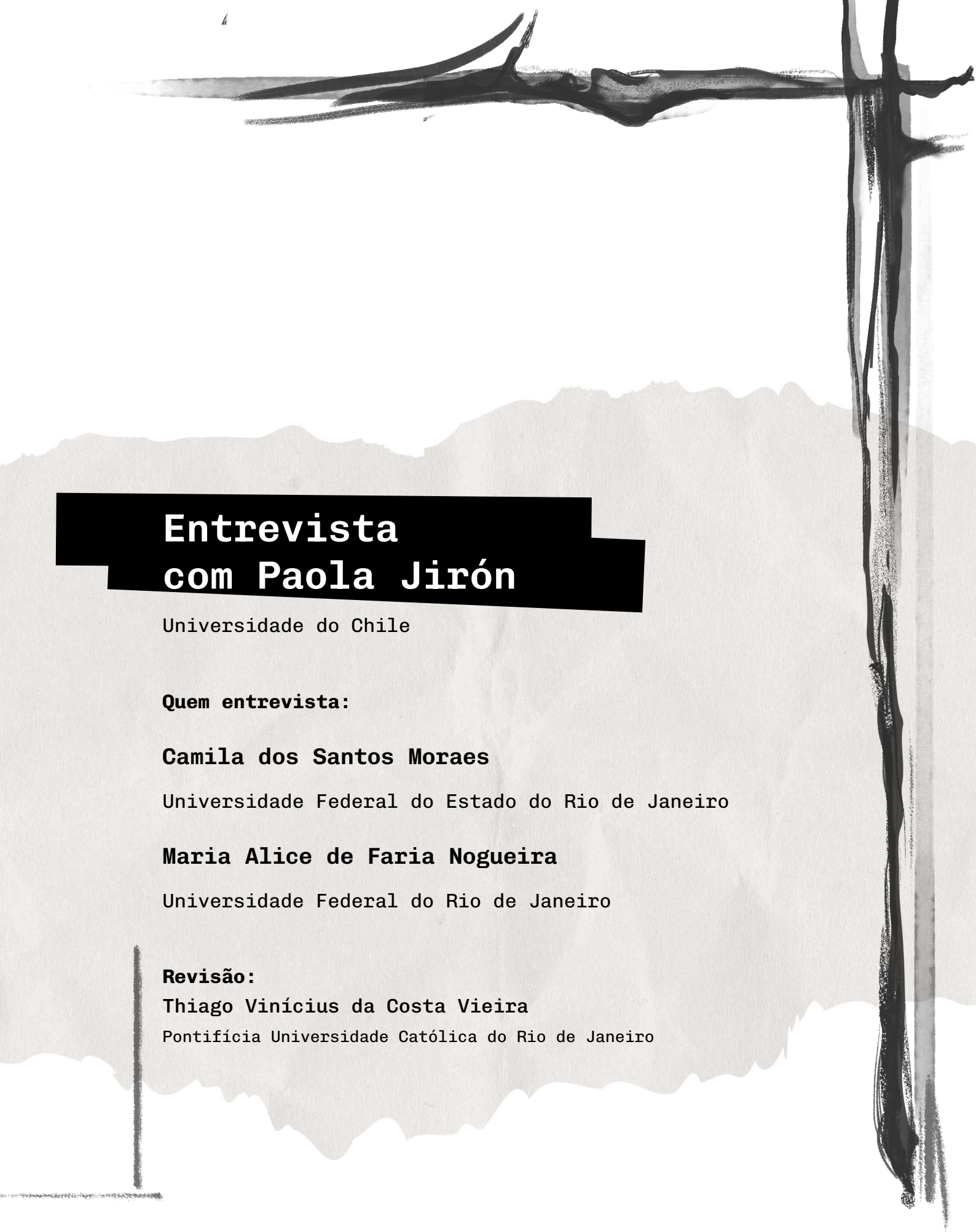




**Do cotidiano  
à política pública:**  
mobilidades, gênero e cidade



# **Entrevista com Paola Jirón**

Universidade do Chile

## **Quem entrevista:**

**Camila dos Santos Moraes**

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

**Maria Alice de Faria Nogueira**

Universidade Federal do Rio de Janeiro

## **Revisão:**

**Thiago Vinícius da Costa Vieira**

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro



**PAOLA JIRÓN**

Paola Jirón é professora associada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU), Universidade do Chile, especializada em estudos de mobilidade, território e planejamento urbano. A urbanista estuda de forma interdisciplinar os territórios urbanos em toda a sua complexidade. Ao longo de sua carreira coordenou o Doutorado em Território, Espaço e Sociedade na Universidade do Chile, foi consultora do Banco Mundial, da UN-Habitat e da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) e diretora do Núcleo do Milênio sobre Mobilidades e Territórios (MOVYT).

Atualmente, ocupa o cargo de presidenta do recém-criado Conselho Nacional de Desenvolvimento Territorial no Chile, onde trabalha na mediação entre políticas públicas e sociedade civil, abordando temas como desenvolvimento urbano, rural e ordenamento territorial. Suas principais áreas de pesquisa nos estudos urbanos e territoriais focam nas experiências cotidianas das mobilidades e gênero. Seu texto sobre a técnica de sombreamento na pesquisa em movimento é uma referência para pesquisadoras/es e estudantes das mobilidades. E os resultados de seus estudos destacam as desigualdades de gênero e a importância de análises interseccionais sobre as práticas cotidianas de mobilidade nas cidades latino-americanas.

Pesquisadora Associada de diversos projetos sobre mobilidades, entre eles, projeto da Comissão Europeia de Territórios Contestados. Editora de livros sobre mobilidades como *"Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina"* e *"Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina"*. Este duas vezes no Brasil em edições da SPMob, 2017 e 2019.

Generosa, trabalha coletiva e colaborativamente. Professora e pesquisadora que consegue em seus textos, aulas e palestras explicar questões complexas de forma acessível. Nesta entrevista, Paola nos fala como pesquisadora e gestora pública, passa pela sua técnica do sombreamento, fala de sua experiência atual como gestora e da importância de reconhecer o conhecimento dos outros para a construção de diálogos, a importância do olhar sobre o cotidiano e a complexidade das cidades latino-americanas, e como os estudos para as mobilidades cotidianas revelam a maneira pela qual as pessoas a vivenciam e se unem a cidade de forma mais integrada e menos fragmentadas que estudos urbanistas mais clássicos.



Su texto “Transformándome en la sombra” (2012) se ha convertido en un gran referencial metodológico para los estudios de movilidad. Después de más de 10 años, ¿cómo usted revisaría o actualizaría este texto? ¿Qué ha cambiado o madurado en el método a lo largo de este período?

El texto es parte de una reflexión de mi tesis doctoral, lo que representó un cambio importante en la forma como yo hacía investigación. Para responder a la pregunta de cuál es la experiencia del espacio, de cómo se experimenta el territorio en la ciudad, recurrí a una mirada etnográfica para poder entender cómo acercarme lo más posible a la experiencia de las otras personas; más allá de preguntarles sobre su vida, observar lo que hacían.

La metodología del sombreo, en aquel momento, era para poder acercarme mucho más a lo que la gente hacía que a lo que la gente decía. Creo que ha sido una herramienta muy buena, innovadora y útil en aquel momento, del que ya han pasado casi quince años. Para mí, lo que más ha podido surgir es que uno tenga que explicar mejor que cuando hablamos de sombreo no se trata de perseguir a alguien y mirarlo desde atrás, sino que tiene que ver con acompañar a alguien en lo que hace todos los días. Es estar con la otra persona, es moverse con la otra persona.

En ese sentido, la palabra “con” se hace muy importante porque refleja la relación establecida entre el investigador y la persona a quien está acompañando. Así, acompañar a una persona en lo que hace todos los días, sin interferir en lo que está haciendo, ha sido una forma muy interesante de acercarnos más a las prácticas que al discurso. Aclarando la reflexión, el método del sombreo es una mirada hacia las prácticas en la que se han ido afinando los elementos a observar.

**LAJE**

v.4 n.1  
p. 34-45  
2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70752

Entonces, ¿cómo observar los cuerpos? ¿Qué pasa con los cuerpos que se mueven, que sangran, que se golpean, que se aprietan? Y también las emociones, los gestos... ¿Qué pasa cuando un olor es desagradable o cuando las personas tienen miedo a entrar a cierto lugar? ¿Qué emoción le genera? Eso se ha profundizado mucho. ¿Qué es lo que pasa con el cuerpo y su relación con los espacios? A partir de eso, hay mucho más estudio sobre los espacios del caminar o del andar en bicicleta, del transporte público, de cómo uno atraviesa esos espacios, además de las estrategias y de los otros. A mí me ha sido muy importante comprender quiénes son las otras personas, animales u otros que forman parte de estos viajes y las estrategias que cada uno desarrolla.

Lo último que hemos incorporado en los últimos años tiene que ver con los afectos: la forma en que somos afectados nosotros mismos y la que les afectamos a otros. Creo que lo que ha evolucionado, con lo de la sombra, la mirada etnográfica de poder entender los territorios es poder utilizar otros elementos. Hoy en día hacemos sombreos o acompañamientos, pero los complementamos con otras cosas también.

Asimismo, hemos avanzado mucho en juegos, en cómo poder - dependiendo de la pregunta que queramos hacer - utilizarlos como herramienta metodológica. Hemos desarrollado juegos para entender las experiencias cotidianas del moverse. Y eso ha sido también muy bueno como estrategia. Mucho me han dicho que en movilidad todo es sombreo. Pero, no lo veo así: a veces, sí; otras veces, no. Depende mucho de la pregunta que se está haciendo y de las facilidades para hacerlas.

**En los últimos años, Chile ha atravesado una serie de hechos relevantes en su historia. ¿Cómo puede la literatura sobre movilidad plantear nuevas preguntas en medio a estos acontecimientos?**

A partir de los estudios de movilidad y de la observación de lo que las personas hacen, de cómo la movilidad les transforma la vida o se hace parte fundamental de su cotidiano, puedo decir dos o tres cosas sobre lo que pasa en Chile.

Hemos develado la importancia de los conocimientos situados. Es decir, las personas que se mueven - los funcionarios públicos, la gente que interviene... - tienen cierta cantidad de conocimientos. La gente sabe cómo es moverse, qué significa y qué experiencia genera. También nos llevaron a discutir de manera crítica, desde una mirada más feminista, los conocimientos situados de cómo poner en diálogo la importancia de los saberes, de los conocimientos y de los saberes en el ámbito de la planificación urbana. Más que procesos participativos, vinculantes o de instancias de participación



ciudadana, se trata de reconocer los conocimientos de otros e incorporarlos en los procesos de planificación. Eso ha sido un elemento importante porque implica cuestionar formas tradicionales de entender la participación ciudadana, además de la importancia y urgencia de entrar en diálogos.

Otro de los temas que surgen tiene que ver con empezar a mirar la vida cotidiana más allá de los problemas estructurales que se asoman cuando observamos cómo la gente vive todos los días, los problemas que enfrenta cada día, cuando recorre la ciudad, cuando - con los cuerpos, con los zapatos, con su ropa - carga objetos, se mueve por la ciudad y une estos territorios que están fragmentados. Poder observar lo que la gente hace todos los días nos da una amplia mirada para entender de una manera mucho más compleja qué es habitar hoy en estos territorios de ciudades latinoamericanas. La última posibilidad que nos entrega la movilidad y que tiene que ver un poco con el rol que estoy relacionando ahora o lo que hice antes quizás sea desarrollar más el enfoque territorial.

Una de las cosas que la movilidad nos ha permitido entender es que los territorios son relacionales; que lo que sucede en un lugar le afecta a otro, que las personas atraviesan, cruzan territorios continuos cuando las vemos desde las prácticas cotidianas. Entonces, más que una mirada rígida y estática de la ciudad, como generalmente la tiene la planificación urbana, la movilidad nos ha hecho ver marcos conceptuales relacionales para entender que la vida es relacional y que las miradas más vinculantes, continuas y relacionales son más cercanas o más pertinentes para la forma en que habitamos las ciudades en Latinoamérica hoy.

**En sus textos usted aborda las relaciones entre género, movi-  
dades y ciudad. ¿Cómo los estudios de movilidad revelan datos rele-  
vantes sobre las relaciones de género en Latinoamérica?**

Siempre he tenido una mirada de género, de entender las relaciones de género que generan desigualdades que no siempre son tan visibles. A partir de los estudios de movilidad, las desigualdades en ciudades latinoamericanas pasaron a ser muy evidentes.

Tenemos segregación y tenemos ciudades que son divididas, que están fragmentadas por procesos socioeconómicos y niveles de desigualdad socioeconómica, pero cuando empezamos a observar desde la movilidad, vemos que no solo las desigualdades son socioeconómicas por localización, sino que tienen que ver con las formas como las diversas personas las viven. Y ahí estriba la diferencia de cómo se experiencia

la ciudad entre hombres, entre mujeres, entre niños, adultos mayores, entre hombres jóvenes a hombres viejos... Empezamos a ver que esta mirada universal de la ciudad y de la forma de la forma como la experimentan, no es así, que las personas viven la ciudad y los territorios en general de una manera diferenciada, y quizás lo que es más importante es que los espacios se activan de manera diferenciada según la persona.

Puede que a mí - mujer, blanca, clase media, que ando en auto - me afecte la ciudad en algunas cosas, pero a otra persona - racializada, migrante, que vaya con los niños caminando por lugares peligrosos - puede que sea más difícil. De ese modo, la mirada de género, de poder entender cómo las experiencias son diversas y que muchas veces las mujeres tienen una experiencia más difícil, nos ha llevado a incorporar la mirada de interseccionalidad. Por ella, las opresiones, dificultades y desigualdades se superponen y nos permiten empezar a ver una multiplicidad de desigualdades, que incluyen a migrantes, pueblos originarios, niños, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, más que como categorías en términos de superposición de sus desigualdades.

Cuando empezamos a observar la forma como la gente se mueve y experiencia la ciudad, empezamos a ver que en ese proceso de experiencia diferenciada muchas de las movilidades estaban vinculadas a tareas de cuidado (cuidado de infancias, de personas enfermas, de adultos mayores) y que muchas de las infraestructuras de las ciudades no están hechas para esos cuidados, por lo que ellos se vuelven muy difíciles de llevar a cabo, ya que las ciudades no están planificadas para responder a toda la reproducción de la vida.

En ese sentido, ir a comprar al supermercado o a una feria, llevar a alguien a un doctor, ir a llevar a los niños al colegio, ir a hacer trámites... Todo lo que tiene que ver con reproducir la vida no es parte central de la planificación, que está hecha para que las ciudades sean más rápidas, eficientes, productivas y no necesariamente para la reproducción de la vida. Todo eso sucede de una manera oculta muchas veces, pero es ahí donde están muchas dificultades.

Así que la mirada de la movilidad nos ha ayudado a comprender las distintas dimensiones de los cuidados, desde sus prácticas, sus sujetos, sus temporalidades diversas, que es distinto cuidar en la mañana o en la noche, en verano o en invierno... Los tiempos requieren tramos cortos o largos, lugares de cuidado, cómo empezar a pensar las infraestructuras de cuidado de una manera más compleja, los afectos de los cuidados. Y



hemos escrito sobre eso y cómo la mirada de género, uno de esos componentes, nos ayuda a develar cuales son los cuidados en la movilidad.

**¿Cómo nos ayudan los estudios de movilidad con análisis e interpretaciones que consideren la interseccionalidad en la realidad latinoamericana?**

La interseccionalidad es una herramienta analítica muy importante y muy específica para llevar a comprender las desigualdades y las diferencias que tenemos en Latinoamérica. La interseccionalidad no es una categoría fija, sino que va cambiando a lo largo del día. Por ejemplo, puede que sucedan ciertas cosas a una mujer que lleva a los niños al colegio por la mañana y luego va a trabajar y que ella se sienta más vulnerable frente a ciertas cosas, como viajar con los niños, pero puede que, por la noche, si está sola, su nivel de miedo sea distinto. Entonces, a lo largo de un día, va cambiando la interseccionalidad. Es decir, en un momento del día, uno puede tener ciertas dimensiones como más importantes y, en otro momento, otras.

Lo mismo pasa a lo largo de la vida. A los veinte años, tenía problemas de que me pasara algo en la calle por la noche, porque salía más de noche; pero después, cuando tuve una hija, las dificultades de enfrentar la ciudad se volvieron distintas y, probablemente, cuando sea mayor y tenga problemas para desplazarme, lo que vaya resaltando en términos de interseccionalidad sea distinto. Entonces, la interseccionalidad, como una herramienta analítica para comprender las desigualdades en ciudades latinoamericanas que van más allá de las diferencias socioeconómicas, es una herramienta muy potente, ya que en nuestras ciudades tenemos una diversidad de desigualdades que no estamos comprendiendo a cabalidad.

**Pensando en las ciudades latinoamericanas, ¿qué es lo que la movilidad nos permitió ver que antes estaba oculto?**

Las movilidades nos permiten observar muchos elementos que antes no se veían en términos de la vida cotidiana. Cuando lo que hace la movilidad cotidiana es poder entrar a la ciudad, más que mirarla desde arriba, es mirarla desde lo que está sucediendo todos los días. Es ahí donde los cuerpos se ven afectados, las personas se ven afectadas, donde interactuamos, humanos con no humanos, cuando nuestros cuerpos, a través de los teléfonos, se extienden al espacio y los espacios se extienden a nuestros cuerpos.

Cuando aumentó la tarifa del metro en Chile, la gente comenzó a darse cuenta de que no se trataba solo de los 30 pesos. Ese pequeño aumento evidenció algo mucho más profundo: las pensiones bajas, las deudas por la educación, la precariedad en la salud, el costo de la luz. Todas esas cargas cotidianas se superponen y se acumulan en la vida diaria. Y, sobre todo, se agravan cuando incluso da miedo salir a la calle.

Para mí, la movilidad cotidiana —particularmente esa mirada que permite entender qué vive cada persona día a día y cómo todos estos cuerpos se mueven por la ciudad— ha revelado la manera en que la gente habita y conecta la ciudad. La movilidad une formas fragmentadas de pensar y de habitar los territorios. En cambio, la planificación urbana fragmenta y divide: lo urbano de lo rural, lo público de lo privado, lo masculino de lo femenino, lo infantil de lo adulto, el cuerpo de la mente. El pensamiento moderno sobre el movimiento y la ciudad es dicotómico y fragmentado. La gracia de la movilidad es que justamente vuelve a unir esos territorios, permitiéndonos ver, de una forma más cercana, las complejidades que constituyen la vida urbana.

**Respecto a su nuevo cargo político como presidenta del recién creado Consejo Nacional de Desarrollo Territorial, ¿cuál es el papel de este consejo en Chile y cuál es su propuesta como primera presidenta?**

El año pasado, hace un año exactamente, me nombraron presidenta del Consejo Nacional de Desarrollo Territorial. Es un cargo que trata de mediar entre las políticas públicas o el aparato público y la sociedad civil para la implementación de tres políticas públicas: La Política Nacional de Desarrollo Urbano, la Política Nacional de Desarrollo Rural y la Política Nacional de Ordenamiento Territorial. Entonces, nos toca mediar con varias personas que vienen de ámbitos distintos y, en este momento, por ejemplo, estamos actualizando la Política Nacional de Desarrollo Urbano.

Para mí, un desafío importante fue cómo pasar de la academia. Llevo muchos años en la Universidad de Chile haciendo diversos proyectos de investigación. También fui parte importante del equipo que desarrolló el *Doctorado en Territorio, Espacio y Sociedad* de la Universidad de Chile y lo coordiné por más de cinco años. Fue una experiencia muy enriquecedora de cuáles eran los problemas teóricos de los territorios. Así que pasar de este ámbito académico cómodo a la política pública no es fácil, porque no manejaba los códigos, las prácticas, no tengo un manejo político partidista; pero ha sido un desafío importante para ir más allá de las investigaciones y de la mirada teórica y moverse de una manera más propositiva en las cosas que estamos haciendo.



Ha sido muy interesante dialogar con personas con quienes quizás nunca había dialogado, moverme a través del país - viajamos a lo largo del país conociendo otras problemáticas rurales -, también incorporar la mirada rural a la planificación territorial ha sido bien interesante. Ver los temas ambientales que provocan el que estamos viviendo, toda la mirada productiva también de minería, de la energía verde, ver todas las cosas que están sucediendo en el país vinculadas en términos territoriales ha sido muy importante. Es un desafío muy grande en términos intelectuales, en términos de gestión, en términos de la capacidad que podemos tener de tener estas miradas tan amplias que vinculan dificultades.

Ha sido también reconocer los saberes, volviéndolo a lo anterior, los saberes y conocimientos que tiene la gente, que son muy distintos y muy enriquecedores para la formulación de política pública. No son solo los expertos que saben, sino las personas de día a día, los funcionarios públicos, etc.

**¿Qué cuestiones de investigación le han surgido desde que asumió el cargo?**

Sobre nuevos temas de investigación a partir de este cargo, no los sé todavía. Creo que aún el tema de los conocimientos situados es muy importante en relación a cómo reconocerlos y cómo ahondar en ellos, implementarlos e involucrarlos en la planificación territorial. Algo que estamos viendo es cómo transformar la participación ciudadana tradicional a otras formas. Creo que por ahí hay un trabajo interesante que hacer.

La otra es cómo, más allá de la movilidad, los temas de cuidado han surgido como un tema muy importante en un ámbito de política pública. Otro tema que ha salido interesante es cómo vincular la vivienda, que por lo menos en Chile se ve de una manera mucho más estática e individual, a la vivienda como parte de un sistema de infraestructura. Hay muchos temas, pero todavía no estoy pensando en eso. Creo que, sobre todo, lo que me interesa ver es cómo colaborar en buscar formas más relacionales de pensar entre disciplinas, sectores y actores. Eso es lo difícil en este momento.



**Habiendo experimentado ambos lados de las cuestiones urbanas - como docente/investigadora y, ahora, como presidenta del CNDT -, ¿cómo ve usted el futuro de los estudios e investigaciones sobre movilidad urbana a la luz de la creación de políticas públicas?**

Sobre el futuro de los estudios de movilidad, creo que falta mucho todavía. Sin embargo, los temas que tenían que ver con la experiencia corporal y la experiencia del viaje, que hace 15 años no eran observados, ahora ya están bastante abordados. Hay muchos más estudios, más gente que está investigando cómo es - para los adultos mayores, las mujeres, los niños - moverse por la ciudad con calor, sin calor; cómo los cuerpos reaccionan, cómo somos afectados. De eso ha habido mucho avance sobre la movilidad. Creo que quizás aún quede mucho por hacer, como transformar los estudios de transporte aportándoles miradas de movilidad; dialogar la mirada de la movilidad en disciplinas o sectores que son más estáticos, como lo son la vivienda, el urbanismo, la infraestructura y las obras públicas. Creo que aún falta mirar un poco más a esos sectores. La movilidad como un enfoque teórico nos ha ayudado mucho a poder ver, por ejemplo, temas nuevos como la alimentación, la comida, los nuevos trabajadores (sobre cómo trabaja la gente hoy en día), también sobre cómo la movilidad ha transformado la forma como trabajamos, cómo las tecnologías también se cruzan con la movilidad física. Voy a pensar más.

