., Peña, G., Rivera, C., Cuyanao, J. y Osterling, E. (2021). Aceptación, Adaptación, Transformación. Covid-19 y acomodos afectivos de la vida cotidiana en Santiago de Chile. *Revista Ensamble*, 13, 72-95.
- Segura, R. y Jirón, P. (en prensa). Métodos Móviles. En D. Zunino, G. Giucci y P. Jirón, *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina II*. Buenos Aires: Teseo.

# EL DIARIO-MÓVIL: UNA HERRAMIENTA DE INVESTIGACIÓN PARA LAS MOVILIDADES

*Alejandra Lazo Corvalán*  
*Karen Seaman Cuevas*  
*Nicole Pumarino Orbeta*

## INTRODUCCIÓN

En el último tiempo se ha incrementado el uso de diarios en investigaciones académicas a partir del interés por acercarse a relatos más detallados de la experiencias y los significados personales (Meth, 2003; Thomas, 2007; Bartlett, 2012; Spowart y Nairn, 2014; Thille et al., 2022). Existen diferentes tipos de diarios que se pueden utilizar con fines de investigación: diarios de uso del tiempo, diarios personales, blogs electrónicos y actualmente, incluso los teléfonos móviles pueden utilizarse como diarios de registro.

En este contexto, hay un creciente reconocimiento de que el uso de diarios en la investigación social permite adentrarse en las experiencias y emociones de los participantes. Por ejemplo, en el campo de los estudios de ocio, los diarios se han utilizado para explorar las experiencias de las mujeres en los triatlones (Jones,

2004 ) y la recreación de aventuras (Little, 2002), así como estudios sobre madres que realizan snowboard (Spowart y Nairn, 2014). Por otra parte, en el ámbito de la salud existen investigaciones que han utilizado los diarios para estudiar a los grupos marginados, adultos mayores, algunas enfermedades e incluso personas que tienen demencia (Bartlett, 2012). Sin embargo y a pesar de su importancia, los diarios se han usado poco en los estudios de la vida urbana y sus movilidades, distinguiéndose algunos trabajos como los de Latham (2003); Middleton (2009, 2018); Kong, Vallet et al. (2019) y La Reconquista Peatonal (2020), entre otras investigaciones que han utilizado el diario como una herramienta de investigación.

Uno de los valores del uso del diario en la investigación social es permitir, a quienes los escriben o completan, revelar lo que desean y en el momento que elijan. Siguiendo a Latham (2003) se puede considerar el diario de investigación como una representación de la subjetividad, donde también es posible plasmar emociones y experiencias. Es probable que lo que la gente escribe en los diarios de investigación sean relatos de lo que hicieron y cómo se sintieron en ese momento. Además, los participantes de una investigación que utilizan este instrumento tienen el tiempo y el espacio para pensar qué quieren expresar y cómo quieren expresarlo. Muchas de las investigaciones que utilizan estos diarios se complementan con otras técnicas, como el trabajo de campo etnográfico y las entrevistas (Zimmerman y Weider, 1977), lo cual les da mayor peso a los resultados obtenidos.

Se presentan en este capítulo los resultados de una investigación donde se utilizaron diarios-móviles como una herramienta de registro y visualización, para recrear la dimensión subjetiva, relacional y afectiva de la movilidad de las mujeres viajeras de las Regiones de Los Lagos y Los Ríos, en el Sur de Chile<sup>1</sup>. El objetivo de este trabajo es relevar el valor y potencial del diario-móvil como herramienta de investigación.

---

<sup>1</sup> Los diarios móviles forman parte de las herramientas utilizadas en el proyecto Fondecyt Iniciación 11171028 «La movilidad en su ambiente: Etnografía de la experiencia de los conmutantes de las ciudades Osorno y Puerto Montt, Región de Los Lagos, Chile».

## EL DIARIO-MÓVIL COMO HERRAMIENTA DE INVESTIGACIÓN

Para poder acercarse a la dimensión subjetiva, relacional y afectiva de la movilidad femenina en el Sur de Chile, se realizaron diarios-móviles con el apoyo de la ONG La Reconquista Peatonal (ver capítulo 7 en este libro). Se confeccionaron diarios de papel tamaño bolsillo, cuyo diseño contenía distintas secciones con temáticas y preguntas para ser completadas por las participantes. Las secciones del diario abordaron datos generales de las viajeras, la relación entre el cuerpo y su manera de moverse, la experiencia cotidiana en el modo de transporte que utilizaban, la percepción del entorno físico y social, cómo también las emociones y reflexiones en torno a su trayecto. La participación de las mujeres fue voluntaria y consentida, a través de un consentimiento informado para diarios de movilidad.

El trabajo de campo fue llevado a cabo durante los meses de enero y febrero de 2021 y se repartieron aproximadamente 40 diarios-móviles y se recuperaron 30 de ellos. Las principales comunas de origen de las participantes fueron Purránque, La Unión, Río Negro, Río Bueno, Osorno y Valdivia en las Regiones de los Ríos y Los Lagos. La pérdida de algunos diarios se debió principalmente a la crisis sanitaria producto del Covid-19, pues muchas de estas comunas de las Regiones de Los Ríos y Los Lagos se encontraban en fase 1, es decir, Cuarentena Total, lo que dificultó tanto los viajes de las propias mujeres, como la recolección de los diarios.

Respecto a la convocatoria, distribución y recolección de los diarios-móviles, esta fue realizada por el equipo de investigación del proyecto, utilizando los contactos existentes de otros trabajos de campo y a través del contacto con los municipios. A cada mujer interesada en participar se le envió un correo electrónico explicando en detalle la convocatoria junto con el afiche que se muestra a continuación, el cual también se difundió por redes sociales para tener un alcance mayor.

FIGURA 1. AFICHE DE LA CONVOCATORIA DE PARTICIPACIÓN.

**PROYECTO FONDECYT DE INICIACIÓN 11171028**  
"La movilidad en su ambiente: Etnografía de la experiencia de los conmutantes de las ciudades de Osorno y Puerto Montt en la Región de Los Lagos, Chile."

+

**ONG LA RECONQUISTA PEATONAL**

Te invitan a participar de

# PAISAJE INTERMEDIO

*Movilidad femenina entre Comunas del Sur de Chile*

**Invitamos a mujeres a contar en un cuaderno-diario su experiencia de viaje cotidiano por trabajo o estudios entre dos Comunas distintas del Sur de Chile.**

**Inscríbete** y te contactaremos para entregarte un cuaderno en tu casa, deberás completarlo entre el 12 y el 31 de enero 2021. Estaremos en contacto para pasarlo a recoger.

**Tu experiencia formará parte de una exposición y un archivo cotidiano de movilidad.**

Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo

UNIVERSIDAD DE LOS LAGOS

ARQ

MovAustralis

LA RECONQUISTA PEATONAL

El diario-móvil que se utilizó contemplaba las siguientes secciones que se detallan a continuación:

*i) Página principal*

En las primeras páginas se explicaba el contexto del proyecto. Aquí, se les pidió a las mujeres que se identificaran con un nombre o pseudónimo con el que pudieran ser reconocidas.

FIGURA 2. PÁGINA PRINCIPAL DEL DIARIO-MÓVIL.



*ii) Información general*

En este apartado se les preguntó por el motivo del viaje, días que lo realizaban, medio de transporte, si lo hacían acompañadas, la intersección y comuna de origen y la de destino. Se les consultó también si pertenecían a algún pueblo originario o si tenían alguna capacidad diferente. En la página siguiente, se les pedía narrar el momento previo al viaje como una forma de conocer el grado de organización que implicaba su movilidad.

FIGURA 3. PÁGINAS 3 Y 4 DIARIO-MÓVIL.

INFORMACIÓN GENERAL		PREPARACIÓN PARA SALIR
En este cuaderno deberás registrar un viaje cotidiano que realices entre dos comunas. Puede ser por trabajo y/o estudios.		Describe o dibuja cómo te preparas para tu trayecto; qué debes resolver antes de salir, si debes ocuparte del cuidado de otra persona, qué llevas, qué precauciones sanitarias tomas.
Motivo del viaje <input type="text"/>		
Género con el que te identificas <input type="text"/>	Edad <input type="text"/>	
Días de la semana: <input type="radio"/> L <input type="radio"/> M <input type="radio"/> M <input type="radio"/> J <input type="radio"/> V <input type="radio"/> S <input type="radio"/> D	Medios de transporte que utilizas <input type="text"/>	
¿Vas con compañía? ¿Quién? <input type="text"/>		
¿Pertenece a un pueblo originario? <input type="text"/>	¿Tienes capacidades especiales? <input type="text"/>	
Comuna o localidad de origen <input type="text"/>	Ciudad de destino <input type="text"/>	
Intersección de calles de inicio <input type="text"/>	Intersección de calles de destino <input type="text"/>	

### iii) El viaje de ida y de vuelta

En esta sección se les pidió relatar el viaje que realizaban para ir al lugar de trabajo o de estudios. Para orientar esta narración se señalaron algunas preguntas que abordaron dimensiones perceptuales, sociales y espaciales del viaje. También se les preguntó por la duración y la percepción del tiempo. Así mismo, se les pidió identificar una costumbre, una persona común del trayecto y el momento que más les gustaba. Algo muy similar se les pidió respecto al viaje de regreso, haciendo énfasis en las otras actividades o paradas que realizaban durante el viaje, el paisaje, el clima y una palabra que sintetizara su viaje.

IMÁGENES 4 Y 5. PÁGINAS 5 A 8 DIARIO-MÓVIL.

## EL VIAJE DE IDA

Imagina que tu viaje se estira en una línea.  
Describe o dibuja lo que va ocurriendo.

ALGUNAS PREGUNTAS PARA INSPIRARTE:

¿en qué momento comienza tu viaje? ¿cómo es el paisaje? ¿en qué piensas? ¿realizas otra actividad mientras viajas? ¿sociabilizas con otros? ¿aprovechas el viaje para ir a otro lugar? ¿cuando cambia el viaje?

	Duración del viaje <input type="text"/>	UNA COSTUMBRE QUE TIENES CUANDO VIAJAS:
	eso a ti te parece: <input type="text"/>	
		EL MOMENTO QUE MÁS TE GUSTA:

## EL VIAJE DE VUELTA

Imagina que tu viaje se estira en una línea.  
Describe o dibuja lo que va ocurriendo.

ALGUNAS PREGUNTAS PARA INSPIRARTE:

¿cuáles son las diferencias respecto al viaje de ida? ¿haces una ruta distinta? ¿tienes paradas intermedias? ¿qué emociones, reflexiones o pensamiento te surgen en el viaje? ¿cómo es salir de la ciudad?

	Duración del viaje <input type="text"/>	UNA CARACTERÍSTICA DE TU CAMINO:
	eso a ti te parece: <input type="text"/>	UNA PALABRA QUE RESUME EL VIAJE:
		¿TU VIAJE CAMBIA CON EL CLIMA?



FIGURA 7. PÁGINAS I1 Y I2 DIARIO-MÓVIL.



En relación con el diseño de los cuadernos, se puede mencionar que la portada y contraportada de los diarios fueron realizadas con una técnica artística denominada cianotipia, cuyo funcionamiento químico es sensible a la luz. Finalmente, los cuadernos quedaron como se muestra en las imágenes a continuación.

FIGURA 8. DIARIOS-MÓVILES EN SU VERSIÓN FÍSICA.



Para realizar el análisis de la información recolectada, se realizó una matriz de vaciado donde se transcribieron las respuestas organizando cada pregunta del diario en distintas columnas y cada participante en distintas filas. Si bien no todos los resultados se estructuran en función de las secciones del diario-móvil, esta matriz de vaciado sirvió para organizar los contenidos, identificar temáticas transversales a las secciones y poder analizar las respuestas de distintas mujeres de manera simultánea en una doble entrada: por temática de pregunta (en el eje vertical) y por historia de viaje de cada mujer (en el eje horizontal), desde aquí se desprendieron los principales resultados que se presentan a continuación.

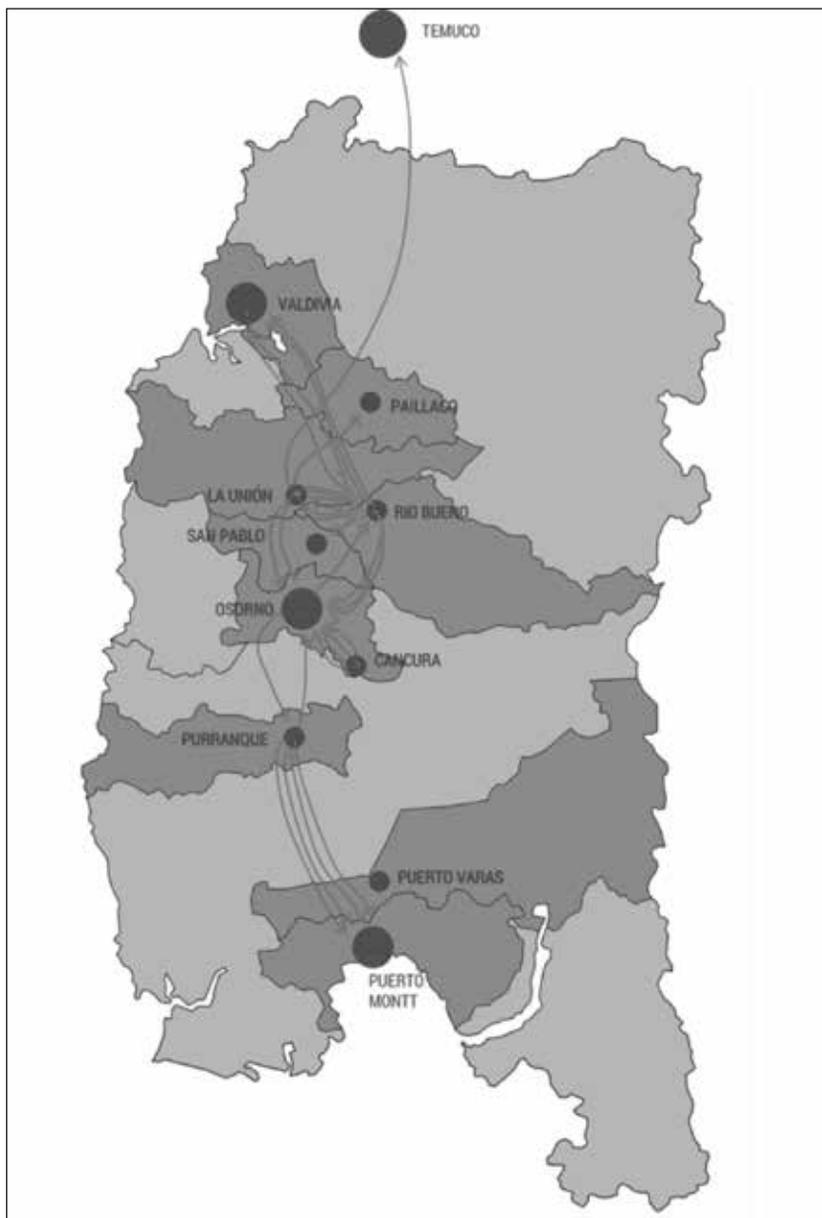
### *El paisaje intermedio de la movilidad femenina*

Los 30 diarios-móviles finalmente recolectados y que formaron parte de la muestra que se analizó abordaron las distintas dimensiones y perspectivas del trayecto cotidiano de las mujeres, dando cuenta del nexo que unía el viaje con el resto de su vida cotidiana.

Si bien el diario les pedía a las mujeres registrar su viaje separado en etapas y lugares; la preparación previa, el viaje de ida, el viaje de vuelta, la ciudad de origen, la ciudad de destino, aparecieron temas que fueron más allá de estas divisiones y que conformaban la continuidad de su vida cotidiana.

Algunos de los temas más relevantes tenían relación con las labores de cuidado que las mujeres realizaban a lo largo de todo el día; el impacto que había tenido la crisis sanitaria producto del Covid-19 en sus trayectos cotidianos y el viaje mismo como una práctica multidimensional que involucraba sociabilidades, conexiones con el mundo propio e instancias de relaxo o de trabajo, entre otros aspectos. En ese sentido, el viaje femenino apareció como una práctica que excedía el simple trayecto desde un punto A y B, y por el contrario, señalaba las relaciones disímiles que las mujeres establecían con sus territorios de origen y de destino (Lazo y Contreras, 2009; Lazo, 2017).

FIGURA 9. MAPA CON TRAYECTOS ORIGEN-DESTINO DE IDA DE LAS PARTICIPANTES.



### *Las labores de cuidado como parte importante de la movilidad de las mujeres*

Las labores de cuidado que la gran mayoría de las mujeres realizaba en su vida cotidiana quedaron plasmadas en las distintas secciones del diario-móvil. En efecto, se pudo comprobar que el cuidado de otras personas es una labor y preocupación que se extendía a lo largo de todo el día y que implicaba organizar distintas tareas. El cuidado se expresaba tanto en la preparación antes del viaje, en el viaje mismo y en el regreso a casa.

Dentro de las tareas que las mujeres incorporaban antes de salir, la mayoría estaban relacionadas con el cuidado de hijas e hijos.

Ejemplo de ello son las labores que ellas narraban relacionadas con los hijos y la crianza: «*revisar que quede almuerzo listo para mi hija*»; «*vestir a mi hijo*»; «*vestir-alimentar y medicar a mi hija*»; «*dejar lista la ropa de mi hija*»; «*mochila bebé (ropa, pañales, leche, juguetes)*»; «*por lo general mis hijos se despiertan mientras me levanto, por lo que antes de salir me preocupo de que tomen su leche y de darles besitos y abrazos*»; «*despierto a mi hijo quien viaja conmigo, por lo que le preparo su tazón con leche, para luego levantarse*».

Algunas mujeres también debían cuidar de sus maridos o madres: «*debo ver a mi madre que está enferma*»; «*preocuparme de los remedios de mi marido con su quimio, muchos días no son muy buenos*»; «*7:40 me preparo para salir, despierto a mi compañero (esposo) para que no se quede dormido y se vaya a trabajar y me voy rumbo a mi trabajo*».

Muchas de estas tareas de cuidado las realizaban entre su propio proceso de levantarse, ducharse, vestirse, tomar desayuno, sumado al ajuste y revisión de llevar todo lo necesario antes de salir. Así mismo, muchas de las labores de cuidado estaban relacionadas también con hacerse cargo de su hogar en general, incluyendo alimentar a la mascota, preocuparse de que quede todo desenchufado, las luces apagadas, asegurarse de que las puertas estén bien cerradas, sacar la basura, dejar ordenada y ventilada la casa, etc.

Destaca el hecho de que para lograr cumplir con la larga lista de tareas que debían realizar las mujeres antes de salir de su domicilio,

la preparación debía comenzar desde el día anterior a la salida. Muchas de ellas narraron que antes de acostarse dejaban lista la ropa para el día siguiente, preparaban el almuerzo o los implementos que debían llevar en sus bolsos o mochilas.

Otro resultado relevante fue cómo la preocupación por el cuidado de otra persona se extendía al viaje mismo, sobre todo en el caso de las mujeres que viajaban en automóvil con hijos pequeños.

Una mujer de 34 años que viajaba desde Purranque a Osorno durante 30 minutos describía su viaje como: «*Verificar que llevamos todo. Poner cinturón, silla del bebé tapando el sol si corresponde. Acomodar al bebé que generalmente se duerme en el viaje. Sacar pantallazos de mis permisos sanitarios. Buscar dinero para el peaje*».

La preocupación por otros durante el viaje no solo implicaba acciones específicas, también para muchas de ellas incluía aprovechar ese momento para conversar con quienes se estaba viajando: «*Socializo generalmente con mi familia que conduce, preguntándole sobre su día o bien sobre su semana*» (mujer de 33 años que viaja en auto de Río Bueno a Osorno).

En relación con el viaje de regreso, las mujeres continuaban con sus labores y pensamientos asociados al cuidado: «*Al salir de la ciudad voy pensando que tengo que pasar a comprar pan, estar con mi hijo, converso con él y vuelvo al rol de mamá y señora de la casa. Cansada, pero feliz por mi labor con mi trabajo. Tomamos once<sup>2</sup> juntos cuando llega mi esposo. Hablamos del día y ya comienzo a preparar o ver lo que tengo pendiente en mi casa para poder acostarme temprano que nunca lo puedo lograr, siempre hay que hacer. Me voy a la cama, miro un poco de televisión, reviso mi*

---

<sup>2</sup> «Tomar once» es un chilenuismo que denomina la acción de consumir un «corto refrigerio (...) entre el almuerzo y la comida» (Román, 1916, p. 74). Se trata de una acción cotidiana que muchas veces involucra aspectos de convivencia y encuentro entre personas. Conlleva el consumo de bebidas calientes tales como té y café, además de pan untado o acompañado de una variedad de alimentos (desde mantequilla y mermelada, hasta palta o aguacate molido, queso y fiambres). Sobre esa base existen muchas variantes locales en relación con la masa horneada o frita que se consume. Para conocer onces contemporáneas se puede visitar <https://www.instagram.com/proyecto.once/> (N.E.E.)

*correo, redes sociales y pongo mi alarma»* (mujer de 36 años que viaja de La Unión a Paillaco).

En los diarios se pudo observar también cómo las mujeres utilizaban el trayecto de regreso para organizar las labores que debían realizar en su casa, lo que hicieron y lo que les faltaba por hacer: pasar a hacer las compras de insumos necesarios para su hogar, pensar en el bienestar de sus hijas e hijos (si están bien o han comido bien) o si requerían pasar a buscarlos. Al llegar a la casa continuaban con estas tareas: *«Preparo once para mi marido y para mí. Aseo de mi casa, cosas básicas, lo más complejo el fin de semana»* (mujer de 35 años que viaja de Río Bueno a Valdivia).

### *Las nuevas prácticas debido a la pandemia*

Otro elemento destacado en los cuadernos fueron las transformaciones en las prácticas cotidianas asociadas a la pandemia Covid-19. Estos cambios se evidenciaron, tanto en la preparación para el viaje, como en el viaje mismo, y con ello una nueva preocupación, o estado de alerta, que las mujeres integraron en su vida cotidiana.

En la preparación para salir, apareció la preocupación por llevar diversos implementos de resguardo sanitario. Así, llevar alcohol gel, mascarilla de repuesto, en algunos casos guantes, escudo facial e incluso ropa de cambio, se hicieron tan esenciales como las llaves o la billetera, y aparecían listados dentro de las actividades del cuaderno.

La preparación también incluía el salvoconducto sanitario que les permitía el desplazamiento entre comunas en cuarentena, especialmente si debían atravesar regiones o si se trabajaba en alguna empresa que requería una declaración particular o encuesta para entrar a la planta de trabajo. En algunos de los vehículos privados, que se utilizaban para pasar a buscar a trabajadoras de empresas específicas, además debían tomarse la temperatura antes de subir. Lo anterior marcó un cambio en las prácticas cotidianas de estas mujeres y fue plasmado en el cuaderno-móvil.

Así mismo, durante el trayecto aparecieron dos instancias en las que las transformaciones se hacían también evidentes. En primer

lugar, la presencia de una nueva detención en el viaje que correspondía a las aduanas sanitarias donde se realizaban controles por parte de carabineros o militares en conjunto con el Ministerio de Salud, y donde debían mostrar sus documentos (cédula de identidad, carnet sanitario C19 y salvoconducto de traslado). Este control, en algunos casos, podía tomar muchísimo tiempo y hacer que la duración del viaje se extendiera, además de generar atochamientos en la ruta.

En segundo lugar, el peaje como punto de interacción con personas desconocidas apareció como un momento del viaje en que debían estar alertas. Entregar el dinero y recibirlo de vuelta aparecía como un tema que las mujeres resolvían de diversas maneras.

Por ejemplo, una mujer de 35 años que iba en auto de Río Bueno a Valdivia explicaba que *«para pagar el peaje llevo justo el dinero y lo llevo en un sobre, lo entrego con mis mascarilla puesta y le solicito que bote el sobre y comprobante. Al llegar a mi oficina me tomo la temperatura, limpio mi calzado y hago lavado de manos»*. Otra mujer de 44 años que viajaba en auto con su familia de Purranque a Puerto Montt describe que *«cada vez que pagamos o recibimos dinero lo desinfectamos, lo mismo con nuestras manos y así todo el día»*.

### *Modos de transporte y elementos del paisaje*

Los diferentes relatos de las mujeres recogidos en el diario-móvil conformaban el paisaje físico-emocional de sus viajes cotidianos que se caracterizaban según sus experiencias, recursos y trayectos.

La forma-modo de viajar determinaba en general el carácter de su trayecto y el apego con los lugares (Lazo, 2020). Las mujeres que viajaban a diario en su automóvil particular y eran conductoras describían la especial atención que prestaban al desplazamiento, específicamente a la seguridad de quienes viajaban con ellas (menores de edad a su cargo) o respecto al camino y las condiciones climáticas, que variaban según la estación. En sus relatos, el paisaje lejano de las carreteras aparecía muchas veces como un momento de disfrute, relajación y conexión con el lugar al cual se dirigían.



FIGURA 11. DIARIO-MÓVIL DE UNA MUJER DE 23 AÑOS QUE VIAJA EN BUS DE LA UNIÓN A TEMUCO.

**EL VIAJE DE IDA**

Imagina que tu viaje se estira en una línea.  
Describe o dibuja lo que va ocurriendo.

ALGUNAS PREGUNTAS PARA INSPIRARTE:  
¿en qué momento comienza tu viaje? ¿cómo es el paisaje? ¿en qué piensas? ¿realizas otra actividad mientras viajas? ¿sociabilizas con otros? ¿aprovechas el viaje para ir a otro lugar? ¿cuando cambia el viaje?

Duración del viaje:   
eso a ti te parece:

UNA COSTUMBRE QUE TIENES CUANDO VIAJAS:  
Llevar agua

UN PERSONAJE DE TU TRAYECTO:  
Junta las de bus

EL MOMENTO QUE MÁS TE GUSTA:  
Cuando llego a mi destino

Espero que llegue mi bus en el cruce de los tambores, ya que en mi ciudad no hay locomoción directa, cuando llega, me abro, entrego mi pasaje y me acomodo, me cubro mi antena y mis audifonos para ir escuchando musica.

Durante el viaje por carretera voy mirando por la ventana el paisaje con arboles, escuchando musica, a ratos duermo o veo alguna película donde que presentan en el bus.

Finalmente llego a mi destino, me bajo en un pasadizo mucho antes del terminal porque queda más cerca de mi alojamiento.

INICIO  FIN 

En definitiva, en muchos de los relatos se repetía la imagen del viaje como una malla que entrelazaba las distintas dimensiones de la experiencia de moverse: lo cercano y lo lejano, lo público y lo privado, lo funcional, lo orgánico y lo complejo.

FIGURA 12. MUJER DE 50 AÑOS QUE VIAJA EN BUS DE CANCURA A OSORNO.

### EL VIAJE DE VUELTA

Imagina que tu viaje se estira en una línea.  
Describe o dibuja lo que va ocurriendo.

**ALGUNAS PREGUNTAS PARA INSPIRARTE:**  
¿cuáles son las diferencias respecto al viaje de ida? ¿haces una ruta distinta? ¿tienes paradas intermedias? ¿qué emociones, reflexiones o pensamiento te surgen en el viaje? ¿cómo es salir de la ciudad?

Duración del viaje  
**1,40 H**

eso a ti te parece:  
**cansador  
largo.**

UNA CARACTERÍSTICA DE TU CAMINO:  
**opacada**

UNA PALABRA QUE RESUME EL VIAJE:  
**tedioso**

¿TU VIAJE CAMBIA CON EL CLIMA?  
**si llueve  
no es tedioso  
llueve  
mejor**

### *Percepciones, emociones e interactores*

Otro de los elementos que apareció en los diarios y que es importante de destacar es que las mujeres que viajaban en bus otorgaban más atribuciones negativas al viaje, que aquellas que narraban su experiencia en automóvil. Lo anterior podría relacionarse con factores como el tiempo, donde los viajes registrados eran más extensos y también se debía al carácter más evaluativo del servicio, donde en general acompañaban sus relatos con deseos respecto a mejorar el estándar y el confort de los buses (el aire acondicionado y la seguridad son mencionados con frecuencia).

En este sentido, si se considera que las experiencias del viaje se entrelazan con toda la vida cotidiana (historia familiar, dedicación laboral, carga de trabajo, situación económica, estado de ánimo, estado de pandemia, entre muchos otros ámbitos), la percepción que se tiene de los desplazamientos cotidianos no puede separarse de dicha experiencia (Lazo, 2020).

Así mismo, en los cuadernos algunas mujeres declararon un cambio en la percepción del viaje de ida respecto al de regreso, a pesar de realizar el mismo recorrido con la misma duración. De esta manera, para algunas la percepción positiva de la ida (el viaje me parece «bien», «divertido») cambiaba al regreso, transformándose en una experiencia negativa (el viaje me parece «eterno», «agotador»), atribuible al cansancio de la jornada laboral. Sin embargo, también apareció la misma transformación a la inversa, atribuyéndose una disposición positiva al retorno a casa y al fin de la jornada laboral.

En la dicotomía entre automóvil y bus, se asociaron también ideas de lo individual y lo colectivo en el viaje. Por un lado, las mujeres que se desplazaban en automóvil parecían llevar consigo su vida familiar y la desplegaban en la medida de lo posible: cuidando a otras y otros, haciendo las compras, resolviendo problemas domésticos, etc. Pero también, ellas desplegaban su mundo interior en un espacio limitado y protegido de lo público, como es el automóvil privado. En este punto la música cobraba protagonismo, transformando el auto en un espacio íntimo para escuchar y cantar, y muchas veces también un lugar para tener conversaciones privadas y gozar de un momento de soledad «*a veces también lo ocupo (el viaje) para conversar por teléfono con más tranquilidad que en casa, con los niños al lado*» (mujer de 39 años que viaja en auto de La Unión a Río Bueno).

Hay quienes aprovechaban este momento para conectarse espiritualmente: «*Imagino qué sienten, por qué viajan, están tristes, preocupados, sentimientos, etc. Serán más felices que yo. Doy gracias por mi vida y mi familia a pesar de los problemas, retos de la vida*» (mujer, 58 años, viaja en auto de Río Bueno a Osorno).

Por otro lado, las mujeres que usaban el bus desplegaban su espacio privado en un ámbito más colectivo que con la repetición de la rutina se les hacía familiar. Los «otros pasajeros» pasaban a ser reconocidos (en muchos casos coincidían con colegas de trabajo, vecinos, amigos) y también otros personajes que eran parte importante de su cotidianidad, «*generalmente converso con el colectivo*» [conductor] (mujer de 40 años que viaja en bus de Osorno a Purranque).

De igual manera y tal como ocurría con aquellas que viajaban en automóvil, el viaje en bus les permitía a algunas mujeres tener un momento de introspección: «*Contemplo la naturaleza, los lagos, volcanes y además digo: pensar que todo esto es obra de tus manos, qué grande eres, Dios*» (mujer de 45 años que viaja en bus desde Purranque a Puerto Montt). Esta instancia reflexiva no necesariamente era religiosa, a veces era meditar o simplemente pensar: «*Cuando viajo sola voy escuchando música cantando y bailando, a veces me voy al pasado, recordando mi vida y todo lo que me ha pasado, muchas veces extraño a mis personas amadas*» (mujer de 36 años que va de La Unión a Paillaco).

Sin embargo, en ambos modos de transporte, el viaje de vuelta arrastraba consigo la carga de un día laboral completo. Lo describían como un trayecto agotador, que se les hacía más largo a pesar de que tenía condiciones similares al de ida. Las ansias de llegar y estar en su hogar con sus seres queridos aumentaba significativamente en el viaje de regreso.

Para estar más cómodas durante los trayectos, muchas de las mujeres desplegaban diversas estrategias, aquí la ropa parecía importante para hacer del viaje algo placentero. «*Para estar más cómoda trato siempre de viajar con vestimenta holgada y zapatos cómodos, para sentirme más segura en mi viaje por lo del Covid-19, siempre abro mi ventana, que entre aire y se ventile el bus*» (mujer de 40 años que viaja en bus de Osorno a Purranque).

La comodidad de las mujeres también se asociaba a la sensación de seguridad, el distanciamiento con desconocidos si el viaje era en bus, la ventilación especialmente frente a la crisis sanitaria y a la de contar con la infraestructura adecuada para el trayecto, por ejemplo, baños. «*Para sentirme segura voy avisando por dónde voy, uso Waze, viendo qué pasó en carretera. Para estar más cómoda, también uso ropa cómoda ancha (me veo más gordita). Lo que no me gusta del viaje es pasar a otras ciudades cuando vamos en el bus con calefacción directa (muero de calor). También no me gusta cuando de la empresa nos envían en buses pequeños porque no tengo baño*» (mujer 45 años, viaja en bus de Purranque a Puerto Montt). «No me

gustan los malos olores y me incomoda que no hay distanciamiento social, sobre todo del sexo opuesto» (mujer, 50 años, viaja en bus o auto de La Unión a Río Bueno).

A muchas mujeres les incomodan los buses llenos o con poco espacio para las piernas. A las que debían manejar, les generaba estrés algunas condiciones climáticas, los conductores imprudentes, los caminos de ripio, ir en contra del tiempo, etc. En definitiva, el viaje aparecía plagado de emociones y sensaciones.

### *La ciudad propia y la ciudad ajena*

Los contrastes entre la ciudad o localidad donde vivían y donde se dirigían a diario fueron significativos, aun cuando a veces muchas mujeres pasaban más horas del día en la ciudad donde trabajaban. El lugar donde vivían se trataba, en la mayoría de los casos, de un asentamiento pequeño en el que habían vivido prácticamente toda su vida o viven desde hace muchos años. Sobre estos lugares, las mujeres explicaban que ahí es donde están sus familiares, amigos y conocidos. Esto para ellas hacía una distinción significativa, «*eso lo hace especial, que sea un lugar cómodo donde todos se saludan y sea cómodo y familiar*» (mujer de 26 años que va desde Río Bueno a Osorno).

La relación de apego con la ciudad que tenían las mujeres la expresaban de distintas maneras, en algunos casos mediante los ritmos de vida, la presencia de familiares, el manejo y conocimiento del lugar, y el entorno físico en el que vivían.

*Vivo en Río Bueno desde que nací, mi mamá es de Río Bueno, mi papá es de Futrono. Me une mi familia, me casé con un riobuenino, la tranquilidad de esta ciudad no la cambio, siempre me han preguntado por qué no me voy a vivir a Valdivia, no me gusta esa vida, llena de autos, semáforos, etc. Río Bueno me encanta, naturaleza, tranquilidad, etc. El año 2012 compramos casa, familia mía y de mi marido viven muy cerca, no hay necesidad de movilizarse en auto, eso para mí es imposible caminar (?), aire limpio. Cuando voy a trabajar a Valdivia me siento lejos de mi territorio, extraño Río Bueno.*

*Hoy en día hay escasez de fuente laboral, por eso tuve que salir (mujer de 35 años que viaja de Río Bueno a Valdivia).*

*Vivir en una ciudad pequeña es más tranquilidad, no tanto estrés de una urbe, vas conociendo personas por las rutinas que realizas a diario. También sociabilizo con personas que viven en el vecindario. No tengo muchos amigos, pero los que tengo son buenos y suficientes. No tengo familiares directos, pero sí de parte del papá de mis hijos, la abuela suya de 94 años, a quien visitamos con frecuencia. Me une a La Unión todo el nexo que tiene que ver con la familia del papá de mis hijos, todo lo relacionado al colegio de mis hijos (apoderados, etc.) y personas que he ido conociendo durante todos estos años y el clima (mujer de 49 años que viaja de La Unión a Río Bueno).*

*Todo me une a este lugar, me encanta la sensación de «estar en el campo» sin realmente estarlo, poder contar con todos los servicios que brinda la ciudad a tan solo un par de kilómetros. Y sí, vivo con mi familia y tengo amigos cerca, en la ciudad de Río Bueno, con quienes me visito con frecuencia (mujer de 29 años que viaja de La Unión a Río Bueno).*

La sensación de salir de ese territorio tenía distintas interpretaciones para ellas. Para algunas estaba relacionado con un estado mental de prepararse para salir a trabajar: «*el momento que planifico mi viaje es el fin de semana*», «*cuando preparo mis cosas para viajar y me dirijo a tomar el bus*», «*en el momento de irme a trabajar*».

Para otras, el viaje se relacionaba con diversos sentimientos y emociones entrelazados con el paisaje. «*Voy mirando el paisaje. Eso me relaja. Ver a las personas en la carretera. Imagino qué sienten, por qué viajan, están tristes, preocupados, etc. Serán más felices que yo. Doy gracias por mi vida y mi familia a pesar de los problemas, retos de la vida*» (mujer de 58 años que viaja en auto de Osorno a Río Bueno). «*Frutillar y Llanquihue son hermosas. Contemplo la naturaleza, los lagos, volcanes y demás y digo pensar que todo esto es obra de tus manos, qué grande eres, Dios*» (mujer de 45 años que viaja en bus de Purranque a Puerto Montt).

En otros casos, la salida estaba mas relacionada con lo territorial, atravesar umbrales o hitos que indicaban un cambio: «*el momento que paso el cementerio*», «*una vez que termina la*

*ciudad y puedo ver la cordillera», «cuando paso el cruce de Los Tambores», «cuando voy viajando y paso el puente», «al llegar a la carretera», «cuando el primer letrero de Río Negro me recuerda que ya voy en su comuna».*

Así mismo, la llegada a la ciudad de destino donde las mujeres se dirigían a trabajar o estudiar se sentía de diversas formas. En los cuadernos, la detención en el peaje fue uno de los hitos que marcaba para muchas mujeres el final de un viaje y el comienzo de una jornada diferente. Otros hitos del paisaje también entregaban la misma señal; cruzar un puente, la aparición de grandes tiendas, el río. A veces, incluso por el olor, les era posible identificar la llegada a la ciudad.

Aquellas mujeres que iban a trabajar a una ciudad de mayor tamaño la percibían como un lugar grande, caótico, ruidoso, donde hay muchas personas, diversa, congestionada, con más tráfico y movimiento, con más calor y poca vegetación en comparación con sus lugares de origen. Pero al mismo tiempo, esa ciudad era percibida como un lugar entretenido, con muchos más panoramas posibles que su lugar de origen: restaurantes, centros comerciales o parques. *«Puedo realizar otras actividades como vitrinear, pasar a comer algún restaurante, ir al cine, pasar a algún supermercado con mayor variedad de productos o carretear»* [salir de fiesta] (mujer de 26 años que va de Río Bueno a Osorno).

También aparecían como lugares con más oportunidades de trabajo, *«más avance urbano, económico, cultural y educacional», y en donde «la gente es distinta, piensa distinto y la ciudad en sí misma está mucho más avanzada»* (mujer de 16 años que va de Río Bueno a Valdivia).

En estas ciudades ellas aprovechaban de hacer compras, trámites, ir al médico, al gimnasio, algunas aprovechaban de visitar a amigos, además de trabajar o estudiar. *«Adquiero productos de primera y segunda necesidad. Voy al médico y en periodo prepandemia voy por diversión también. Si voy los fines de semana muchas veces a pasear, comer, comprar ropa, etc. El tipo de productos y servicios que puedo adquirir»* (mujer de 34 años que va de Purranque a Osorno).

## REFLEXIONES FINALES: EL DIARIO-MÓVIL COMO HERRAMIENTA DE INVESTIGACIÓN PARA LAS MOVILIDADES

A partir de esta exploración a la movilidad de las mujeres, fue posible demostrar que el diario-móvil es una herramienta con potencial para registrar, no solo las dimensiones más estructurales de la movilidad, sino que también la dimensión sensible y experiencial. En este sentido, el diario-móvil como herramienta que se mueve con los participantes permitió la comprensión tanto de las actividades cotidianas, como de las emociones con respecto a diferentes temas, lugares y actividades vinculados con la movilidad. Así mismo, los diarios brindaron información relevante sobre la relación entre las emociones encarnadas y el espacio físico, a partir de los dibujos y esquemas que en ellos se plasmaron.

Es importante visibilizar el diario-móvil como un dispositivo cargado de sentidos. No se puede desconocer todo el proceso que significa entregar y recuperar los diarios, y menos aún, cómo se implican los investigadores (tanto en la confección, diseño y recuperación de este material). Se trata de un diario que sale vacío y que regresa cargado de la individualidad y de la subjetividad de los participantes.

Por otro lado, si bien los investigadores son quienes determinan muchas veces el tipo, formato y secciones de los diarios (lo cual podría ser un poco rígido), son los propios participantes quienes les dan sentido a las secciones que van completando en función de su sentir, expresando y resaltando sus preocupaciones, lo que permite una mayor flexibilidad y participación.

En el caso de esta investigación, la aplicación de diarios-móviles permitió caracterizar el paisaje cotidiano de la movilidad femenina de algunas ciudades del Sur de Chile, lo cual fue posible de conocer desde las narraciones, dibujos y experiencias entregados en el diario. Así mismo, la posibilidad de poder explayarse en algunas secciones, tanto en la escritura como con los dibujos, permitió mayor riqueza de los resultados.

Otro elemento importante de destacar es que esta investigación se realizó en un contexto de pandemia por Covid-19, donde realizar

entrevistas no era lo más seguro, lo cual permitió que el diario-móvil se convirtiera en una buena herramienta para adquirir información cualitativa sobre los desplazamientos en tiempos de crisis.

Finalmente, en los diarios recolectados se evidenció que el trayecto realizado por las mujeres, muchas veces invisibilizado incluso por ellas mismas, estaba cargado de rutinas, cuidados, sentimientos y paisajes donde los roles de géneros, el apego a los lugares y el conocimiento situado fueron un recurso para enfrentar el día a día. El viaje de estas mujeres apareció como parte de un ambiente «familiarizado» en el que los distintos elementos formaban sus rutinas cotidianas: personas, objetos, componentes del paisaje natural y construido, actividades y tiempos eran un continuo que se hacía indisoluble del viaje y se conectaba con el resto de su vida cotidiana. En el trayecto se mezclaba lo privado y lo público, el mundo interior de las mujeres y su contexto social y físico. Se evidenció la relación de apego que las unía con su territorio de origen, con el paisaje natural, con las personas que acompañaban su viaje y que situaba a su experiencia de moverse como un momento en el que ellas extendían y construían parte de su identidad.

En definitiva, el diario-móvil como herramienta de investigación brindó la oportunidad para que las participantes, en este caso mujeres, expresaran su opinión de manera más libre y lúdica, contribuyendo a una relación más cercana y empoderada.

## REFERENCIAS

- Bartlett, R. (2012). Modifying the Diary Interview Method to Research the Lives of People With Dementia. *Qualitative Health Research*, 22(12), 1717-1726.
- Jones, A. (2004). From subcultures to social worlds: women in sport, women in triathlon. Unpublished *PhD Thesis*, De Montfort University, UK.

- Kong, P., Vallet, F., Al Maghraoui, O., Cornet, H. y Frenkler, F. (2019). Seeking emotions in mobility experience elicitation: A Singapore-France comparison. *International Association of Societies of Design Research Conference 2019*.
- La Reconquista Peatonal. (2020). Hacer, entregar y recuperar un diario de registro. [www.lareconquistapeatonal.org](http://www.lareconquistapeatonal.org)
- Latham, A. (2003). Research, Performance, and Doing Human Geography: Some Reflections on the Diary-Photograph, Diary-Interview Method. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 35(11), 1993-2017.
- Lazo, A. (2020). *La ciudad se vuelve pregunta*. Editorial Cuarto Propio.
- Lazo, A. (2017). Las constelaciones de la movilidad y el género en un Archipiélago en transformación. En G. Cozzi y P. Velázquez (coords.), *Desigualdad de género y configuraciones espaciales*. México: CIEG/PUEC/IGUNAM/UAM Azcapotzalco.
- Lazo, A. y Contreras, Y. (2009). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana, Santiago de Chile. *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Montevideo, 3-7 de abril.
- Little, D. (2002). Women and adventure recreation: reconstructing leisure constraints and adventure experiences to negotiate continuing participation. *Leisure Res*, 34(2), 157-177.
- Meth, P. (2003). Entries and omissions: using solicited diaries in geographical research. *Area*, 35(2), 195-205.
- Middleton, J. (2009). Stepping in Time: Walking, Time, and Space in the City. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 41(8), 1943-1961.
- Middleton, J. (2018). The socialities of everyday urban walking and the «right to the city». *Urban Studies*, 55(2), 296-315.
- Román, M. A. (1916). *Diccionario de chilenismos y de otras voces y locuciones viciosas. vol. 4*. Santiago de Chile: Imprenta de San José.
- Spowart, L. y Nairn, K. (2014). (Re)performing emotions in diary-interviews. *Qualitative Research*, 14(3), 327-340.
- Thille, P., Chartrand, L. y Brown, C. (2022). Diary-interview studies: longitudinal, flexible qualitative research design. *Family Practice*.
- Thomas, F. (2007). Eliciting emotions in HIV/AIDS research: a diary-based approach. *Area*, 39(1), 74-82.
- Zimmerman, D. y Wieder, D. (1977). The diary: the diary interview method. *Urban Life*, 5, 479-498.



## EMPATÍA COMO UN «VIAJAR JUNTOS»: LIDIANDO CON LAS DIFERENCIAS CORPORALES EN EL VIAJE ACOMPAÑADO

*Daniel Muñoz Zech*

*«No aprendí tanto sobre cómo los participantes se movían en su ciudad como aprendí sobre cómo nos movemos juntos. Mi presencia lo cambiaba todo. Los participantes no se movían como usualmente lo hacen. Se movían conmigo. Nos movíamos juntos.»*  
(Parent, 2016, p. 528).

En las últimas décadas, varios investigadores del campo de los estudios de la movilidad han buscado estudiar los trayectos cotidianos mediante el desarrollo de herramientas metodológicas que son, en sí mismas, móviles. Autores como Büscher y Urry (2009) han recalcado la importancia de que los investigadores se conviertan también en cuerpos móviles, involucrándose e incorporándose en los trayectos de aquellos cuyas vidas intentan conocerse mejor. En este sentido, la técnica del «viaje acompañado» se ha convertido en una suerte de carta de presentación del campo.

Se trata de una técnica ampliamente utilizada por investigadores de múltiples disciplinas dedicados a la comprensión de diversas formas de habitar y moverse por el territorio desde la antropología,

sociología, geografía humana, arquitectura, educación, etc. En comparación con la frecuencia con que es utilizada, se han levantado relativamente escasas reflexiones metodológicas acerca de sus ventajas, limitaciones y posibles futuros desarrollos. Menos todavía se ha reflexionado sobre las implicancias y especificidades del viaje acompañado con personas discapacitadas<sup>1</sup>, particularmente respecto de los desafíos experimentados cuando los investigadores son no discapacitados. En las raras ocasiones en que se ha realizado una examinación metodológica al respecto (ver por ejemplo Parent, 2016), las diferencias corporales entre investigador y participante han sido presentadas como una fuente de dificultades (Birtchnell, Harada y Waitt, 2020), pero ¿qué *oportunidades* existen aquí?

En este capítulo abordaré esta pregunta y argumentaré que es posible comprender las diferencias corporales entre investigador y participante como un recurso para el acercamiento entre ambos, así como una comprensión más compleja de sus dinámicas de movilidad cotidiana. Recogiendo mis experiencias realizando viajes acompañados con personas discapacitadas que usan el transporte público de Santiago, reflexionaré sobre cómo esta forma de *viajar juntos* permite (y requiere) la emergencia de vínculos de empatía entre las personas involucradas. Con esto, invitaré a desarrollar una reflexión más profunda sobre las dinámicas de acercamiento, confianza y empatía que pueden emerger en el viaje acompañado entre personas cuyas diferencias corporales son patentes y «friccionantes» con el espacio recorrido. Mi aspiración es a reenfocar el viaje acompañado no como una práctica de simple «acercamiento» a la realidad de los participantes, sino que como un espacio de emergencia de nuevos aprendizajes y hallazgos a través del trabajo, mundano y a la vez fundamental, del «hacer algo juntos».

---

<sup>1</sup> Pese a que uno de los términos más aceptados en castellano es el de «personas con discapacidad» (PcD), en este capítulo utilizo «personas discapacitadas» para hacer hincapié en cómo ciertos individuos han sido discapacitados por su entorno social. De este modo, hablar de «personas discapacitadas» no busca reflejar una condición inherente de ellas, sino que su condición de profunda opresión social.

Finalmente, estas reflexiones servirán de oportunidad, en términos más generales, para analizar de modo crítico el lugar que las personas no discapacitadas pueden, legítimamente, ocupar en los estudios de discapacidad. Kitchin (2000) ha reseñado cómo académicos discapacitados (por ejemplo Oliver, 1992) critican que incluso los estudios sobre discapacidad pueden ser un espacio capacitista y excluyente; orientado fundamentalmente a las necesidades del investigador y resultando, en última instancia, en investigaciones que no son realmente representativas de las prácticas y saberes de las personas discapacitadas, quienes han de ocupar un lugar mucho más preponderante en estas «relaciones de experticia» (Hamraie y Fritsch, 2019). El trabajo de Laurence Parent (2016) destaca como un excelente ejemplo de investigación sobre las movibilidades de personas discapacitadas llevada a cabo por una persona discapacitada. Su exploración del viaje acompañado entre personas usuarias de sillas de ruedas, representado en el fragmento con el que abrí este capítulo, destaca la importancia y riqueza de aquello que emerge cuando, como investigadores, nos enfocamos en lo que nuestra presencia genera y a la vez exige, en el marco del desafío práctico de viajar junto a alguien.

## EL VIAJE ACOMPAÑADO COMO PLATAFORMA PARA LA EMPATIZACIÓN

El viaje acompañado, como técnica de investigación etnográfica, fue sistemáticamente descrito por Margarethe Kusenbach (2003) como parte de su estudio situado en cinco barrios de Hollywood, Los Ángeles. Kusenbach originalmente presentó el viaje acompañado (o *go along*, «ir con» en inglés) como una técnica que combina las fortalezas de la observación participante y la entrevista para desarrollar un acercamiento entre los aspectos sociales y fenomenológicos de la vida cotidiana en el entorno físico. En el viaje acompañado, el o la investigadora se une al o la participante en un recorrido por un cierto entorno, ocasión que se presta para desarrollar una conversación que guía y es a la vez alimentada por el trayecto. Elementos o eventos del espacio que se recorre (por ejemplo, señalética, cruces peatonales,

encuentros con vecinos, etc.) pueden dar forma a la conversación y elicitación de temas no anticipados. No debiese resultar sorprendente que el creciente campo de estudios sociales de la movilidad recogiera las elaboraciones de Kusenbach y las organizara como parte de una creciente batería de técnicas de investigación «en movimiento» (Büscher y Urry, 2009)<sup>2</sup>.

Muchos otros han continuado usando y pensando el viaje acompañado (ver Jirón, 2012; Martínez, 2021; Rose, 2020). Varios autores han destacado sus atributos en el encuentro etnográfico entre individuos y espacio. Carpiano (2009), por ejemplo, destaca su capacidad de construir una relación más simétrica entre participantes e investigadores. Castrodale (2018) también subraya que los viajes acompañados permiten enfocarse en la relación persona-lugar, ya que la interacción ocurre precisamente en las tareas cotidianas que los participantes de la investigación realizan en sus territorios. En cuanto a sus dificultades, autores como Bitchnell, Harada y Waitt (2020) y Rose (2020) han destacado que estos pueden ser mayores a los desafíos enfrentados por otros métodos cualitativos más convencionales, dado el trabajo logístico, las garantías de seguridad y el esfuerzo físico requeridos. Dentro de los estudios de movilidad, investigaciones recientes que han utilizado esta técnica se han concentrado fundamentalmente en estudios sobre caminata (Avilés, 2020; Martínez, 2021), ciclismo (Spinney, 2011) y transporte público (Jirón, Imilan e Iturra, 2016; Muñoz, 2021), con relativamente menor atención al caso de automovilistas (Laurier, 2004).

Más específicamente, en cuanto a estudios que han realizado viajes acompañados con personas discapacitadas, destacan el trabajo de Bell y Bush (2021) en el caso de personas con discapacidad visual; y Castrodale (2018) en el caso de estudiantes universitarios con varias discapacidades. Sin embargo, pese a su impacto positivo en una comprensión más acabada del viaje acompañado, estos trabajos no se conciernen particularmente con los aspectos de la movilidad

---

<sup>2</sup> Vale la pena destacar la potente influencia que la antropología ha tenido sobre este proceso, articulada por Marcus (1995) con el concepto de «etnografía multi-situada» y su énfasis en «seguir a la gente».

cotidiana de las personas discapacitadas. Por contrapartida, Parent (2016) y Birtchnell, Harada y Waitt (2020) sí se sitúan más claramente dentro de los estudios de movilidad. Estos últimos autores describen cómo las personas que usan *scooters* de movilidad en el espacio urbano son sometidas a fuerte escrutinio y en ocasiones abierta discriminación. La presencia de un acompañante, según observaron, puede contribuir a incrementar este estigma de anomalía y, potencialmente, a que se susciten encuentros incómodos con otras personas. Recomiendan, por lo tanto, abordar explícitamente este potencial riesgo con los participantes y acordar juntos qué rutas prefieren realizar y bajo qué condiciones. Los autores también destacan las dificultades de involucrarse en prácticas de movilidad riesgosas, como cruzar la calle en lugares no indicados, o transitar los espacios liminales habitados por los usuarios de *scooters*; quienes no son vehículos, pero ocasionalmente tampoco son reconocidos como peatones.

Estas dificultades y desafíos de navegación, seguridad y de interacción con otros usuarios del espacio público comienzan a darnos señales respecto de las tensiones que tiñen la relación entre investigadores y participantes en el contexto del viaje acompañado. Edwards y Maxwell (2022), por ejemplo, al explorar el caso de personas con movilidad reducida en Irlanda, destacan cómo el viaje acompañado debe ser entendido en clave política, y examinar críticamente la preponderancia de una «investigación ambulante» que privilegia la perspectiva de investigadores que caminan.

Mi experiencia personal, como investigador no discapacitado que ha realizado múltiples viajes acompañado junto a personas discapacitadas, me ha llevado a reflexionar sobre la problemática de las diferencias corporales que existen y se manifiestan en estos recorridos. Sin desconocer las dificultades epistemológicas, éticas y prácticas del viaje acompañado entre una persona discapacitada y una no discapacitada, me gustaría destacar cómo estas instancias compartidas nos permiten explorar nuestro propio encuentro; el de dos personas que se acercan, a partir de la práctica de «hacer algo juntos». En lugar de minimizar o invisibilizar nuestras diferencias,

este espacio las trae al frente, visibilizándolas, mientras «intentamos vivir y movernos del modo en que otros lo hacen» (Lee e Ingold, 2006, p. 69). Inspirada por su experiencia con metodologías audiovisuales, Sarah Pink (Pink et al., 2017) también reflexiona sobre cómo movernos juntos puede constituir una plataforma para estar más cerca; para desarrollar una forma de *empatía*.

Respecto del desafío de la empatía, Jirón e Imilan (2016, p. 55) realizan una revisión crítica de la idea moderna del investigador-autor como «genio individual» que observa realidades diversas para luego explicarlas desde su posición de privilegio. Los autores argumentan que los modos de confianza entre investigador y participante

*no sólo debe pensarse como un conjunto de estrategias, bastante poco estructuradas por cierto, para generar vínculos de confianza y reciprocidad con los informantes y poblaciones que participan de un estudio, sino que, sobre todo, debe suponer un proceso de aprendizaje para que el investigador logre la empatía necesaria que le permita llegar a ver «como ve el otro», para pensar, y, si es posible, llegar a «sentir como lo hacen los otros» (Jirón e Imilán, 2016, p. 54).*

Sin embargo, perseguir «empatía» en la investigación también ha recibido fuertes críticas desde las ciencias sociales. Algunos autores ven la empatía entre investigador y participante como un «supuesto fácil»; un estado que para el investigador es sencillo de declarar, y que puede llevar a la autocomplacencia (Lather, 2008; Watson, 2009). Asumir que existe un vínculo empático conllevaría el riesgo de no reconocer las diferencias que existen entre nosotros, omitiendo formas de privilegio y opresión dadas por el sencillo hecho de que el investigador es, casi siempre, el que terminará siendo el autor de la historia.

Aun así, la empatía no tiene por qué ser concebida como un estado de cosas; una situación de sintonía que se alcanza entre investigador e «investigado». Otros autores (Ingold, 2000; Pink et al., 2017) lo ven más bien como una *práctica*, algo a lo que aspiramos y en que nos ocupamos, que perseguimos y rastreamos en el día a día, más que un objeto que podemos sencillamente «alcanzar» o «tener».

En el mismo sentido, la invitación de Jirón e Imilan (2016) a llegar a ver «como ve el otro» define un horizonte imposible de alcanzar y con supuestos subyacentes unidireccionales: ¿es el investigador quien debe «acercarse» a la realidad del participante, o son más bien ambos quienes se involucran en la organización práctica del viaje que realizan juntos? Pensando particularmente en el caso de personas discapacitadas y no discapacitadas viajando juntas, esta aspiración a ver y sentir como lo hacen los participantes resulta controversial a nivel ético y político.

En el curso de nuestros múltiples viajes acompañados, los participantes de mi investigación y yo jamás establecimos un tipo de relación en que nuestras diferencias desaparecieran, emulando un supuesto estado empático en que nos vemos repentinamente como «iguales». Por el contrario, nos volvimos progresivamente más conscientes de nuestras disimilitudes. En lo que sigue, describiré cómo reconocer nuestras diferencias corporales, y aprender a viajar juntos atendiendo a estas diferencias, permitió el desarrollo de mayores y más profundos hallazgos en el estudio de la movilidad cotidiana de personas discapacitadas. Para esto me concentraré, particularmente, en el caso de Ana. Ella es una adulta mayor que vive con mal de Parkinson. Su enfermedad afecta su equilibrio y fuerza, por lo que al desplazarse por la ciudad y utilizar el transporte público se vale de un andador. En el curso de nuestros viajes juntos, en bus y en metro al supermercado, ferias y centros médicos, hemos podido desplegar un lento y trabajoso proceso de *empatización* en permanente desarrollo, movilizado por la persistente tarea de hacer algo juntos. Así, producimos una forma de sintonización que jamás estuvo del todo completa, siempre sembrada de dificultades inesperadas y que requería de constante atención para continuar creciendo.

## HACER «VIAJAR JUNTOS»

*«Mantenernos juntos tuvo mucho que ver con ajustarnos a nuestras respectivas habilidades, velocidades, y formas de negociar nuestros entornos.»*  
(Parent, 2016, p. 529).

Desplazarse con otras personas es un aspecto inherente de los viajes en transporte público. Como navegantes de los espacios del bus y el metro, parte importante de nuestras prácticas responde al hecho de que compartiremos el trayecto y sus espacios con una gran cantidad de otros cuerpos. Concentrándose en el caso latinoamericano, Giucci y Errázuriz (2018) ofrecen una mirada histórica sobre las múltiples y complejas prácticas interaccionales entre los pasajeros de transporte público; miradas, gestos y normas de etiqueta que rigen el viaje compartido con desconocidos. Otros estudios en el transporte público de Santiago destacan las prácticas de resguardo físico y sensorial que los viajeros despliegan para aislarse de la estimulación producida por la presencia de otros (Jirón, Imilan e Iturra, 2016; Muñoz, 2013).

Una dimensión de las experiencias de movilidad, mucho menos estudiada, es el conjunto de prácticas que realizamos para llevar a cabo nuestros viajes *junto con* otros. Desplazarnos en conjunto con familiares, amigos, colegas, mascotas, etc., conlleva una serie de prácticas corporeizadas que no solo permiten mantener nuestro «viajar juntos» a través de distintas etapas del trayecto (ver por ejemplo Weilenmann, Normark y Laurier, 2013, sobre el caso de personas que pasan juntas por puertas giratorias), sino que también hacen visible nuestro vínculo para otras personas a nuestro alrededor. De modo similar al análisis de Harvey Sacks (1995) sobre «hacer ser común y corriente»<sup>3</sup>, Ana y yo hacíamos visible nuestro viajar juntos a través

---

<sup>3</sup> «On doing being ordinary», una de las cátedras más famosas e influyentes de Sacks, analiza cómo los participantes de una interacción ejecutan sus acciones de modo tal que estas sean reconocidas como algo rutinario y mundano. Es decir, la condición de «ser común y corriente» no es algo inherente a la práctica realizada, sino que es el resultado de cómo esa práctica es llevada a cabo por sus participantes.

de proximidades y gestos que transparentaban dicha relación. De esta manera, otros viajeros eran capaces de reconocernos como dos personas que «andan juntas» y respondían a ello acordemente.

Los primeros viajes acompañados que realicé junto a Ana demostraron ser un desafío en este sentido. Más allá de ser un nuevo «status» automáticamente adquirido por unírmele en sus trayectos cotidianos, viajar juntos fue el resultado paulatino de un trabajo de acompasamiento de nuestras respectivas formas de ser cuerpo en movimiento. El ritmo de caminata de Ana, definido por el efecto combinado de su enfermedad, el peso del andador sobre el que se apoyaba y las condiciones irregulares de la calzada, fue mi primer desafío de ajuste. Adaptar mi propia velocidad a la de ella evidenció no solo las diferencias de nuestras corporalidades, sino que me hicieron consciente del extenuante trabajo adicional necesario para moverme a una velocidad que los flujos urbanos no favorecen. Ana se desplazaba no solo a una velocidad diferente a la mía, sino que también requería y propiciaba detenciones más frecuentes, friccionando en ocasiones con las expectativas de la ciudad y sus otros transeúntes.

Incorporarme a los ritmos de Ana, así, cumplió la doble función de sintonizarme gradualmente con su realidad corporeizada, pero también permitió problematizar la mía propia. El acompasamiento de nuestros ritmos no solo fue la condición de posibilidad para la realización de los viajes acompañados, sino que también sustentó la constitución de mi posicionalidad como investigador. De este modo, el esquema de privilegios corporales en el que yo me inscribía comenzó a revelarse a través de las diferencias de ritmo entre Ana y yo, así como en la imagen sesgada de vulnerabilidad que yo tenía de ella.

### *El involucramiento como oportunidad*

*Ana y yo esperamos el bus en avenida Bilbao. Mientras ella me habla, le da la espalda al sentido de circulación de los vehículos motorizados. Veo que se aproxima el bus 504, pero ella no tiene cómo percatarse de esto. ¿Tal vez confía en que alguna otra persona de las que esperan en el paradero lo detenga?*

*¿Está, sin palabras, entregándome esa responsabilidad? Le pregunto si ese bus nos sirve y ella me dice que sí. Yo levanto la mano y el vehículo se detiene. Nos acercamos a la puerta y buena parte de la gente que esperaba con nosotros nos deja pasar primero. La ayudo levantando el andador, y una mujer lo toma firmemente, levantándolo y entrándolo al vehículo. Ana dice «Gracias» y se encarama también. Yo le rozo el hombro, tímidamente, para sujetarla en caso de que pierda el equilibrio (Notas de campo, 22 de febrero 2017).*

Especialmente durante nuestros primeros viajes, Ana me parecería a veces un cuerpo frágil, vulnerable, expuesto a los ajeteos de codos poco atentos, aceleradas y frenadas bruscas, y expectativas de tamaño y fuerza que estaban a veces inscritas en escalones, botones, rampas y texturas en el piso. Muchas veces vi a Ana (como tal vez lo hicieron otros usuarios del transporte público) como un pasajero que requería de ayuda.

Como parte de este «viajar juntos», yo sentía nítidamente la responsabilidad de ofrecerle asistencia. De modo similar, otros viajeros a nuestro alrededor podían observar nuestro vínculo y parecían tener también esa expectativa: Ana viajaba acompañada, y por lo tanto la responsabilidad de apoyarla recaía principalmente sobre mí (aunque esto no impedía que ocasionalmente intervinieran también). Desde el primer momento, esta capa de sutiles expectativas y señales interaccionales (Goffman, 2011 [1956]), que me situaban como responsable de ayudar a Ana, tensionaba con aspiraciones a la objetividad científica y a evitar «distorsionar» los eventos con mi presencia y acciones (Bitchnell, Harada y Waitt, 2020). ¿Cómo podría yo conocer la movilidad cotidiana de Ana, si esta ya era profundamente transformada por mis intervenciones de asistencia?

Si bien el objetivo de la técnica del viaje acompañado fue originalmente descrito como el de observar *in situ* las prácticas de los participantes (Kusenbach, 2003), autores como Jirón (2012) y Stiegler (2021) han añadido un énfasis en las oportunidades que emergen a través del *involucramiento* del o la investigadora en las prácticas móviles de los participantes. En mi caso, «simplemente observar» a Ana no era solo una opción metodológicamente limitada, sino que

era también una imposibilidad a nivel social y cotidiano. En lugar de buscar formas de guardar mi distancia con ella, in-corporarme en los viajes de Ana implicaría también intervenir en ellos desde la asistencia, el acompañamiento y la atención. Intervenir no porque no quede más remedio, sino que como una herramienta para acercarme todavía más a la realidad cotidiana de ella, a través del entrelazamiento cuidadoso de dos cuerpos que viajan juntos. Es desde este espacio que el viaje acompañado reveló, para Ana y para mí, nuevas capas de riqueza.

Abrirme a la posibilidad de asistir a Ana, desde el doble status de investigador y persona no discapacitada, visibilizó nuevas tensiones y dificultades. Habiéndonos conocido hace poco, yo no sentía la confianza de tocar a Ana para, por ejemplo, ayudarla con su equilibrio. Establecer contacto físico se convertía en una pregunta todavía más grande al tomar en cuenta nuestras diferencias corporales. Mi configuración corporal de hombre adulto no discapacitado es el arquetipo específico en torno al cual la totalidad del universo de las infraestructuras modernas es diseñado y construido (Longhurst, 1997; Pinder, 2013). Ella, con su vejez, su Parkinson y su andador, habitaba un segmento diferente de ese espectro de la injusticia. Mi privilegio se manifestaba también en una percepción posiblemente sesgada, lo que volvía más desafiante el proceso de acercamiento. ¿Era empatía lo que movilizaba mi aprensión? ¿O remitía más bien a todo lo contrario; un encasillamiento apresurado de Ana y sus capacidades? ¿Era condescendiente de mi parte asumir que necesitaba asistencia? ¿Se ofendería si yo interveniese sin su permiso, o solicitud? Y más específicamente, ¿cómo ayudarla? ¿Debía sencillamente tomarla del brazo? ¿O del hombro? ¿O del andador? Al respecto, Ana no me ofreció orientación alguna. Tal vez estaba acostumbrada a hacer las cosas por sí sola. O quizás, como yo, dudaba sobre si era apropiado o no pedir mi asistencia. Este espacio de dudas se mantuvo por un tiempo. Entre nuestros cuerpos existía una brecha, un campo de fuerza que yo no me atrevía a cruzar.

*Subir y bajar del bus*

La brecha de incomodidad entre el cuerpo de Ana y el mío, que me hacía difícil ofrecerle ayuda, fue cerrándose con el paso del tiempo. Nuestros viajes compartidos se convirtieron en la plataforma desde la cual nuestros cuerpos seacompararon en lo afectivo y en lo táctico. Tareas y desafíos cotidianos concretos, como el viaje acompañado en bus, revelaba no solo las injusticias de accesibilidad que Ana experimentaba día a día, sino que también la importancia de estudiar corporalidades que se mueven en conjunto. En un modo similar a lo expresado por Latour (2004, ver también Mora, este volumen), nuestros cuerpos se fueron «articulando»; volviéndose más sensibles a las señales del otro y más capaces de leer las circunstancias cambiantes del viaje en transporte público. El encuentro cotidiano con barreras, escalones, grietas, rampas, y vagones y buses atiborrados propició la emergencia de un modo de hacer compartido, propio de la experiencia acumulada de ser compañeros de viaje.

Este proceso se me hizo especialmente evidente en el acto mundano, y a la vez desafiante, de subir y bajar del bus. Los procesos de entrada a los vehículos del transporte público han sido tradicionalmente diseñados asumiendo a los pasajeros como unidades independientes y estandarizadas (Muñoz, 2020). En nuestro caso, sin embargo, entrar y salir del bus era una práctica que, ineludiblemente, requería realizarse en conjunto. «Hacer esto juntos» se fue alojando gradualmente en nuestro marco de expectativas, a la vez que desarrollábamos habilidades corporeizadas que sustentaban nuestra coordinación. Aprendí a anticiparme cuando Ana necesitaba ayuda subiendo o bajando el andador de la micro. Ella, a su vez, se acostumbró a esta maniobra y la convirtió en parte de su (nuestro) repertorio. Así, por ejemplo, gradualmente consolidamos el hábito de que yo sería el primero en bajar del vehículo para recibir el andador de Ana, liberando sus manos para facilitar su propio descenso. O también, desarrollamos una atención compartida a la tarea de encontrar un espacio adecuado en el bus para instalar el andador. Sobre esto último me referiré en mayor detalle en la siguiente sección.

Mis experiencias junto a Ana muestran cómo el viajar juntos se construye sobre un conjunto de tareas y desafíos prácticos que son identificados y resueltos a través del acompañamiento de los cuerpos y el desarrollo de un «sentido común» (Garfinkel, 1960) que define los elementos a los que ambos teníamos que prestar atención. Eventualmente, nuestras maniobras y formas de atender al entorno lograron también incorporar las prácticas de otros a nuestro alrededor. Esto quedó de manifiesto una tarde de principios de marzo del año 2017, cuando Ana y yo esperábamos el bus para nuestro viaje de regreso a su casa, habiendo realizado una visita rutinaria al Centro de Trastornos del Movimiento (CETRAM) en la comuna de Independencia:

*El calor persistente de marzo rebota sobre las superficies de concreto de Avenida Independencia, con su tránsito cortado y los ruidos y olores polvorientos de las obras de «mejora vial». Ana y yo esperamos sudando la llegada de la 201, hasta que finalmente ésta hace su aparición. Había ya otro bus ocupando el espacio del paradero y, como es usualmente el caso, nuestro bus abre las puertas varios metros antes, donde el piso es irregular y de tierra. El resto de las personas que esperaban con nosotros caminan hacia el vehículo tranquilamente, algo que para Ana y su andador es imposible de realizar. Ana evalúa sus posibilidades y empieza a desplazarse por la calzada agrietada hacia el bus. El conductor la ve y hace un gesto de espera, levantando la mano y mostrándonos su palma.*

*Consciente de que la postura encorvada de Ana la lleva a mirar principalmente al suelo mientras avanza, me hago cargo de mostrarle la señal del conductor. Volvemos a la plataforma del paradero. El bus avanza, pero no se detiene con la puerta de acceso frente a nosotros, sino que continúa un par de metros y nos abre la puerta del medio del bus. «¿Usamos la rampa?», pregunto yo, como articulando en voz alta lo que el conductor parece sugerirnos. Ella y yo nos miramos por un instante y, sin perder tiempo ni mediar más palabras, comenzamos nuestra rutinaria maniobra de abordaje, optando por no activar la pesada rampa manual. Mientras yo subo el andador, Ana se apoya en los pasamanos de la puerta para entrar (Notas de campo, 2 de marzo 2017).*

Este episodio tomó lugar cuando Ana y yo habíamos ya desarrollado un cierto modo de hacer las cosas juntos. Es posible entender la cualidad de estos gestos compartidos desde la lógica del «hábito» de Ravaisson (2008 [1838]), quien se refiere a las acciones que se vuelven más automáticas y precisas a través de la repetición. Sin embargo, este carácter refinado por la repetición no debiese entenderse como algo que lleva a hábitos rígidos y difíciles de abandonar. Por el contrario, Ravaisson argumenta que mientras más realizamos una actividad habitual, más compleja se vuelve nuestra comprensión de esta y mayor es nuestra capacidad para ajustarla, adaptarla y generar diferentes «versiones» de ella. En este sentido, como argumenta Bissell (2018), el hábito se constituye como una «fuerza capacitante». En el fragmento presentado, las tácticas compartidas entre Ana y yo contaban ya con aquella plasticidad que nos permitió adaptar la maniobra a los cambios del contexto y las acciones de otros. Asimismo, mi comprensión de los modos de hacer de Ana me permitió ser un eficiente mediador entre ella y el conductor del bus.

El trabajo constante del viajar juntos posibilitó que la relación se movilizara, expandiera y acoplara al entorno espacial. Esto no significa, sin embargo, que el proceso haya sido fácil o sin altibajos. Confusiones, desacuerdos y malinterpretaciones riegan toda actividad que se realiza con otro, y este es especialmente el caso para personas discapacitadas.

### *Esto no es un burro*

Es alrededor de la una de la tarde y el sol golpea fuerte en la comuna de Independencia. Las calles que recorreremos junto a Ana no tienen muchos árboles. El calor no parece amedrentar a Ana, que empuja su andador con decisión y energía, haciendo sonar las ruedecitas del aparato contra el asfalto agrietado. Yo camino junto a ella, sudando y entrecerrando los ojos ante el sol despiadado. Todavía nos quedan dos cuadras largas antes de llegar al paradero para esperar el bus.

Es hora de que Ana tome su medicamento, así que decide hacer una pausa en un negocio de barrio. Ella compra una bebida, e insiste en invitarme a una a mí también. Salimos de la tienda y avanzamos unos metros más hasta la sombra del árbol más cercano, donde nos detenemos. Ana activa los frenos del andador y levanta su asiento acolchado, revelando un pequeño bolsillo bajo este. Abre el cierre del bolsillo y guarda el vuelto de la compra. Vuelve a bajar el asiento y procede a usarlo como improvisado centro de operaciones: pone ahí su lata de bebida mientras se limpia las manos con el dispensador de sanitizador en gel que cuelga de una de las manillas del andador. Ocupando el asiento como plataforma, abre varias cajas de medicamentos, cuenta las píldoras y luego se las traga con ayuda del refresco. Veo a algunas personas pasando junto a nosotros y mirando con curiosidad a Ana. Ella no parece darse cuenta, o importarle. Luego de un par de minutos más de descanso, Ana guarda todo otra vez y continuamos nuestro camino (Notas de campo, 2 de marzo 2017).

Incorporarme a los viajes de Ana fue un proceso de mayor comprensión de ella tanto como de su andador. La primera vez que vi este dispositivo de asistencia (ver Figura 1) me pareció sofisticado y futurista. Hecho de aluminio cromado, era liviano y fácil de manipular. Un canastillo incorporado bajo su sillín acolchado permitía a Ana trasladar objetos fácilmente. Al levantar una correa bajo el canastillo, el andador colapsa y se pliega cual silla de playa, lo que hace más fácil trasladarlo en ciertas circunstancias. Durante nuestra primera entrevista, Ana fue enfática en aclararme que ella detestaba el nombre de «burro» o «burrito», que otras personas a su alrededor le daban al aparato. «Me carga que le digan así. ¡No se parece en nada a un burro!».

Como dispositivo de asistencia de una usuaria habitual del transporte público, el andador de Ana (ver Figura 1) toma un lugar central en sus prácticas cotidianas de movilidad. Sus frenos permiten darle mayor estabilidad al encontrar un espacio adecuado al interior de un bus o vagón de metro. El asiento y respaldo acolchados permiten que, una vez activados los frenos, Ana pueda darse la vuelta y sentarse cómodamente en lo que acaba de transformarse en su silla portátil. Pero el andador no solo está al centro

de nuevas posibilidades para Ana, sino que protagoniza confusiones y malentendidos con los que ella debe lidiar rutinariamente.

Al transitar los estrechos espacios interiores de los buses del transporte público de Santiago, Ana habitualmente se ve en la necesidad de avanzar de costado mientras levanta y pliega el andador. Mientras existe en este formato portátil, el andador resulta difícil de advertir y comprender por el resto de los pasajeros. Tienden, por contrapartida, a ver a Ana como una persona mayor que necesita que le cedan el asiento. Sin embargo, los asientos preferenciales no son necesariamente cómodos y accesibles para Ana, quien tiende a deslizarse por ellos y desde los cuales no podrá mantener el control de su andador. La verdadera agenda de Ana (avanzar hasta un espacio donde pueda desplegar el andador y transformarlo en silla) permanece oculta por la falta de experiencia de los otros pasajeros lidiando con personas que usan andadores, así como por extendidas preconcepciones sobre los «modos adecuados» de asistir a una persona con movilidad reducida<sup>4</sup>. Al caer fuera de esa colección de expectativas, Ana termina lidiando con dificultades adicionales.

---

<sup>4</sup> Preconcepciones definidas, acaso, por una «hexis corporal» que no ha dado importancia a las formas de hacer de las personas discapacitadas (ver García, este volumen).

FIGURA 1. EL ANDADOR DE ANA.



Recibe y rechaza cortésmente múltiples ofrecimientos de asientos y ayuda que ella no necesita. El andador permanece como un elemento oscuro y enigmático para otros (siendo menos visible o inteligible en sus capacidades), un objeto confuso que no facilita el entendimiento con los demás usuarios del transporte público. Un burro abordando un bus.

Aunque ya me he referido en detalle a la naturaleza interaccional de estas dificultades (Muñoz, 2021), es importante destacar cómo mi experiencia de acompañante en los viajes con Ana encontró sus principales dificultades en torno al andador. Durante nuestras primeras expediciones, sin comprender todavía lo importante que era para Ana no separarse de su andador, sugerí a veces levantarlo y «guardarlo» en uno de los espacios libres tras los asientos. En otra ocasión, viendo la dificultad con que Ana cargaba con el andador plegado, intenté tomarlo yo mismo para ayudarla, malinterpretando completamente lo que ella necesitaba y quería hacer.

Con cada viaje, mi comprensión del aparato creció en complejidad y fue ganando sensibilidad al lugar que el andador ocupaba en las prácticas corporeizadas de Ana. No solo un apoyo al caminar, sino que un asiento portátil y un portador de utensilios. Un objeto difícil de cargar y que propicia malentendidos con otras personas. Y, sobre todo, un dispositivo que está profundamente entrelazado con la corporalidad de Ana y sus hábitos de movilidad. La investigación de Christina Papadimitriou (2008) sobre personas discapacitadas que adquieren su primera silla de ruedas entrega nociones relevantes sobre lo complejo y dinámico que es el proceso de *incorporación* entre silla y usuario, donde ambas entidades se ajustan y transforman para gradualmente configurar un nuevo arreglo funcional. Mi experiencia en los múltiples viajes que compartí con Ana me permitió, hasta cierto punto, incorporar el andador en mi propia persona al ampliar mi marco de sensibilidad y repertorio práctico.

No puedo comparar el profundo y detallado modo en que Ana y su andador funcionan conjuntamente con el básico nivel de ajuste que alcancé yo con este. No me aproximé al aparato en calidad de usuario, sino que como acompañante de su dueña. Sin embargo, convertirme en un co-viajero sensibilizado con las necesidades y capacidades de Ana no hubiese sido posible sin haber logrado también un cierto grado de sintonización con el objeto. Aprendí a leer el esfuerzo físico de Ana al escuchar el ruido intermitente y quejumbroso de las ruedas sobre ciertos tipos de asfalto. Comprendí los puntos de apoyo más prácticos para tomarlo de las manos de

Ana y devolvérselo en un ángulo que le acomodara. Participé, cada vez más hábilmente, en el proceso de darle al andador un espacio adecuado en el bus. Extrapolando las ideas de Papadimitriou (2008), me incorporé en las prácticas cotidianas de Ana y su andador. De un modo completamente inesperado desde mi perspectiva de persona no discapacitada, el andador constituyó también para mí un aparato de soporte de nuestro proceso de empatización.

## CONCLUSIÓN: CONFIAR CON EL CUERPO

Apuntando a reflexionar sobre el lugar que tiene la empatía en el desarrollo de los viajes acompañados, con las historias recogidas en este capítulo he buscado cumplir un doble propósito. En primer lugar, he querido reflexionar sobre el viaje acompañado como una herramienta de investigación guiada por experiencias y prácticas corporeizadas, compartidas entre investigador y participante. Las formas de involucramiento que emergen en el espacio común del viaje acompañado permiten la exploración de nuevas dimensiones de la movilidad cotidiana en tanto esta es comprendida como una actividad que se hace, casi siempre, con otras personas, familiares o desconocidas. Existe la inclinación de ver nuestra presencia, como investigadores, como una agencia que puede distorsionar la realidad cotidiana de los participantes. Propongo, por el contrario, reconocer que mantener una posición retirada y «no participante» puede resultar aún más fuera de lugar, sobresaliendo como una actitud que no calza con normas cotidianas de atención y consideración hacia el otro.

Por contrapartida, explorar con cuidadosa apertura estos espacios para el involucramiento ofrecerá la oportunidad de desarrollar aprendizajes paulatinos que solo pueden emerger desde las prácticas de viaje compartidas. El involucrarme en las maniobras de abordaje y descenso de Ana con su andador, por ejemplo, me permitieron entender mejor cómo funciona el objeto, qué cosas espera Ana de este y qué lugar puede ocupar una persona no discapacitada en estas interacciones. Realizar viajes acompañados desde una lógica de

involucramiento puede fortalecer el desarrollo de un «viajar juntos» como espacio favorable a la investigación.

El desarrollo y refinamiento, a través del hacer, de prácticas cotidianas compartidas, posibilita y a la vez requiere de formas de confianza que se manifiestan en lo corporal. Tocar (o no) el cuerpo de Ana para asistirle, saber cuándo es (o no) apropiado tomar su andador, aprender a tomar decisiones conjuntas, son todas actividades que requirieron de un mutuo entendimiento sentido y movilizado a través de nuestros cuerpos, que se acostumbraron el uno al otro. El progresivo desarrollo de esta *confianza corporeizada*, en mi caso, hizo que me volviera también cada vez más consciente de mi propio privilegio corporal; el del «cuerpo normal» (Longhurst, 1997) que no produce fricción contra el entorno construido. Esto me lleva al segundo elemento que he buscado desarrollar en este capítulo.

Sin desestimar las tensiones y dificultades discutidas por Birtchnell, Harada y Waitt (2020), las experiencias que he presentado demuestran cómo, en el caso de estudios de movilidad de personas discapacitadas, las diferencias corporales entre las personas involucradas pueden ser abordadas como una fuente no solo de desafíos, sino que también de valiosas oportunidades. Conocer y sortear nuestras diferencias, en los viajes acompañados junto a Ana, constituyó el conjunto de desafíos prácticos que dio forma e identidad a nuestros trayectos compartidos. Mi corporalidad y la de Ana se fueron sintonizando, pero nuestras diferencias siempre fueron patentes. ¿Cómo podrían no serlo? Lidar con ellas era parte de nuestros viajes juntos. No creo que la empatía tenga que ser este ingenuo supuesto del investigador que anuncia, arrogantemente, que logró disipar, de una vez por todas, sus diferencias con los participantes de la investigación. Más que un estado a alcanzar, la empatía puede ser entendida como una tarea, cultivada en el enfrentar juntos los desafíos prácticos de la actividad que llevamos a cabo. Más que una aspiración a borrar o minimizar nuestras diferencias, la empatía puede *practicarse* a través de la exploración recíproca de estas. Los viajes acompañados que compartimos se convierten en un espacio para el aprendizaje progresivo y recíproco de los hábitos y capacidades de

cada uno, desde el cual contribuimos, sin obviar nuestras diferencias, a una forma más rica de confianza corporeizada.

## REFERENCIAS

- Avilés, F. (2020). *Poéticas del caminar: la ciudad entramada en la experiencia sensible del recorrido cotidiano* [Tesis de doctorado]. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Bell, S. L. y Bush, T. N. (2021). «Never mind the bullocks»: animating the go-along interview through creative nonfiction. *Mobilities*, 16(3), 306-321.
- Birtchnell, T., Harada, T. y Waitt, G. (2020). Mobile methods for mundane mobilities: studying mobility scooters in a context of spatial mobility injustice. En H. Holmes y S. M. Hall (Eds.), *Mundane Methods: Innovative ways to research the everyday*. Manchester: Manchester University Press.
- Bissell, D. (2018). *Transit Life: How commuting is transforming our cities*. MIT Press.
- Büscher, M. y Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99-116.
- Carpiano, R. M. (2009). Come take a walk with me: The «Go-Along» interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health & place*, 15(1), 263-272.
- Castrodale, M. A. (2018). Mobilizing dis/ability research: A critical discussion of qualitative go-along interviews in practice. *Qualitative inquiry*, 24(1), 45-55.
- Edwards, C. y Maxwell, N. (2022). Troubling ambulant research: Disabled people's socio-spatial encounters with urban un/safety and the politics of mobile methods. *Irish Journal of Sociology*, 07916035221098601.
- Garfinkel, H. (1960). The rational properties of scientific and common sense activities. *Behavioral science*, 5(1), 72-83.
- Giucci, G. y Errázuriz, T. (2018). *El viaje colectivo: la cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*. Talca: Editorial Bifurcaciones.
- Goffman, E. (2001). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Hamraie, A. y Fritsch, K. (2019). Crip technoscience manifesto. *Catalyst: Feminism, Theory, Technoscience*, 5(1), 1-34.
- Ingold, T. (2000). *The perception of the environment*. Londres: Routledge.
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la sombra. *Bifurcaciones*, 10, 1-14.
- Jirón, P. e Imilan, W. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 26(52), 51-64.

- Jirón, P. A., Imilan, W. A. e Iturra, L. (2016). Relearning to travel in Santiago: the importance of mobile place-making and travelling know-how. *Cultural Geographies*, 23(4), 599-614.
- Kitchin, R. (2000). The researched opinions on research: Disabled people and disability research. *Disability & Society*, 15(1), 25-47.
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455-485.
- Lather, P. (2008). Against empathy, voice and authenticity. En A. Y. Jackson y L. A. Mazzei (Eds.), *Voice in Qualitative Inquiry: Challenging conventional, interpretive, and critical conceptions in qualitative research*. Oxford: Routledge.
- Latour, B. (2004). How to talk about the body? The normative dimension of science studies. *Body & Society*, 10(2-3), 205-229.
- Laurier, E. (2004). Doing office work on the motorway. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 261-277.
- Lee, J. e Ingold, T. (2006). Fieldwork on foot: Perceiving, routing, socializing. En S. Coleman y P. Collins (Eds.), *Locating the field: Space, place and context in anthropology* (pp. 67-86). New York: Berg.
- Longhurst, R. (1997). (Dis) embodied geographies. *Progress in Human Geography*, 21(4), 486-501.
- Marcus, G. (1995). Ethnography in/of the world system: The emergence of multi-sited ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 24, 95-117.
- Martínez, S. (2021). «Nobody ever cuddles any of those walkers»: the material socialities of everyday mobilities in Santiago de Chile. *Mobilities*, 1-20.
- Muñoz, D. (2013). Experiencias de viaje en Transantiago: La construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil. *Bifurcaciones*, (13).
- Muñoz, D. (2020). An uncomfortable turnstile: Bodily exclusion and boarding practices in a public transport system. *Emotion, Space and Society*, 34, 100652.
- Muñoz, D. (2021). Carrying the rollator together: A passenger with reduced mobility being assisted in public transport. *Gesprächsforschung/ Discourse and Conversation Analysis*, 22, 591-614.
- Oliver, M. (1992). Changing the social relations of research production, *Disability, Handicap and Society*, 7, 101-114.
- Papadimitriou, C. (2008). Becoming en-wheeled: the situated accomplishment of re-embodiment as a wheelchair user after spinal cord injury. *Disability & Society*, 23(7), 691-704.
- Parent, L. (2016). The wheeling interview: mobile methods and disability. *Mobilities*, 11(4), 521-532.
- Pinder, D. (2013). Cities: Moving, plugging in, floating, dissolving. En T. Cresswell y P. Merriman (Eds.), *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects* (pp. 167-186). Surrey, England: Ashgate Publishing.

- Pink, S., Sumartojo, S., Lupton, D. y Heyes LaBond, C. (2017). Empathetic technologies: digital materiality and video ethnography. *Visual Studies*, 32(4), 371-381.
- Ravaisson, F. (2008). *Of Habit*. Londres: Continuum.
- Rose, M. (2020). Pedestrian practices: walking from the mundane to the marvellous. En H. Holmes y S. M. Hall (Eds.), *Mundane Methods: Innovative ways to research the everyday*. Manchester: Manchester University Press.
- Sacks, H. (1995). *Lectures in Conversation*. Malden, Mass: Blackwell.
- Spinney, J. (2011). A chance to catch a breath: Using mobile video ethnography in cycling research. *Mobilities*, 6(2), 161-182.
- Stiegler, S. (2021). On doing go-along interviews: Toward sensuous analyses of everyday experiences. *Qualitative Inquiry*, 27(3-4), 364-373.
- Watson, C. (2009). The «impossible vanity»: Uses and abuses of empathy in qualitative inquiry. *Qualitative Research*, 9, 105-117.
- Weilenmann, A., Normark, D. y Laurier, E. (2014). Managing walking together: The challenge of revolving doors. *Space and Culture*, 17(2), 122-136.

\* Los fragmentos provenientes de textos en inglés utilizados en este capítulo han sido traducidos por el autor del mismo.



## EPÍLOGO



## EPÍLOGO

# RELACIONAR, RECONOCER, REPENSAR LOS ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN CHILE

*Paola Jirón Martínez*

Universidad de Chile, Santiago de Chile

El libro presenta de manera detallada diversas descripciones respecto a formas en que los cuerpos se mueven, con otros, con objetos, con materialidades, en ciudades de Chile. Se describen cuerpos principalmente en Santiago, de niños, de personas con discapacidad, de mujeres, hombres, y distintas formas en que estos cuerpos experimentan nuestras ciudades. Como ejercicio descriptivo resulta valioso, particularmente destacando la descripción etnográfica y sobre todo autoetnográfica, muy en boga en los inicios de estudios de movilidad provenientes del mundo anglosajón en los años 2000. Estos textos son un excelente ejemplo de aquello que tanto con Walter Imilan (Jirón e Imilan, 2018) como con Dhan Zunino y Guillermo Giucci (Zunino et al., 2018) hemos denominado la movilidad como objeto de estudio.

Estas formas de describir cuerpos, materialidades, objetos, tecnologías, otros humanos y no humanos, que se vinculan y relacionan entre sí nos permiten dar cuenta de la importancia de la movilidad en la vida actual. Por ejemplo, se evidencia la urgencia de

generar transformaciones en nuestras ciudades que permitan vidas más amables para sus habitantes. Estos relatos también permiten entender mejor ciertas estéticas, espacialidades o afectos, que resultan relevantes para dar cuenta respecto a cómo habitamos nuestros territorios hoy en día. Esta forma de observar y describir ha sido documentada en los estudios urbanos y a partir de estos ha sido posible incorporar, por ejemplo, la experiencia del viaje en las políticas públicas vinculadas a la movilidad, transporte y espacio público. Por ejemplo, reconocer el aporte de los usuarios en la localización y diseño de paraderos de autobuses o ciclovías; redefinición de rutas de transporte público; o cuestionamiento de existencia de torniquetes en los autobuses en Santiago. En este sentido, los capítulos que aquí se presentan dan continuidad a un cúmulo importante de estudios sobre la experiencia, sobre todo corporal, de la movilidad.

En este marco, se presenta este epílogo. Los epílogos de libros intentan plantear desafíos que pueden surgir a partir de lo presentado en los textos previos, desde allí creo que este libro plantea tres principales desafíos para la agenda de investigación sobre movilidades en Chile.

El primer desafío se relaciona con superar o transformar las descripciones que surgen en la movilidad como objeto de estudio en problemas de investigación. Estas descripciones son útiles e importantes, sobre todo cuando se discute con disciplinas y campos concretos que usualmente no observan formas móviles de habitar. Resaltar la experiencia del viaje en disciplinas como el transporte o planificación urbana ha sido un avance importante en estos campos, con dificultades aún para implementar, pero con avances significativos, por ejemplo, en las metodologías de diagnóstico, monitoreo e implementación de intervenciones urbanas. Un ejemplo concreto de esto es la implementación de la Ley de Aportes al Espacio Público y sus Planes de Movilidad. Otro ejemplo fue algo tan importante en Chile como la disponibilidad de transporte público el día de las votaciones nacionales. Digo no sin dificultades, porque aún existe confusión respecto a lo que implica las experiencias de movilidad versus los planteamientos de movilidad sustentable, donde se sigue

pensando a partir de los modos de viaje (automóvil, transporte público, tren, bicicleta, caminata) en vez de una visión integral del territorio y las experiencias continuas y multimodales de viaje.

El desafío de ir más allá (o además) de la movilidad como objeto de estudio y abordarla como un enfoque, implica ampliar la descripción del viaje y vincular estas descripciones con aspectos teóricos y críticos de otros campos para así lograr mover esos campos de estudios, incluyendo los estudios urbanos u otros campos, a partir de la movilidad. Es decir que, si las movilidades y las descripciones sobre la experiencia de moverse se logran situar y vincular con otras disciplinas, con otros campos, con otras miradas, o con otras formas más complejas de entender los territorios, estas pueden llevar a realmente trascender y encontrar el gran potencial que tiene la movilidad como enfoque. Para muchos de los que llevamos años investigando estos temas, la movilidad como enfoque y aquello que permiten las metodologías móviles nos muestran aspectos y dimensiones inadvertidos que generalmente no reconocen ni se conectan. La movilidad como enfoque nos obliga a estar muy alertas a los elementos que se develan a través de movilidades complejas de nuestros territorios. Esto implica una actitud completamente abierta, dispuesta a encontrar relaciones ignoradas y aspectos de la vida que nos conecten con formas cotidianas de habitar. También nos obliga a pensar de manera interdisciplinaria, ya que resulta difícil poder realizar esa mirada compleja de manera individual o mono disciplinar. Implica ir más allá y permear otras disciplinas que muchas veces se plantean como estáticas, fijas o desterritorializadas, como la economía, áreas de salud, ciencias sociales y humanas en general. También puede ayudar a mirar los mismos problemas de nuevas formas, hacer preguntas relacionales que ayuden a desenredar complejidades. Un ejemplo de esto son los estudios de desigualdad urbana, que han ido más allá de la segregación residencial; otros ejemplos incluyen el aporte que ha tenido comprender cómo la movilidad espacializa los cuidados, o el impacto de la movilidad en la forma en que se trabaja con aplicaciones, por ejemplo.

Un segundo desafío tiene que ver con el estado de la investigación sobre movilidades en Chile y América Latina, donde es posible reconocer un grupo amplio y diverso de investigadores e investigadoras en la región, sobre todo en Chile, Argentina, Brasil, Colombia, México y Perú. Existen textos relevantes que dan cuenta del estado del arte de los estudios de movilidades como *Términos Clave para los Estudios de Movilidad en América Latina Vol. I y II*, o *Alternative (Im) Mobilities*, números especiales de revistas en español (*Revista INVI*; *Tempo Social*; *Transporte y Territorio*), por nombrar algunos. La existencia de diversos/as investigadoras/es, incluyendo académicos, estudiantes de postgrado, tesisistas, en los últimos diez años permite consolidar redes de trabajo y apoyo que ayudan a desarrollar miradas más particulares, pertinentes y situadas respecto de lo que nos sucede en nuestras ciudades y territorios. Algo que caracteriza estas redes son las formas colaborativas de trabajo, donde el reconocimiento mutuo y acompañamiento es fundamental. La consolidación de programas de doctorado en la región permite un trabajo de colaboración en cursos, talleres, comisiones y coguías con un número importante de tesisistas, generando grupos de trabajo que se apoyan entre sí. Lo anterior crea una nueva e innovadora camada de investigadores/as con formas nuevas de investigar y éticas colaborativas que dan cuenta de una masa crítica en consolidación. Esta masa crítica se fortalece y profundiza a lo largo de los últimos 10 o 15 años, lo que nos obliga a ir dejando atrás la colonialidad del pensamiento del norte y comenzar a elaborar nuestras propias ideas sobre nuestras situaciones y territorios. También nos ayuda a dialogar a la par con investigadores/as latinoamericanos/as o aquellos/as que investigan sobre América Latina o sobre movilidades en otras partes del mundo.

En este sentido, resulta imprescindible reconocer el trabajo avanzado sobre las movilidades en la región, contextualizar las discusiones a la relevancia local y sobre todo situar nuestras investigaciones desde América Latina, con todas las diferencias y particularidades que eso significa. Reconocer el trabajo de muchos investigadores e investigadoras en la región no es solo un desafío, sino un imperativo

en la actualidad. Esto nos obliga a dejar de dialogar exclusivamente con el norte, y reconocer el proceso decolonial y crítico que permite la movilidad frente a otros enfoques. Reconocer el trabajo que se realiza en América Latina resulta primordial, incluyendo situarlo en nuestra realidad y reconocer nuestras particularidades, informalidades, precariedades y también riquezas en términos de conocimientos y capacidad crítica.

El tercer desafío, y relacionado de manera cercana con los dos anteriores, tiene que ver con que es lo que sucede en nuestro país y región en la postpandemia. Sin duda ha sido fundamental documentar y reflexionar en torno a lo que fue la movilidad o inmovilidad durante la pandemia, así como lo que significó realizar investigación durante este tiempo, incluyendo las innovaciones metodológicas que esto implicó. Sobre todo, ha sido relevante documentar las complejidades pandémicas, como en el caso chileno con cuarentenas y precauciones sanitarias largas, duras y descuidadas por parte del Estado. Quizás la situación chilena es muy similar al resto de América Latina, pero muy distinta a lo que fue en Europa o Norteamérica.

Sin embargo, esta crisis sanitaria deja otras grandes crisis. En el caso chileno, nos encontramos obligadas a pensar tanto en sus consecuencias en la vida actual, como además reconocer las otras crisis en las que nos encontramos y nos encontraremos a futuro: políticas, sociales, económicas, ambientales, constituyentes, migrantes, entre otras. La forma en que nos preparamos para enfrentar estas crisis, y particularmente cómo la academia puede aportar, se torna crítico. Se discute en el medio nacional cómo la academia chilena ha tenido una conexión parcial con la realidad local, investigando para una productividad académica descontrolada, buscando publicar en importantes revistas, pero con poca conexión con la realidad nacional y local.

Lo anterior nos lleva a pensar en lo que nos sucede después de estas crisis, que al parecer serán recurrentes y cada vez nos tendremos que encontrar más preparados para enfrentarlas. Esto va más allá de ser resilientes, ya que involucra estar mucho más conectados con las realidades que vivimos. Implica también cuestionar un poco

las indicaciones que pueden funcionar muy bien en otros países con Estados benefactores que aún funcionan, y reflexionar respecto a cómo el enfoque de movilidad nos puede ayudar a pensar, o a transformar la forma de pensar. Esto nos ayuda a identificar relaciones más complejas, a vincular campos, ideas, territorios, políticas, cuerpos, que tradicionalmente se observan de manera aislada y estática. En síntesis, el enfoque de movilidad nos ayuda a visibilizar relaciones, y esto es lo que urgentemente se necesita en la actualidad.

Esta forma de entender las relaciones en su enmarañamiento nos permite generar discusiones más políticas, y de vincular relaciones que no siempre son tan evidentes. Por ejemplo, nos obliga a tener posturas más políticas sobre la forma en que los estudios urbanos fragmentan vidas, territorios, ideas. La forma dividida en que se estudia la vivienda, el barrio, la ciudad, el espacio público, infraestructuras, transporte y la consecuencia de eso en las políticas públicas, hace que sean los habitantes quienes tengan que cumplir la labor de unir espacios fragmentados por las intervenciones urbanas. En ese sentido, la movilidad también nos permite unir formas fragmentadas de intervenir y pensar, tanto en las políticas públicas, las formas, como en las ciencias sociales. La movilidad como enfoque nos ayuda a zurcir, y eso implica tomar posturas políticas sobre formas de pensar que perpetúan desigualdades o se privilegian ciertas miradas por sobre otras. Esto se refiere reconocer las formas diversas en que se genera conocimientos, como plantean las teóricas feministas, pero también como se plantean desde los pensamientos indígenas, alternativos, disidentes, cuyos saberes y conocimientos son siempre relegados como conocimiento inferior al de *los* expertos.

Para aquellos de nosotros que investigamos y enseñamos a investigar, nos obliga a cuestionarnos profundamente respecto a nuestra propia forma de investigar y enseñar, y a comprender que situarnos implica cuestionar dónde estamos parados y nuestro rol en las crisis actuales. Son cuestiones epistemológicas y ontológicas, son formas de comprender mejor cómo vivimos los territorios, con quiénes compartimos la vida, y los tipos de vida queremos vivir. Sobre todo, implica reflexionar en torno a los posibles futuros a partir de formas relacionales de entender nuestro pasado y presente.

La movilidad es un campo que está en proceso de consolidación en América Latina, sin embargo, el estado actual de situación requiere pasar a una etapa más crítica que meramente descriptiva, a partir de lo que estas formas de sentir, mirar, acompañar, nos están diciendo sobre formas de vida. Es evidente que las formas actuales son insuficientes, y qué maneras binarias de pensar, tan penetrantes en los estudios urbanos y las ciencias sociales, necesitan pensamientos relacionales que claramente son posibles a partir de la movilidad.

## REFERENCIAS

- Jirón, P. e Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid16 Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36.
- Nogueira, M. A. (2022). *Alternative (Im)Mobilities*. Routledge.
- Zunino, D., Giucci, G. y Jirón, P. (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.
- Zunino, D., Giucci, G. y Jirón, P. (2022). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina II*. Buenos Aires: Teseo.



## BIOGRAFÍAS DE CUERPO Y MOVILIDAD

Muchos libros académicos colectivos suelen contener un apartado que reúne un conjunto de pequeñas biografías de quienes han participado en la publicación, lo que permite conocer las credenciales institucionales y curriculares correspondientes. En este caso, quisimos agregar una consideración que nos parece crucial. Las vidas de quienes hacemos academia «es parte de y transcurre tal como la vida de los lugares» donde trabajamos, tanto el método como la investigación en sí misma «no están por encima de nuestras condiciones, aunque a veces así pareciera por efecto de nuestras escrituras y actitudes» (Martínez Rodríguez, 2020, p. 199). Por ello, solicitamos a quienes elaboraron los capítulos de esta obra que en sus biografías académicas agreguen a las formalidades habituales una reseña de sus vivencias de cuerpo y movilidad. Esto último, a partir de nuestra convicción de que esa experiencia es parte también de sus procesos de investigación y escritura. Y porque nos parece relevante hacerla explícita o, al menos, rastreable.

Quienes hacemos investigación académica tenemos condiciones de privilegio. Esto no implica, necesariamente, lujos y excesos. Experimentamos, como mucha gente, problemas domésticos, laborales, financieros, etc. Tampoco se trata de condiciones distribuidas equitativamente al interior de la academia, existen en ella desigualdad y discriminación de género, etnia, (dis)capacidades, clase social, etc.

Además, no en pocas ocasiones, la vida académica se sostiene en nuestra precarización laboral y en el entrampamiento burocrático de nuestro quehacer (Restrepo, 2021). Pero también es cierto que podemos pasar temporadas de nuestras vidas estudiando o trabajando en el extranjero. Actividades que nos son agradables como leer, conversar y escribir son parte de nuestra jornada laboral y, muchas veces, nuestras voces son consideradas como expertas.

Dejamos acá las biografías de quienes publicaron en este volumen para que quien las lea pueda reconocer, al menos parcialmente, diversos lugares y recorridos de enunciación.

## ADOLFO GARCÍA JEREZ

Doctor en Antropología Social por la Universidad Pablo de Olavide, con un máster en Estudios Latinoamericanos por la Universidad de Aberdeen y Diplomado en Cultura de Paz y Resolución de Conflictos por la Universidad Autónoma de Barcelona. De 2013 a 2019 fue docente del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad del Valle. También ha sido profesor visitante de la Universidad Mayor de San Andrés, de la Universidad de Stirling y de la Appalachian State University. Además, ha realizado trabajo de campo en España, Bolivia y Colombia. En la actualidad es investigador colaborador de los grupos de investigación GISAP y ACASO, siendo sus temas principales de investigación el espacio urbano, los movimientos sociales, la movilidad cotidiana y el transporte. Con respecto a estos últimos temas, reconoce que después de años se ha decidido por obtener el carnet de conducir, si bien se define como un peripatético espontáneo, un *flâneur* abstraído y un defensor practicante del transporte público. Sospecha que debido a los momentos de espera en estaciones de trenes y paradas de buses ha desarrollado, además de una paciencia infinita, una afición honesta y cabal por la lectura y por la vida cotidiana que, de otro modo, hubiera sido quimérico. Curiosamente, todo gracias a esos impasses.

## ALEJANDRA LAZO CORVALÁN

Antropóloga e investigadora de la Universidad de Los Lagos. Es también profesora de la carrera de Antropología de la misma universidad. Actualmente forma parte del grupo de evaluación de inter y transdisciplina de Fondecyt. Es santiaguina y realizó estudios de postgrado en Antropología y Geografía en Francia. Su línea de investigación se enfoca en las experiencias de movilidad en contextos no-metropolitanos y archipelágicos. Es también coordinadora del grupo MovAustralis. Actualmente se ha acercado a una investigación más experimental a partir de su proyecto Fondecyt Regular donde dialogan la antropología, las artes y la biología. Hace seis años que vive en la ciudad de Osorno. Le gusta mucho el sur de Chile, sus paisajes, volcanes y lagos, los cuales disfruta junto a su pequeña hija.

## ÁLVARO RAMONEDA FIGUEROA

Psicólogo (no de los clínicos, sino ambiental). Estudia la relación de las personas con los lugares, lo cual ha intentado aplicar en sus trabajos en la administración pública y en los múltiples proyectos y consultorías que desde la academia ha desarrollado para el Estado y entidades gubernamentales en diferentes ciudades. Desde su natal Santiago movió su cuerpo sobre «el charco», recalando en la Universidad Autónoma de Madrid para estudiar psicología. En tren se fue a Barcelona para realizar el Máster en Intervención y Gestión Ambiental (Universitat de Barcelona). Años después, tras disfrutar tres inviernos y veranos de Valparaíso, una vuelta a su querido Santiago y una pandemia en Mallorca, se ha instalado en Bilbao. Estudia el Doctorado en Psicología Ambiental en la Universitat de Barcelona, por lo que cada cierto tiempo vuelve a la «ciudad condal». No sabe cuánto durará su deambular, pero sí es seguro que donde esté, su rutina comienza corriendo antes de que despunte el alba. Ese ritmo alegre lo traslada a la bicicleta y a sus caminatas, por lo que sus zancadas, cuando camina, siempre son objeto de alegato de quienes le acompañan. Él reivindica, sin embargo, el caminar rápido como una manera de disfrutar.

## CRISTÓBAL VERGARA ÁLVAREZ

Psicólogo y docente en la Universidad de La Serena y Universidad Central en la Región de Coquimbo. Estudió su magíster en Asentamientos Humanos y Medioambiente en el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (PUC), Providencia, Santiago. Nació en la ciudad precordillerana de Combarbalá, al interior de la Región de Coquimbo, y su vida ha transitado entre Santiago y Coquimbo-La Serena. De niño, recuerda cada día con mayor fuerza, sus viajes en micro, acompañando al conductor, atravesando la ciudad y sus paisajes desde esa ventana al mundo. Hoy habita la conurbación costera de Coquimbo-La Serena, enfrentado al paisaje que limita con el mar, borde que camina permanentemente al encuentro de la contemplación e introspección. Cristóbal tiene especial interés en los alcances de la experiencia subjetiva en la ciudad sobre la configuración del movimiento y las formas de habitar el espacio, así como de la experiencia afectiva y emocional que el paisaje urbano activa sobre las personas y sus procesos de pensamiento. En su vida cotidiana se mueve rápido por la ciudad, en el intento de llegar a tiempo a sus diversas actividades, pensando y repensando en la forma en que la ciudad pudiera ser más amable con las diversas necesidades de movimiento en el espacio urbano.

## DANIEL MUÑOZ ZECH

Investigador postdoctoral en el Instituto de la Vivienda, Universidad de Chile. Nació y creció en Santiago de Chile, donde desarrolló su interés por el transporte público latinoamericano. Migró hacia Edimburgo, Escocia, donde se especializó en etnografía y análisis de video para investigar cómo nuestras prácticas corporales cotidianas configuran y permiten la estabilidad de las grandes infraestructuras de transporte, especialmente en el caso de personas discapacitadas. La movilidad de Daniel es errática y discontinua. Gusta de pedalear desde su casa al trabajo y vagabundear por espacios naturales. Tiene una relación antagónica con trenes (que se van sin esperarlo) y buses (que nunca llegan a tiempo). A veces su cuerpo está quieto, pero viaja

lejos para encontrarse con sus seres queridos en espacios virtuales. Parte importante de sus caminatas son realizadas en búsqueda de su gata, que se resiste a la vida sedentaria y escapa con demasiada frecuencia.

### FRANCISCA AVILÉS ARIAS

Investigadora independiente y docente. Junto con Soledad Martínez es fundadora de Urdimbre, una comunidad de escritura académica que explora colectivamente los senderos de la práctica de escribir. También se dedica a indagar en las experiencias urbanas y rurales a pie a través del oficio textil en el marco del proyecto *Tramar el caminar*. La ciudad y la experiencia urbana han motivado sus desplazamientos disciplinares por las comunicaciones, la estética, los estudios culturales, la arquitectura y los estudios urbanos. Investiga el caminar porque considera que ofrece un espacio sensible y político de reflexión, descubrimiento y crítica para las personas y para sí misma. Prefiere moverse a pie, pero cotidianamente es multimodal: viaja en transporte público, en bicicleta y también en automóvil, sobre todo para los desplazamientos familiares. Ha vivido la mayor parte de su vida en Santiago, exceptuando los años que pasó en Edimburgo, Escocia, gracias a una beca del gobierno de Chile.

### GERARDO MORA RIVERA

Docente en las escuelas de Diseño (Pontificia Universidad Católica de Chile) y Psicología (Universidad Alberto Hurtado). Ha residido casi toda su vida en la ciudad de Santiago. Por 12 años fue en micro al colegio, desde La Florida a Estación Central. Estudió Antropología Social en el campus Juan Gómez Millas (Universidad de Chile) y cursó su magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente en el campus Lo Contador (PUC). Ha hecho trabajo de campo en Oruro (Bolivia), en el Norte Grande de Chile, en la isla Mocha, Lavken Mapu mew y en su Santiago natal. Hoy mora en la ribera norte del río Mapocho, cerca de Santiago Centro. Desde

allí camina o pedalea a sus trabajos (situados en un radio de 5 km). Camina a paso rápido, mochila en la espalda y manos vacías. A regañadientes combina caminatas con micro-metro para expandir el alcance de sus pasos. Para pedalear prefiere las ciclovías. Al salir lleva dos o tres rutas de repuesto. Ya no le complica que la juventud o las micros lo adelanten. Procura mantener una velocidad constante, lo cual se le dificulta cuando pedalea hacia el oriente. Disfruta mucho los trayectos que lo llevan más allá de su cotidiano.

### INÉS FIGUEROA GÓMEZ

Licenciada en Antropología Social, diplomada en Sociología del Cuerpo (Universidad de Chile) y en Branding y construcción de valor de marca (Universidad Católica). Trabaja como etnógrafa en diversos proyectos vinculados a la movilidad urbana. Disfruta caminar, andar en bicicleta y en «la 501», su micro favorita. Por las tardes, al salir de la FAU, camina lento y disfruta de la brisa. Llega al paradero a las afueras del metro Bustamante. Al subir al bus, saluda al chofer y elige un asiento cerca de la puerta del medio, al lado de la ventana. La 501 inicia su viaje, dobla por Vicuña Mackenna y sube por Rancagua. Su mirada se detiene en el letrero patrimonial de Valdivieso, cruzando el parque. Esto la transporta a su infancia y a los viajes desde la casa de su abuela a la suya. Durante el trayecto escucha música, lee y/o dormita. Su paradero se encuentra en las afueras de una estación de metro santiaguina. Desciende junto con otros pasajeros, pasa al almacén y compra algo para la once. Abre la puerta y disfruta del recibimiento de su gata y sus efusivos miau-miaus.

### NICOLE PUMARINO ORBETA Y KAREN SEAMAN CUEVAS

Se conocieron en 2014 trabajando juntas en el equipo de urbanismo de la Municipalidad de Providencia. Por ese entonces, cada día llegaban caminando desde sus casas, ubicadas en puntos opuestos de la comuna. Se sentían afortunadas de este ejercicio. Las

conversaciones que tenían a diario, mientras preparaban y compartían un café, enumeraban sus descubrimientos a pie: atajos, árboles, vestimentas, zapatos y encuentros con otras personas. En 2017, ambas buscaban nuevos rumbos laborales, y quisieron participar de un encuentro de temas urbanos en la ciudad de Valparaíso. Para eso propusieron participar a través de la realización de un taller llamado La Reconquista Peatonal. Alrededor de 15 personas se inscribieron y registraron sus experiencias en los primeros diarios que crearon juntas. Desde ese momento no han parado de hacer nuevas versiones de diarios-móviles, caminatas y encuentros para poner en valor la experiencia cotidiana de las personas que caminan cada día. A lo largo de los años sus cuerpos han cambiado. El cuerpo de Nicole ya no se encuentra materializado junto al de Karen, sin embargo, no podría existir una sin la otra. La Reconquista Peatonal es lo que son juntas, tal como la relación de los pies al caminar.

## PAOLA JIRÓN MARTÍNEZ

Académica de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile donde coordina el Programa de Doctorado en Territorio, Espacio y Sociedad y está adscrita al Instituto de la Vivienda. Hace mucho tiempo que le interesa la forma en que se habitan nuestras ciudades, y sobre todo la experiencia de habitar. Desde pequeña sabía que viajar en micro era entretenido. Le gustaba escuchar conversaciones y mirar desde la ventana. Por eso, quizás, desde niña supo que ese tiempo-espacio del viaje era significativo. Su preocupación por el habitar está muy relacionada con su experiencia de vida, que la llevó a diferentes países y a tener que re-lugarizar sus espacios significativos de manera constante. Recorrer ciudades, usar el transporte público y conocer territorios al caminarlos son parte de lo que le emociona. Su hija se burla, le dice: «*No todo es movilidad, mamá*», a lo que responde que de una forma u otra, sí.

## PAZ CONCHA MÉNDEZ

Profesora e investigadora de la Facultad de Economía, Gobierno y Comunicaciones de la Universidad Central de Chile e investigadora adjunta en el Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social (COES). Nació en Santiago y ha vivido en la localidad rural de Malloco, en Santiago y en Londres, donde realizó sus estudios de postgrado. Paz ha tenido un especial interés por el estudio del lugar, especializándose en la relación entre comercio y ciudad utilizando la etnografía. Actualmente vive en la comuna de Ñuñoa en Santiago, desde donde camina principalmente acompañada de su hijo, perro y esposo a los parques y plazas cercanos; usa la bicicleta solo para trayectos cortos y en la ciclovía. A la fecha, sigue siendo pasajera del auto familiar, pues aún no le pierde el miedo a volver a ser conductora. Desde el retorno a Chile su cuerpo inquieto se ha resentido con la incomodidad de transportarse en Santiago siendo mujer, especialmente por la inseguridad e incertidumbre que generan los lugares desconocidos y la noche, por lo que prefiere la vida diurna de la ciudad.

## SOLEDAD MARTÍNEZ RODRÍGUEZ

Investigadora postdoctoral en la Universidad de Los Lagos. Creció en Santiago, ciudad que desde la adolescencia caminó obsesivamente. En esos viajes surgió su interés por las prácticas cotidianas del espacio urbano y por la ciudad que se aprende y se hace al andar a pie, temas que investiga desde la etnografía. Tras estudiar Antropología en Santiago, contar con un pasaporte europeo le facilitó emigrar a Barcelona. A la vez que trabajaba, realizó un máster en geografía gracias a una ayuda del Estado español. En esa ciudad aprendió a caminar tranquila de noche. Durante años, llegó a diversos puestos de trabajo, dentro y fuera de Barcelona, ensayando movibilidades a pie, en bicicleta propia y pública, en trenes, buses y compartiendo auto (de pasajera), hasta que una beca del gobierno chileno la llevó a Londres a cursar un doctorado. Regresó a Chile en plena pandemia, con cuatro maletas y una gata. Vivió en Osorno junto a su pareja,

donde aprendieron a moverse sin automóvil en una ciudad pequeña que, paradójicamente, presiona a tener uno. Actualmente viven en Viña del Mar y hacen la vida a pie, en micro y, por las noches, cuando no corren micros, con una aplicación de viajes.

## REFERENCIAS

- Martínez Rodríguez, S. (2020). Adenda. En G. Mora Rivera (Comp.), *Etnografías mínimas II. Del antrodevagos a los caminos de la vida* (p. 199). Santiago de Chile: Ediciones de la Subdirección de Investigación.
- Restrepo, E. (2021, 8 de mayo). Renunciar a la Javeriana: Procesos de precarización y entrapamientos burocráticos en la universidad. El Observatorio de la Universidad Colombiana. Disponible en <https://www.universidad.edu.co/sobre-los-entrapamientos-burocraticos-e-inequidad-laboral-en-la-u-privada/>





Este libro se terminó de imprimir  
en Santiago de Chile,  
julio de 2023

Teléfono: 22 22 38 100 / ril@rileditores.com

Se utilizó tecnología de última generación que reduce el impacto medioambiental, pues ocupa estrictamente el papel necesario para su producción, y se aplicaron altos estándares para la gestión y reciclaje de desechos en toda la cadena de producción.



INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

¿Qué significa estudiar la movilidad desde y con el cuerpo? En este primer libro de la Red de Investigaciones en Cuerpo y Movilidad, se busca consolidar la relación entre estudios de cuerpo y estudios de movilidad como una línea de investigación cualitativa en sí misma.

El libro reúne contribuciones de trece autoras y autores que presentan reflexiones conceptuales, descripciones de prácticas, y aprendizajes metodológicos útiles para la comprensión conjunta de corporalidades y movilidades.

Cada capítulo es una invitación a explorar las movilidades de las personas comprendiendo a estas como sujetos corporeizados. Desde esta perspectiva, múltiples factores sensoriales, afectivos, materiales e infraestructurales ganan renovada importancia, entregando descripciones más complejas, y a la vez más concretas, sobre las formas cotidianas de moverse.

Dada la diversidad de contenido, se trata de un cruce de caminos de análisis que poco a poco trazan cartografías de lo que corporalidades y movilidades aportan a la comprensión relacional de múltiples ámbitos de la vida social. Una comprensión que puede llevarnos a pautas de transformación urbana para contar con territorios más vivibles, inclusivos y justos para sus habitantes.



RiL editores

ISBN 978-956-01-1476-1



9 789560 114761