

- ▲ **Palabras clave/** Espacialidad, movilidad, métodos visuales, diagramas
- ▲ **Keywords/** Spatiality, mobility, visual methods, diagrams
- ▲ **Recepción/** 15 junio 2015
- ▲ **Aceptación/** 3 agosto 2015

## Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes.

Following trajectories, drawing routes.  
Building diagrams based on the experience of people.

### Luis Iturra Muñoz

Arquitecto, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.  
Magister en Habitat Residencial, Universidad de Chile.  
Docente e investigador adjunto, Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.  
liturra@uchilefau.cl

### Paola Jirón Martínez

Bachelor of Commerce, Concordia University, Montreal, Canadá.  
Ms Sc Vivienda en Desarrollo, University College London, University London, Reino Unido.  
PhD en Planificación Urbana y Regional, London School of Economics and Political Science, Reino Unido.  
Profesor Asociado, Instituto de la Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.  
paolajiron@uchilefau.cl

**RESUMEN/** La práctica de dibujar se ha constituido desde el comienzo como una práctica anterior a lo verbal. Así, los dibujos rescatan y revelan una forma de escritura diferente, que permite comunicar, mediante la representación en una superficie, distintos procesos, sensaciones e ideas. El presente artículo explica el proceso de dibujo de diagramas que representan el trayecto de una mujer por Santiago de Chile. A partir de él, se levanta la noción de experiencia espacial dentro del espacio de la movilidad, mediante la cual es posible desarrollar un método de dibujo que evoluciona con el registro y la representación de ella. Para lo anterior, se discutirá la idea de espacialidad, conceptualizada desde la idea de Massey. Desde allí se desarrolla la idea de trayecto, como la forma en la cual las trayectorias de movilidad se vinculan con la espacialidad y el cuerpo de los habitantes de la ciudad. Como caso de estudio, se utiliza el sombreado realizado a un participante del Proyecto Fondecyt N° 1090198 "Movilidad Cotidiana Urbana y Exclusión Social Urbana en Santiago de Chile" (2009-2012) y a partir de eso, se discute la forma en la que la representación de estas trayectorias se vuelve una parte central del proceso de investigación. **ABSTRACT/** From the beginning, drawing has been a practice that precedes verbal expressions. Thus, drawings retrieve and reveal a different form of writing, which communicates, through a representation in a surface, diverse processes, sensations and ideas. This article explains the process of drawing diagrams that represent the path of a woman through Santiago de Chile. It expresses the notion of spatial experience within the space of mobility, based on which a drawing method can be developed that evolves with its register and representation. The discussion involves the idea of spatiality, conceptualized based on Massey's insights. From this starting point, the idea of path is developed as the way through which mobility trajectories become connected with spatiality and the body of urban dwellers. The study case is the shading of a participant to Fondecyt Project No. 1090198 "Daily Urban Mobility and Social Exclusion in Santiago de Chile" (2009-2012) and the discussion revolves around the way in which the representation of these trajectories becomes a central focus of the research process.

### LA ESPACIALIDAD DE LA MOVILIDAD.

La movilidad es un fenómeno urbano que puede ser mirado desde múltiples miradas (Jensen 2011). Del mismo modo, el giro hacia la movilidad de las ciencias sociales hace referencia a la comprensión de una movilidad que es más que moverse desde un punto A a un punto B y que, por lo tanto, va más allá de la idea de transporte, cuestionando la idea instrumental con que éste ve el movimiento (Urry 2007; Jensen 2013). Así, la movilidad se relaciona a su vez, con un espacio no instrumentalizado ni estático (Iturra 2014; 2015).

La conceptualización del espacio que desarrolla Massey (2005) resulta apropiada para comenzar la discusión sobre la espacialidad de las prácticas de movilidad.

Para Massey, el espacio es un producto de interrelaciones que van desde lo global hasta lo íntimo, las cuales ocurren gracias a la existencia de una heterogeneidad y pluralidad que permite la coexistencia de distintas trayectorias y, a su vez, esto ocurre en una espacialidad que siempre está en proceso de construcción, siempre deviniendo, nunca finalizada.

El espacio, así conceptualizado, no es anterior a los habitantes que desarrollan prácticas en él, sino que construye las prácticas y es construido a partir de ellas. Esta condición de interrelación entre los habitantes y la espacialidad y su vinculación a una forma particular de apropiación o construcción de lugar, no puede ser observada desde un único punto de vista.

Por lo tanto, la vinculación no es una constante universal y al observarla emerge lo heterogéneo y diverso, dando origen a la multiplicidad que, según Massey (2005), es el reconocimiento mismo de la espacialidad. En esta línea, Jensen (2013) plantea que la movilidad no es algo que sólo sucede, sino que está cuidadosamente diseñada y planeada desde la planificación urbana, pero que es igualmente construida desde la forma vivida en el espacio urbano. En este sentido, y ampliando la definición señalada, Gaete-Reyes (2015) propone, al hablar de moviidades de personas con discapacidad, que la planificación urbana vuelve invisible la espacialidad específica de quienes no aparecen como ciudadanos que se desplazan. Son ellos los que desarrollan tácticas de movilidad que permiten hacer frente a esa indiferencia, construyendo la multiplicidad en el espacio de la que habla Massey.

**TRAYECTORIA Y TRAYECTO.** Para comprender la relación entre espacialidad y movilidad, se construirá la distinción entre las ideas de trayectoria y trayecto, como dos conceptos que se diferencian en su vinculación con la espacialidad.

La idea de trayectoria está relacionada con la experiencia de estar en el mundo, permitiendo a las personas entrar en un conocimiento del mundo que los rodea y describir ese mundo según las historias que cuentan (Ingold 2007). Así, las trayectorias se desarrollan como el proceso de cambio de un determinado fenómeno en el espacio (Massey 2005).

Esta idea de trayectoria ha sido asociada a una forma de representación, lo que Certeau (1996) comenta como la posibilidad de registrar la práctica de caminar por la ciudad y su representación en mapas urbanos que describen la figura en el espacio, pero no son capaces de mostrar qué es lo que ha sucedido mientras ésta se desarrollaba. Comprendiendo la movilidad como algo más allá del transporte, los sistemas geográficos

o la planificación de transporte simplifican la trayectoria de una práctica para hacerla legible, la transforman en una huella, un grafismo que "hace olvidar una manera de ser en el mundo" (De Certeau 1996: 109). Sin embargo, las trayectorias de las prácticas de movilidad no son su mera representación, pues están intrínseca e íntimamente ligadas a quien la desarrolla y, así, a las diferentes maneras de estar en el mundo. De esa forma, para De Certeau las trayectorias son narraciones y para Massey son historias que ocurren en el espacio y a través del tiempo (Jirón e Iturra 2014).

La idea de trayecto emerge, entonces, como una forma de comprender la relación con el mundo a través de la experiencia, la cual es espacializada en la medida en que se desarrolla y, a su vez, es moldeada a partir del espacio en el cual ésta se realiza. Así, es imposible saber si una persona hace el mundo o si el mundo hace a la persona, porque ambos existen siempre juntos y sólo puede ser correctamente interpretados en términos de la relación holística de ser-en-el-mundo (Heidegger 2005), relación que se establece por patrones que no son soportados por el lenguaje (Maturana y Varela 1987, en May y Thrift 2001). Esta

ha sido la principal dificultad al concebir la espacialidad de la movilidad, sobre todo desde la planificación urbana y de transporte, pues la trayectoria no es sólo mantener un registro de lo que coexiste o es copresente en el espacio urbano, sino más bien de la historia que es narrada y la experiencia que es vivida (Iturra 2015). De este modo, la relación y distinción entre trayectoria y trayecto se hace relevante para comprender cómo los habitantes se relacionan con la espacialidad de la movilidad. En este sentido, Ingold y Vergunst (2008), vinculan la espacialidad con la experiencia asociada, la cual ancla a la persona y lo social en el mundo a partir de la relación con lo material. Es en esta vinculación física y espacial donde se establecen interrelaciones entre la tierra que se pisa y el aire que se respira, siendo sobre el mundo material que las vidas se pasean en sus relaciones mutuas. Por lo tanto, aquello no discursivo se hace presente a partir del cuerpo y su relación con el entorno y es esta relación físico-material, espacial y temporal en la cual el trayecto emerge como aquello que es posible representar como una inscripción sobre una superficie de papel.

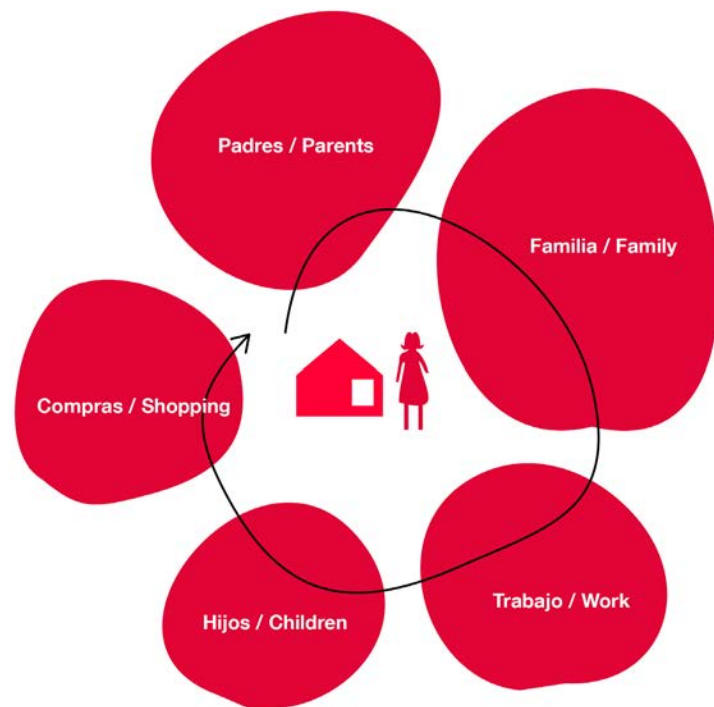


imagen 1: La flor (fuente: Jirón e Iturra, 2014. Dibujo, Luis Iturra).

### LA CONSTRUCCIÓN DEL VIAJE.

Este artículo utiliza un caso de estudio proveniente del Proyecto Fondecyt N° 1090198 “Movilidad Cotidiana Urbana y Exclusión Social Urbana en Santiago de Chile” (2009-2012), el cual desarrolló una aproximación multidisciplinar para comprender las trayectorias de movilidad cotidiana en la ciudad de Santiago. De este modo, se desarrolló un seguimiento a diversas personas en la ciudad, quienes eran acompañadas durante su día, desde que salían de sus casas hasta sus regresos. Esta técnica, conocida como sombrero, comprendía la participación de un etnógrafo que iba observado y construyendo un relato mediante texto e imágenes que, posteriormente, era discutido con todos los participantes del proyecto. El sombrero comprende que la experiencia nunca puede ser completamente aprehendida y que acercarse a ella requiere moverse con los habitantes, tanto físicamente como en interacción con ellos, lo que involucra seguir a determinados habitantes en sus prácticas cotidianas de ocupación del tiempo y el espacio (Czarniawska 2007). Se construye, así, una narrativa desde la cual se observa y registra la experiencia de la práctica y, a su vez, se establece como una forma de construir conocimiento acerca de la experiencia. Por su condición de proceso humano, anclado en la experiencia de estar en el mundo (Imilan e Iturra 2014), estas narrativas de movilidad deben ser construidas desde donde éste es producido, en el trabajo de campo, entendiendo el campo como el lugar donde las personas viven y trabajan, lo cual conlleva que la vida del investigador también se vuelve parte de ese campo (Czarniawska 2007).

**EL VIAJE DE GLORIA.** Gloria está casada con Fernando y viven en la comuna de Huechuraba, Santiago de Chile. Fernando trabaja en una empresa constructora en el Barrio El Golf. Ella es dueña de casa y maneja todos los quehaceres de su hogar. Juntos tienen tres hijos: Sebastián de 19 años, quien está a punto de entrar a la universidad y va a un preuniversitario en el centro; Javier, en plena adolescencia y cursando Segundo Medio en un colegio de hombres en Providencia; y Paulina, de 10 años de edad, quien asiste a 5to año básico en un colegio de niñas en la comuna de Independencia. Ellos viven en un condominio cerrado en Huechuraba. Hasta hace unos tres años, Gloria no manejaba. Todo lo hacía en micro: iba a la feria, a hacer trámites o a buscar a su hija al colegio en micro o colectivo y visitaba a su familia en micro. En general, esto le significaba largos y cansadores viajes, pero también tenía que organizar bien su tiempo, pasandole gran parte de él en su casa o en la de su mamá. Luego, aprendió a manejar y la familia se compró un auto automático para facilitar que ella manejara. Comenzó poco a poco. Al principio le daba miedo y

vergüenza; la intimidaba manejar con su marido, pero paulatinamente se relajó, de a poco comenzó a tomar rutas más largas y pronto ya estaba utilizando la autopista sin temor. Manejar ha sido un reto importante para ella: le ha dado independencia y también la ha hecho sentir que ha desafiado un gran miedo. Al mismo tiempo, ser la portadora de licencia de conducir le ha otorgado el título de conductora oficial de la familia, una familia dinámica, con diversas actividades diarias. Por ende, para que ellos se muevan, ella se ha vuelto esclava del auto. Pese a que siempre ha sido el eje de su familia, esta nueva habilidad la hizo fundamental, no sólo para su familia directa, sino también para su familia extensa. Ella vive, entonces, en función de las actividades de los demás. Debido al tacho, salen antes de las 7 am. Así, Gloria y su marido se levantan y preparan el desayuno de todos y sus respectivas colaciones. Salen temprano y él maneja. Se van por la autopista Vespucio Norte hacia Providencia, pasan por el Túnel San Cristóbal y entran a Isidora Goyenechea, donde Fernando se baja y ella toma el

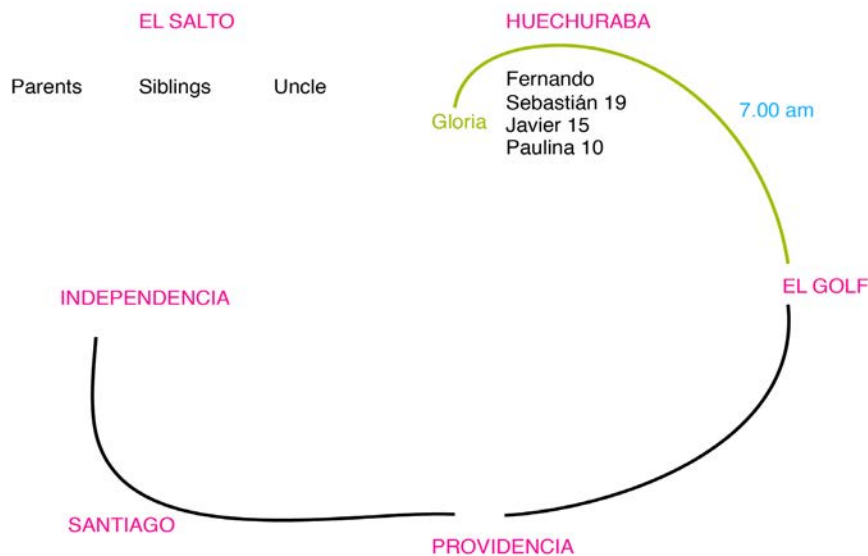


Imagen 2. Interdependencia y posiciones (fuente: Jirón e Iturra, 2014. Dibujo, Luis Iturra):

volante. Luego de dejar a Fernando, Gloria parte por Providencia y luego por Bellavista para dejar a su hijo Javier, a quien lleva todos los días al colegio y luego recoge cerca de una estación de metro, cuando pasa a buscar a su hija Paulina en Independencia, junto con su hijo Sebastián que va a un preuniversitario cerca de República. Éste último, pese a que entra más tarde, aprovecha el viaje de su mamá para que lo deje en el centro, cerca de una estación de metro.

Gloria es, al mismo tiempo, la dueña de casa de su familia. De esa forma, además de llevarlos y recogerlos en sus respectivas actividades, también tiene que ir a comprar y hacer trámites. Finalmente, Gloria pasa gran parte del día trasladando personas y las pocas horas que le quedan son para ordenar su casa, cocinar, lavar, planchar y dedicarse a los suyos. Ella se ha esclavizado al auto: la libertad que da saber manejar se ha transformado en esclavitud.

**DIBUJAR LA TRAYECTORIA. LA FLOR Y LA FORMA DEL TRAYECTO.**

Una de las herramientas utilizadas para poder comprender y comunicar la experiencia de la trayectoria, fue el dibujo de diagramas. La habilidad del dibujo permite ir cambiando en el tiempo e ir evolucionando. Así, el dibujo se presenta como una habilidad que se opone a la inspiración súbita y se transforma en una práctica adiestrada en el tiempo y en las constantes repeticiones (Sennett 2009). Una espacialidad siempre deviniendo por las múltiples trayectorias que la forman, vuelve a lo espacial no sólo una cuestión de líneas en un mapa (Massey 2005). Además, el dibujo que permite conocer un trayecto, representándolo, está dado más por los mapas garabateados en un papel, que por las líneas que son trazadas sobre un mapa ya dispuesto (Ingold 2007). Lo anterior, puesto que ir bosquejando y cambiando el dibujo, haciéndolo evolucionar, lo acercan a la narración de la experiencia -la trayectoria- develando el contexto en el cual tanto la historia como el dibujo han sido producidos (Jirón e Iturra 2014).

Se plantea la construcción de diagramas como una forma de seleccionar ciertas características del fenómeno y expresarlo del modo más fiel posible, a diferencia de una ilustración que intenta restituir el fenómeno íntegramente, afectando su

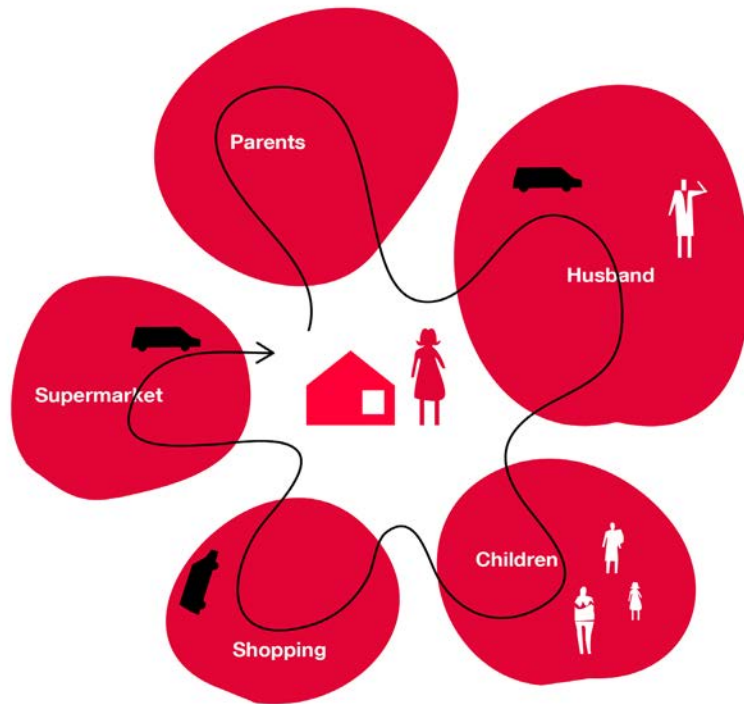


Imagen 3. La flor. Movilidad interdependiente (fuente: Jirón e Iturra, 2014. Dibujo, Luis Iturra).

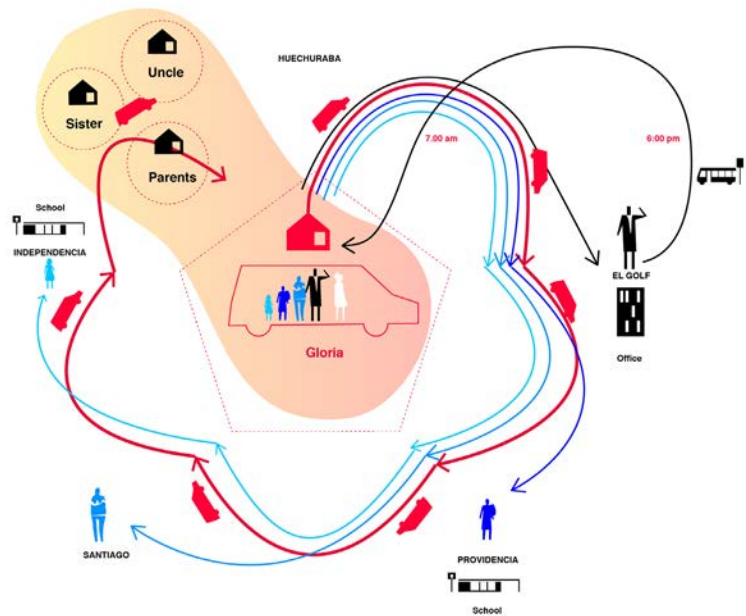


Imagen 4. La flor. La esclava del auto (a) (fuente: Jirón e Iturra, 2014. Dibujo, Luis Iturra).

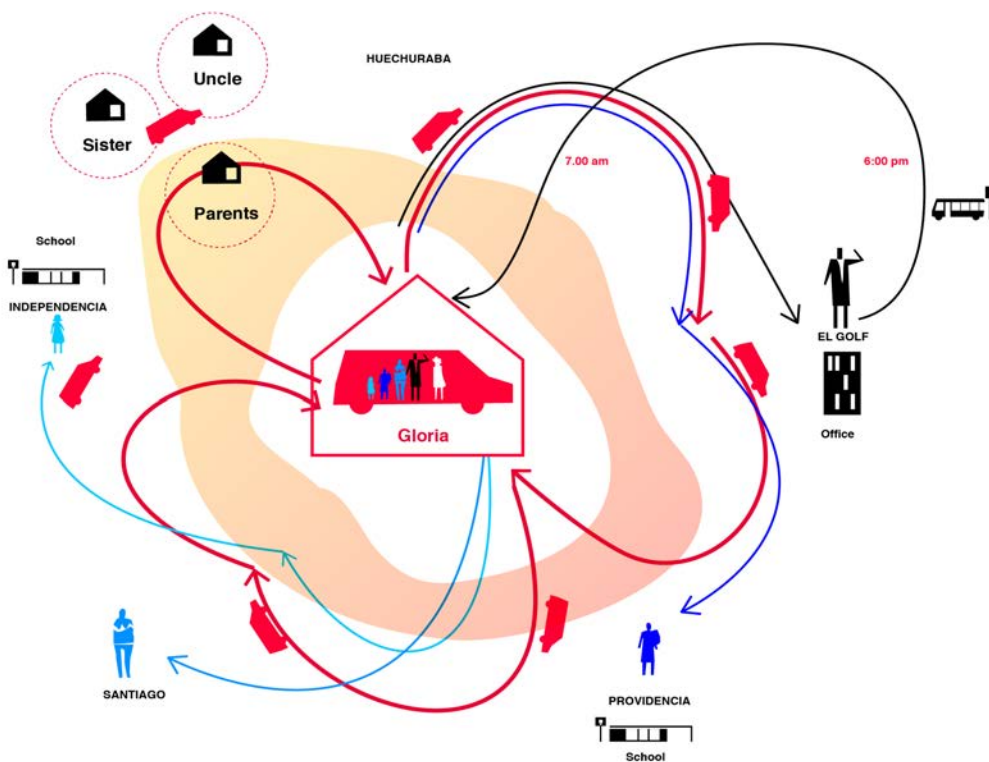


Imagen 5. La flor. La esclava del auto (b) (fuente: Jirón e Iturra, 2014. Dibujo, Luis Iturra).

legibilidad (Vitta 2003). Los siguientes diagramas y croquis fueron construidos posterior al sombreado e iban siendo complementados con otro tipo de información que aparecía en el transcurso de la discusión en el proyecto de investigación.

El primer dibujo de Gloria, fue llamado 'La flor', por la similitud formal. Esta analogía permitió establecer una comunicación más sencilla, sin tener que recurrir a mirar el dibujo, sino pensar en la idea del dibujo. La primera aproximación a la historia que Gloria narraba, fue la noción de que su espacialidad no estaba contenida dentro de un solo espacio y, durante su día, tenía que desplegar una serie de tácticas de movilidad para cumplir diferentes actividades. Es por ese motivo que el dibujo se vincula a la relación que ella establece con distintas esferas en las cuales se mueve durante el día, entendiendo que la vida se desarrolla en ellas, como una vinculación de formas,

espacio y movimientos (Sloterdijk 2014) (imagen 1).

Construir este dibujo trajo la observación de la movilidad interdependiente (Jirón y Cortés 2011), que corresponde a la serie de interrelaciones que establece decisiones de movilidad que no son individuales, lo que otorgó a la historia comprender la importancia de los actores involucrados en el viaje de Gloria por sobre los lugares visitados. De este modo, el dibujo de la flor es dejado a un lado, para comprender la relación de Gloria con las diferentes personas de su viaje (imagen 2). En este dibujo se asocian las personas, como nombres, a lugares y orden en relación al viaje.

Esto permite releer la flor y asignar las variables en imagen 3, donde los participantes del viaje de Gloria son dispuestos en el sentido en el cual interactúan durante el viaje y el día de ella. Para De Certeau, existe una serie de

situaciones cotidianas que se escapan de los dibujos geográficos o las mediciones precisas y cuya comprensión, sin embargo, lleva a una nueva forma de entender maneras de hacer en la práctica y permite acercarse a otra espacialidad. Para el caso de Gloria, esto fue comprender el rol del automóvil en su práctica de movilidad. En imagen 4 e imagen 5, emerge la condición del auto en su historia y cómo éste se transforma en la espacialidad predominante de su trayecto. Se cuenta también la trayectoria de su marido y su práctica de movilidad. En este punto, cuesta asignar la real importancia de estas historias paralelas en relación a la de Gloria y al dibujo de su trayectoria. Sin embargo, se dejan en el dibujo, esperando poder dilucidar su condición.

En imagen 6, varias de las preguntas anteriores han sido resueltas. Para comprender la trayectoria de Gloria y contar su historia, es necesario dibujar sólo su práctica de movilidad y centrar la atención en lo fundamental que se torna el uso del automóvil en su relato. Un elemento primordial en el dibujo, es la presencia del tiempo en el transcurso del viaje. Gloria va articulando su movilidad interdependiente en relación a un ritmo particular donde los horarios y tiempos de su esposo e hijos construyen su recorrido diario. Es por esto que el tiempo aparece como una forma de referencia para saber en qué lugar de su viaje está y si es una trayectoria de ida o de regreso, apartándose de la concepción tradicional del mapa tiempo-espacio donde se marca la posición de los individuos en el espacio en un determinado tiempo. En efecto, el tiempo aparece relacionado en el sentido de tiempo-espacio que construyen May y Thrift, donde Gloria adquiere un sentido del tiempo en respuesta a una serie de horarios (los horarios de su familia), estableciendo una disciplina social, lo cual es desarrollado en una relación con su automóvil, como un instrumento o dispositivo que impacta en su relación con el espacio y el tiempo (May y Thrift 2001). La serie de dibujos, entonces, evoluciona y cambia con cada nueva información que va apareciendo en la historia de Gloria. Así, la narración de su trayectoria construye, a su vez, una trayectoria en la construcción de los diagramas.

**CONCLUSIONES.** Para los estudios urbanos, la comprensión de la movilidad cotidiana reactiva la presencia de los actores y habitantes de la ciudad, quienes, con sus prácticas, construyen y dan vida al espacio que ha sido diseñado y modelado. Este artículo levanta una de esas experiencias y, a través de una narrativa escrita y visual, presenta una manera de representar esa experiencia y el trayecto de la práctica de movilidad cotidiana. El seguimiento de los habitantes permite observar cómo se despliega la práctica de movilidad. Sin embargo, el conocimiento de ella se construye de manera progresiva e iterativa en cada una de las discusiones del equipo. Es en este punto donde la herramienta del diagrama, al ser dibujado en relación a discusiones al interior del equipo de investigación, permite ir develando aquello que no es posible verbalizar, otorgando una nueva forma de comunicación que permite develar y avanzar en la discusión de prácticas no discursivas presentes en la trayectoria y cómo éstas son espacializadas en el trayecto. Del mismo modo en que la experiencia se desarrolla, cada una de las variaciones de los diagramas otorga nuevas formas de observar el mismo proceso y permiten

direccionar preguntas, conducir hipótesis o encontrar nuevos caminos en la investigación. Así, el dibujo de un diagrama de trayecto posibilita comprender la relación con el espacio urbano y la discusión de la trayectoria que genera ese trayecto y, por tanto, la comprensión de la experiencia asociada.

En un espacio siempre deviniendo y en formación, como menciona Massey, el diagrama emerge como una herramienta que permite capturar los diferentes estadios de ese proceso en el tiempo, trazando en un espacio físico del mundo material -la hoja de papel- la escritura de aquello que sucede, sin palabras, en lo urbano. ▲●●

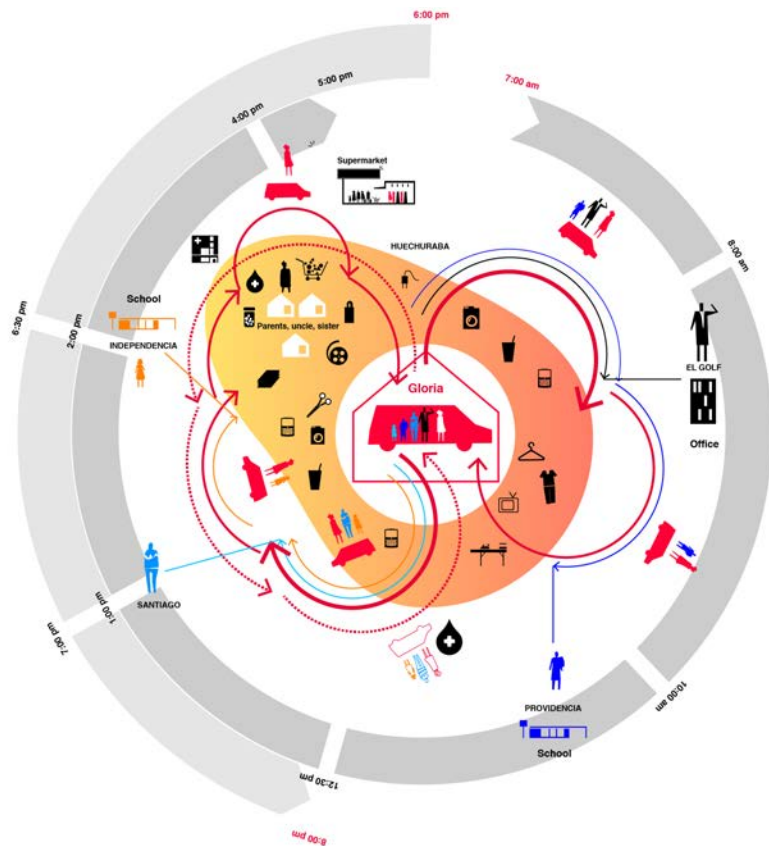


Imagen 6. La flor, la historia de Gloria (fuente: Jirón e Iturra, 2014. Dibujo, Luis Iturra).

**REFERENCIAS**

Czarniawska, B., 2007. *Shadowing, and Other Techniques for Doing Fieldwork in Modern Societies*. Slovenia: Korotan Ljubljana.

De Certeau, M. 1996. *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer (Vol. I)*. México: Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia.

Gaete-Reyes, M., 2015. "Citizenship and the embodied practice of wheelchair use." *Geoforum* 64., 351-361. doi: http://dx.doi.org/10.1016/j.geoforum.2014.09.010

Heidegger, M., 2005. *Ser y tiempo*. Santiago: Editorial Universitaria.

Imilan, W. e Iturra, L., 2014. "Narrativa visual del paisaje migrante: Aproximaciones desde la etnografía y el video como herramientas de exploración urbana." *Revista 180*, 18 (34): 10-15.

Ingold, T., 2007. *Lines. A brief history*. Abingdon: Routledge.

Ingold, T., y Vergunst, J. L., 2008. *Ways of walking: ethnography and practice on foot*. Hampshire - Burlington: Ashgate.

Iturra, L., 2014. "¿Dónde termina mi casa? Mirando el hábitat residencial desde la noción de experiencia." *Revista INVI* 29: 221-248.

Iturra, L., 2015. "The woven city: exploring the experience of time-space in residential habitats from a visual ethnographic approach." *Man in India*, 95 (1): 73-81.

Jensen, A., 2011. "Mobility, Space and Power: On the Multiplicities of Seeing Mobility." *Mobilities*, 6 (2), 255 - 271.

Jensen, O., 2013. *Staging Mobilities*. Londres: Routledge.

Jirón, P., y Cortés, S., 2011. *Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques*. Ponencia presentada en el Workshop Internacional: The Everyday Life of Multi-Local Families. Concepts, Methods and the Example of Post-Separation Families, Munich.

Jirón, P., e Iturra, L., 2014. "Travelling the Journey: Understanding Mobility Trajectories by Recreating Research Paths." En *Researching and Representing Mobilities: Transdisciplinary Encounters*, editado por L. Murray y S. Upton. Palgrave Macmillan: Londres.

Massey, D. 2005., *For space*. Londres, SAGE.

May, J., y Thrift, N., 2001. *Timespace. Geographies of temporality*. Nueva York: Routledge.

Sennett, R. 2009., *El artesano / The Craftsman*. España: Anagrama.

Sloterdijk, P., 2014. *Esferas I: Burbujas. Microferología*. España: Siruela.

Urry, J., 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity.

Vitta, M., 2003. *El sistema de las imágenes: Estética de las representaciones cotidianas*. España: Paidós.