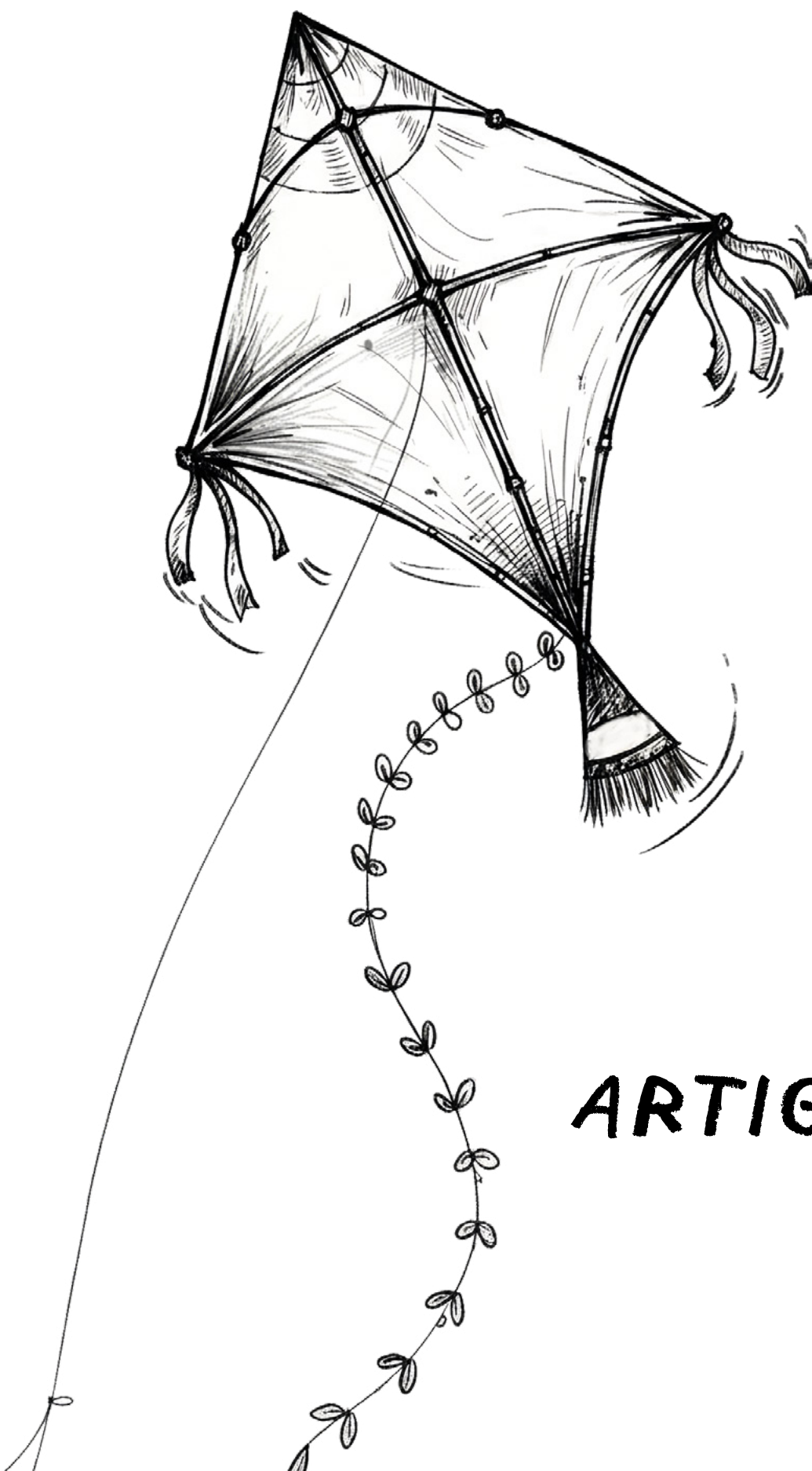
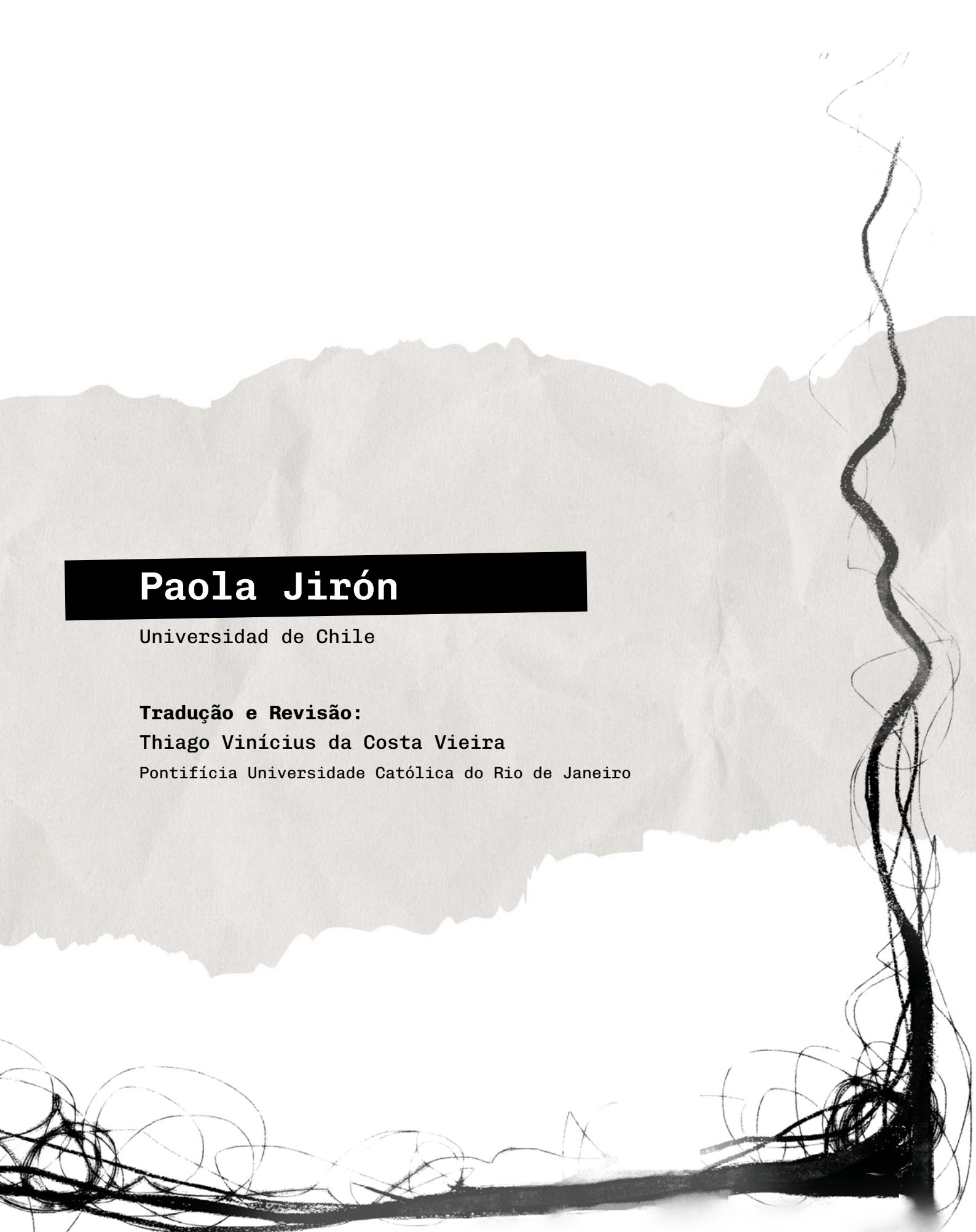




ARTIGOS

Transformando-me na “sombra”¹





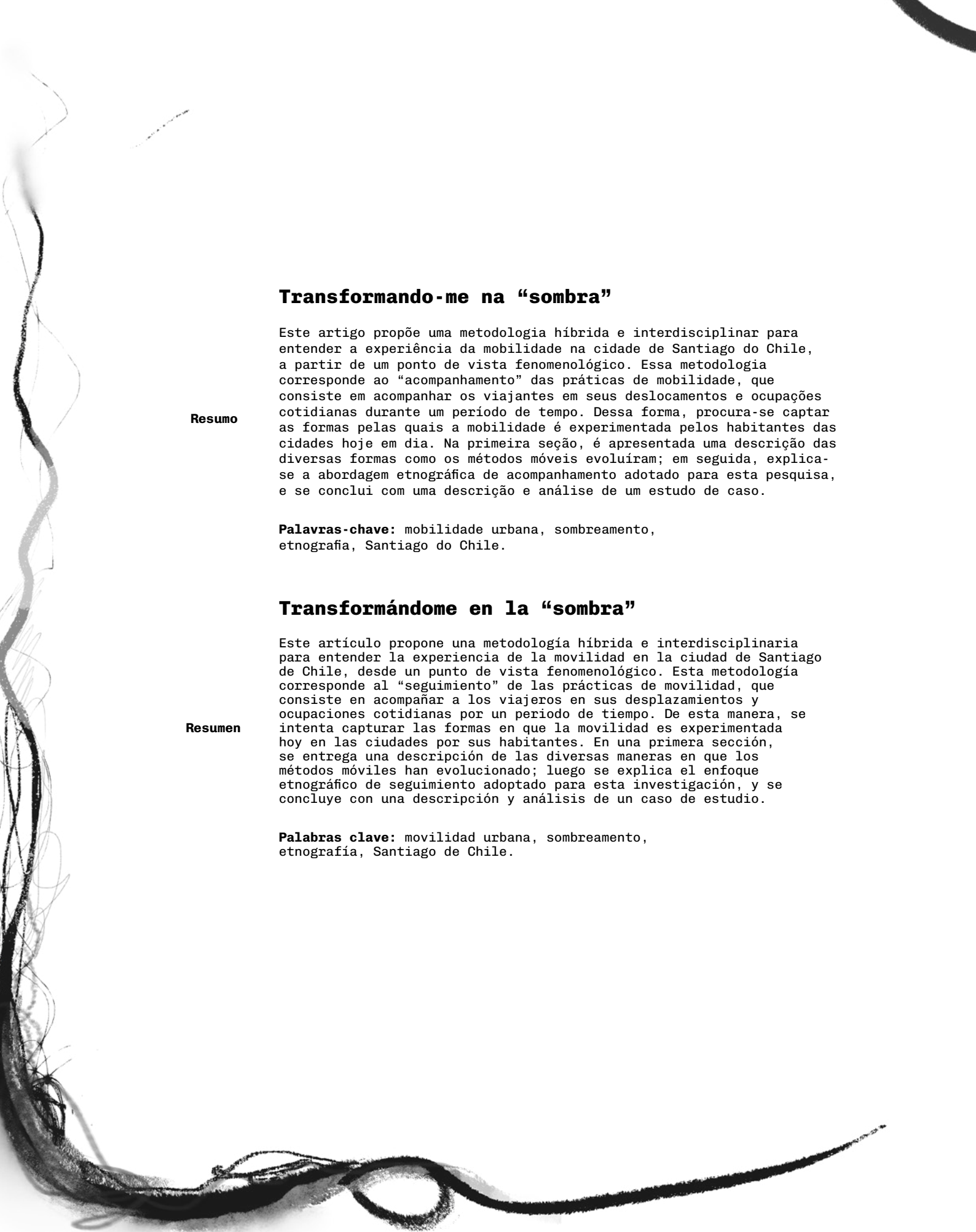
Paola Jirón

Universidad de Chile

Tradução e Revisão:

Thiago Vinícius da Costa Vieira

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro



Transformando-me na “sombra”

Resumo

Este artigo propõe uma metodologia híbrida e interdisciplinar para entender a experiência da mobilidade na cidade de Santiago do Chile, a partir de um ponto de vista fenomenológico. Essa metodologia corresponde ao “acompanhamento” das práticas de mobilidade, que consiste em acompanhar os viajantes em seus deslocamentos e ocupações cotidianas durante um período de tempo. Dessa forma, procura-se captar as formas pelas quais a mobilidade é experimentada pelos habitantes das cidades hoje em dia. Na primeira seção, é apresentada uma descrição das diversas formas como os métodos móveis evoluíram; em seguida, explica-se a abordagem etnográfica de acompanhamento adotado para esta pesquisa, e se conclui com uma descrição e análise de um estudo de caso.

Palavras-chave: mobilidade urbana, sombreamento, etnografia, Santiago do Chile.

Transformándome en la “sombra”

Resumen

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

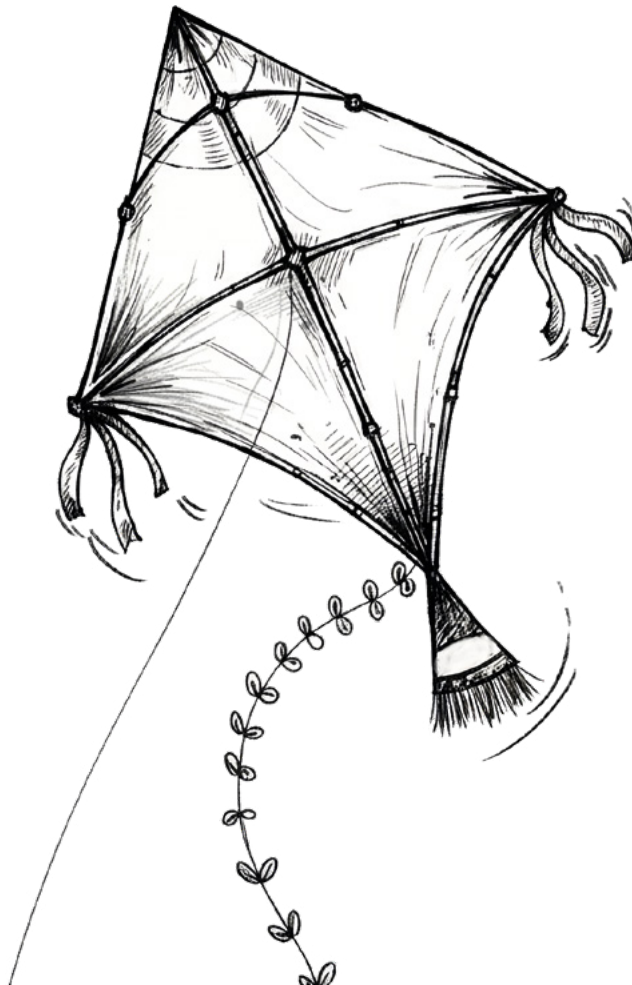
Palabras clave: movilidad urbana, sombreamento, etnografía, Santiago de Chile.

On becoming 'la sombra/the shadow'

Abstract

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

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





Introdução

O filósofo alemão Martin Heidegger escreveu sobre o uso da fenomenologia para entender a experiência de estar no mundo (Heidegger, 1999). De acordo com Seamon (2000, p. 161), isso implica que "é impossível perguntar se uma pessoa constrói o mundo ou se o mundo constrói a pessoa, pois ambos existem juntos e só podem ser interpretados corretamente em termos de uma relação holística, estando-no-mundo". Essa experiência está sempre situada em um mundo e em uma forma de estar.

Este artigo propõe uma metodologia híbrida e interdisciplinar para entender a experiência da mobilidade na cidade de Santiago do Chile a partir de um ponto de vista fenomenológico. Essa abordagem reconhece que a totalidade da experiência não pode ser completamente apreendida pelo pesquisador, que não é capaz de compreender inteiramente como a experiência de estar em movimento acontece, pois ela será sempre parcial, incompleta, em curso, em transformação. Como explica Bruner (1986, p. 5), "nunca podemos conhecer completamente a experiência do outro, mesmo tendo muitas pistas e fazendo inferências o tempo todo". Como lidar com essa limitação? Geertz (1986) sugere escutar o que as pessoas dizem sobre suas vidas em palavras, imagens e ações.

Este artigo propõe embarcar em um processo reflexivo e intersubjetivo, que vai do não saber nada sobre as múltiplas e híbridas experiências de mobilidade até estar cada vez mais próximo delas, de maneira contínua, mas completamente, já que esse "ser", conforme Heidegger, é sempre o de outra pessoa. Esse processo

LAJE

v.4 n.1
p. 46-71
2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70753

reflexivo e intersubjetivo acarreta uma reavaliação dos métodos à medida que as experiências se revelam, aceitando a própria posição e experiência como parte da compreensão das experiências alheias e situando-as em um contexto mais amplo.

Aproximar-se das experiências exige mover-se com as pessoas, tanto fisicamente quanto na interação (diálogo e interação incorporados) e, nesse sentido, o presente artigo propõe fazê-lo acompanhando os transeuntes urbanos, seguindo suas práticas. Esse acompanhamento significa "seguir pessoas selecionadas em suas ocupações cotidianas durante um período de tempo" (Czarniawska, 2007, p. 17). Para isso, uma abordagem etnográfica se mostra como a mais adequada, dada a possibilidade de imersão profunda na observação de uma prática em presença e oferecendo uma descrição aprofundada por meio do trabalho de campo. Assim, esse "acompanhamento" das práticas de mobilidade, enquanto empreendimento reflexivo, implica não só reconhecer rotinas, mas também entrar em práticas, diálogos e interações em um compromisso constante com as pessoas cujas vidas fazem parte do estudo. Ao longo desse processo, a posição do pesquisador e os métodos de pesquisa precisam ser adaptados de forma reflexiva.

Uma compreensão mais profunda das experiências de mobilidades múltiplas e híbridas se faz importante porque a mobilidade é uma característica onipresente e constitutiva da vida contemporânea e do espaço urbano. Ao observar de perto as experiências, as ideias de fixação, permanência e dualidade presentes na maioria das análises urbanas são questionadas e as experiências móveis emergem como processos fluidos e multiescalares em sua complexidade localizada. Essa forma de analisar as práticas de mobilidade faz parte da chamada "virada para a mobilidade", que tem promovido avanços teóricos, metodológicos e práticos consideráveis nas ciências sociais e em seu papel na conformação das sociedades contemporâneas.

Os métodos móveis apresentados aqui buscam captar as formas pelas quais a mobilidade é experienciada hoje nas cidades; isso implica adaptar, combinar e modificar métodos tradicionais de pesquisa. Também significa que - tão importante quanto saber a que horas ou de que maneira as pessoas se locomovem - a pesquisa sobre mobilidade precisa examinar as experiências das práticas de mobilidade, ou seja, a forma como as pessoas representam, experimentam e dão significado às mobilidades no modo como as preparam, as incorporam e as constroem no dia a dia. Isso requer métodos de pesquisa, análise, representação e negociação inovadores, o que exige flexibilidade e dinâmica, em oposição à estrita adesão a ferramentas predefinidas. Os métodos móveis propostos estão sempre em construção, sempre em transformação.

Mover-se com as pessoas (no caso desta pesquisa, habitantes urbanos em Santiago do Chile) permite ao pesquisador testemunhar e compartilhar as experiências e práticas cotidianas de mobilidade (Kusenbach, 2003; Ingold & Vergunst, 2008). Para explicar a metodologia adotada, este artigo se divide em três seções, começando com uma descrição das diversas formas como os métodos móveis evoluíram. Em seguida, apresenta-se a explicação da abordagem etnográfica de acompanhamento adotada para esta pesquisa. Por fim, conclui-se com a descrição de um estudo de caso sobre como as práticas de mobilidade em Santiago do Chile foram estudadas, utilizando narrativas, mapeamento espaço-temporal e fotografia.

Em direção a métodos móveis

A mobilidade tem sido extensivamente estudada sob a ótica do transporte, principalmente pelas disciplinas da engenharia de transportes, economia, geografia, planejamento, negócios e ciências regionais (Johnston, 1981; Small, 2001), as quais se concentram preferencialmente na compreensão dos padrões de deslocamento a partir da origem e destino das locomoções cotidianas. Em contraste, a "virada da mobilidade" nas ciências sociais revelou que a maior parte da pesquisa em transporte assume o espaço e seu uso pelas pessoas como fixo e contido dentro de áreas. Essa crítica revela a necessidade de se deslocar para métodos capazes de captar melhor a forma como as práticas de mobilidade ocorre e como exercem grande influência nos ambientes urbanos, incluindo as redes de transporte. Esta seção traz um breve panorama de alguns dos métodos usados por sociólogos, antropólogos e geógrafos para apreender a mobilidade ao longo do tempo.

Na tentativa de captar a experiência de viver na cidade e através da gama de mobilidades que a vida urbana exige - e das quais é constituída -, métodos qualitativos foram aplicados de várias formas por pesquisadores. Um exemplo precoce é o trabalho de Georg Simmel, voltado à compreensão da sociologia da cidade no século XIX por meio da observação das pessoas, particularmente em espaços públicos de Berlim, incluindo o transporte público (Simmel, 1969; Frisby e Featherstone, 1997). Por outro lado, entendendo a cidade como um texto, Walter Benjamin focou-se em analisar como a modernidade se manifesta nela a partir da figura do flâneur, que percorre, aparentemente de forma distante, as passagens de Paris, mas apesar disso, observa as multidões de longe.

Benjamin analisa isso por meio da literatura do século XIX, principalmente em Charles Baudelaire (Benjamin, 1973 e 2002).

Mais recentemente, a artista francesa Sophie Calle expôs, de forma controversa, experiências urbanas, seguindo e fotografando estranhos em Paris e Veneza (Calle, 1998). Na América Latina, o antropólogo Néstor García Canclini explorou os imaginários urbanos, utilizando fotografia histórica e atual, bem como gravações de pessoas em deslocamento na Cidade do México e apresentou esses registros para serem discutidos por transeuntes urbanos contemporâneos (García Canclini *et al.*, 1996; García Canclini, 1997).

Mais próximo ao objetivo desta pesquisa, Michel de Certeau propôs o ato de caminhar pela cidade como uma forma elementar de experimentá-la, uma vez que, para ele, é nas ruas que a vida cotidiana acontece (De Certeau, 1986). Embora os atos de fala dos pedestres em De Certeau sejam parte integrante da cidade, outras formas de mobilidade cotidiana também são significativas para entender as experiências urbanas. Nesse sentido, a etnologia de Augé sobre o metrô de Paris fornece uma discussão detalhada sobre o que é se locomover: as memórias evocadas, as marcas experimentadas e os encontros que se deixam para trás, bem como os significados culturais que as estações, conexões e trens atribuem às pessoas (Augé, 2002). Maspero (1994) também contribui nessa linha, explorando os diversos lugares e a produção de diferentes sentidos de lugar ao redor do fluxo, viajando por Paris pelo *Roissy Express* e descendo em cada estação para observar e participar dos espaços circundantes.

Na geografia humana, a geografia do tempo trouxe uma importante contribuição para os estudos de mobilidade ao considerar o "espaço e o tempo como universais indissociáveis um do outro" (Pred, 1996; ver também Haldrup, capítulo 4). A geografia do tempo sugere que o estudo de populações agregadas mascara a verdadeira natureza dos padrões de movimento humano e destaca a importância de entender os comportamentos espaciais desagregados (Hägerstrand, 1970), argumentando que o tempo - embora objetivamente igual para todos - não é experienciado, valorizado, utilizado ou disponibilizado da mesma forma para todos, já que também se espacializa (Jarvis *et al.*, 2001).

Com o objetivo de ilustrar como uma pessoa navega simultaneamente seu caminho através do ambiente espaço-temporal, desenvolveu-se o mapeamento espaço-temporal. Esse dispositivo de notação tem sido usado para demonstrar como a atividade espacial humana é frequentemente governada por limitações e não por decisões independentes de espacialidade ou por indivíduos autonomamente temporais.

O mapeamento espaço-temporal foi criticado por ser "demasiadamente físico, mecanicista e um expoente da engenharia social" (Lenntorp, 1999: 156), pois coloca ênfase excessiva nos indivíduos como objetos. Giddens (1985) considera essa abordagem teoricamente ingênua ao tratar os indivíduos independentes de seus ambientes sociais cotidianos e dar pouca atenção ao caráter essencialmente transformador de todas as ações humanas. De maneira similar, para Harvey (1989), a geografia do tempo e o mapeamento espaço-temporal são descrições úteis de como a vida cotidiana dos indivíduos se desenrola no espaço e no tempo, mas não revelam nada sobre "como 'estações' e 'domínios' são produzidos ou por que a 'fricção da distância' varia da forma palpável como se nota. Também deixam de lado a questão de como e por que certos projetos sociais e suas limitações se tornam hegemônicos e não tentam entender por que certas relações sociais dominam outras ou como se atribui significado a lugares, espaços, história e tempo" (Harvey, 1989: 212).

A crítica feminista à geografia do tempo destaca outra desvantagem do mapeamento espaço-temporal. Como discutido por Rose, "a geografia do tempo insiste em um espaço singular, através do qual se traçam os caminhos das pessoas de maneira universal. Em outras palavras, a geografia do tempo assume que o espaço é exaustivo" (Rose, 1993: 19). Essas críticas ilustram como esse mapeamento negligencia a questão da transparência do espaço. Como ferramenta, poderia ser significativamente aprimorada se for combinada com outras abordagens que revelem relações de poder, significados, incorporações e consequências da experiência *in situ*.

Nos últimos anos, surgiu uma espécie de renascimento do mapeamento espaço-temporal, porque oferece um senso de concretude amplamente buscado - ele representa o espaço e o tempo não como simples recipientes sociais, mas como limitações reais à ação humana; fornece uma ética geográfica em termos do uso sensato do tempo e do espaço; e oferece uma linguagem para explicá-los por meio de representações visuais em mapas e diagramas (Thrift, 2005). Atualmente, é utilizado no planejamento de transportes através do mapeamento de pesquisas de origem e destino (Newsome *et al.*, 1998) ou no mapeamento espacial com o uso de sistemas de informação geográfica ou interação virtual (Miller, 2005). Além disso, tem sido incorporado como dispositivo de notação, como forma de refletir como as atividades humanas afetam o meio ambiente natural (Peuquet, 1994), em estudos de gênero (Kwan, 2002) e em análises de migração (Southall e White, 2005) que adotam uma abordagem quantitativa ao comportamento humano.

De maneira crítica, ao agregar padrões de mobilidade, esses estudos deixam de lado a riqueza da experiência e oferecem uma discussão limitada sobre as relações de poder, significados, incorporações e efeitos representados nas e através das práticas de mobilidade. Abordar a mobilidade urbana cotidiana apenas com o mapeamento espaço-temporal é insuficiente para captar a experiência da vida urbana, sendo necessárias mais ferramentas qualitativas para destacar esses aspectos. Na análise da mobilidade, a geografia do tempo pode enfatizar a distribuição temporal das pessoas no espaço geográfico, a importância das rotinas, as performances urbanas e as geografias de ritmos cotidianos, além das restrições presentes na sociedade, que impedem os habitantes urbanos de acessarem a cidade de maneira equitativa.

Um exemplo mais sofisticado disso é o trabalho de Alan Latham, que usa o mapeamento de forma participativa, solicitando que as pessoas escrevam diários e fotografem suas experiências cotidianas, bem como os lugares e eventos interessantes e significativos da semana. Esses dados são registrados em uma versão dos mapas espaço-temporais para explicar os deslocamentos, juntamente com o material fotográfico (Latham, 2003 e 2004). Por meio dessa abordagem participativa, Latham minimiza a interferência do pesquisador quanto ao que e como registrar (Bijoux e Myers, 2006), ao fornecer ricos dados coletados pelos próprios participantes, que têm o controle sobre o que é registrado.

Entretanto, as dificuldades com esse tipo de pesquisa se relacionam à confiabilidade do comprometimento dos participantes. Seu engajamento é crucial para o sucesso do método, havendo o risco de que ele exija demais da disposição e vontade dos entrevistados para participar, especialmente quando as experiências de mobilidade diária estão cheias de limitações temporais e espaciais, que comprometem a possibilidade de obtenção de informações precisas e detalhadas - ou mesmo qualquer informação. Essa técnica tem se mostrado bastante útil com participantes jovens, que demonstram entusiasmo em experimentá-la, como no caso de Dodman (2003).

Para esta pesquisa, centrada nas mobilidades cotidianas dos transeuntes urbanos em Santiago, a técnica de diário fotográfico e entrevistas parecia inadequada devido à dificuldade de conseguir que os participantes aceitassem esse trabalho adicional. Contudo, a abordagem de Latham às práticas de mobilidade fornece uma maneira útil de captar as experiências e ritmos da mobilidade (ver Haldrup, capítulo 4). Como sugerido por outros pesquisadores que utilizam sua técnica (Zimmerman e Wieder, 1977; Dodman, 2003; Meth, 2003; Bijoux e Myers, 2006), os mapas espaço-temporais podem ser

complementados com entrevistas, grupos focais, mapas mentais, entre outros métodos. A fim de se aproximar das experiências de acompanhamento, esta pesquisa considera valiosa a abordagem etnográfica.

A etnografia exige que um pesquisador "participe por um longo período, de maneira aberta ou encoberta, na vida cotidiana das pessoas, observando o que acontece, escutando o que é dito, fazendo perguntas, coletando, de fato, qualquer dado disponível para iluminar os temas que constituem o foco da pesquisa" (Hammersley e Atkinson, 1995: 21).

O trabalho de campo etnográfico é "desenvolvido por meio da imersão em uma forma de vida coletiva com o propósito de coletar conhecimento de primeira mão" (Shaffir e Stebbins, 1991: 5). Uma parte essencial da etnografia envolve realizar o trabalho de campo como uma forma de "estar lá" (Geertz, 1998). A pesquisa etnográfica se caracteriza por uma proliferação de estilos e textos, razão pela qual se expandiu para diversas áreas da experiência humana, incluindo a medicina, a educação, o jornalismo e os estudos urbanos (Atkinson e outros, 1999; Hannerz, 2003). Neste último campo, forneceu meios metodológicos mais eficazes do que os métodos tradicionais de pesquisa para apreender práticas e experiências urbanas (ver Wacquant, 2007). Mais ainda, "a flexibilidade da abordagem etnográfica, combinada com a disponibilidade de novas tecnologias para armazenamento, recuperação e apresentação de dados, permite o surgimento de novas direções para entender melhor como o comportamento social é moldado e organizado" (Shaffir, 1999: 685).

Uma forma útil de observar as práticas de mobilidade desde essa perspectiva é a etnografia multilocalizada, desenvolvida como uma maneira de seguir o "fio dos processos culturais" (Marcus, 1995: 97). Ela implica em uma pesquisa que não está "confinada a um único lugar: os lugares se conectam entre si de tal forma que as relações entre eles se tornam tão importantes para essa formulação [de um tópico] quanto às relações dentro deles" (Hannerz, 2003: 205). São as conexões que permitem essas ligações relevantes; são elas que tornam os estudos multilocalizados, "diferentes de meros estudos comparativos de localidades" (Hannerz, 2003: 205), ainda que se realizem comparações. Entre os muitos tipos de etnografia multilocalizada, os estudos incluem observações sobre migrações, movimentos sociais, ciberespaço ou economia cultural global. A etnografia multilocalizada se constrói na tradição etnográfica de estudar culturas e suas práticas situadas, mas busca permitir uma ampliação da pesquisa para o estudo do movimento, interações em movimento, conexões e - como neste caso - experiências de mobilidade.

Para a pesquisa em Santiago, foi escolhida uma abordagem etnográfica multilocalizada móvel como a mais apropriada para descrever experiências de mobilidade. Ela permite flexibilidade e a possibilidade de explorar, por meio da descrição densa, as rotinas diárias dos habitantes urbanos móveis, oferecendo uma descrição “profunda” e “multifacetada”. A profundidade é crucial para entender e explicar a experiência e eu estava particularmente interessada na maneira como diferentes grupos experimentam e representam as mobilidades urbanas. Essa abordagem me permitiu compreender os “comos”, “porquês” e os “quês” (Shaffir, 1999) de uma prática urbana específica, permitindo-me, ao mesmo tempo, mergulhar na forma como diferentes pessoas vivem a mobilidade e produzem conhecimento sobre sua experiência. Além disso, como uma abordagem etnográfica requer uma quantidade considerável de tempo dedicada ao trabalho de campo, ela permite a reflexividade e a possibilidade de adaptar os métodos à medida que os achados começam a emergir e o pesquisador começa a compreender as experiências, aproximando-se delas.

Embora eu estivesse interessada em observar os transeuntes, ao contrário de Augé, não me interessava observar estranhos. De forma muito semelhante ao trabalho de Latham, eu queria conhecer o significado que eles davam à sua experiência, o que os havia levado a se locomover e o que acontecia com eles durante e depois, de maneira muito semelhante a Spinney (2007), que acompanha os participantes de bicicleta enquanto os filma. Para acompanhar a experiência, eu queria me mover com as pessoas do meu estudo, o que foi possível pela introdução de uma técnica de acompanhamento que consistia em seguir individualmente os participantes em suas rotinas diárias, observando como organizam e vivenciam suas locomoções, compartilhando e refletindo colaborativamente sobre sua experiência em movimento. Isso é feito com a discussão de tópicos durante ou depois do período de acompanhamento. A locomoção pode ser filmada ou fotografada durante o processo, o que me permitiu captar aspectos importantes das experiências de mobilidade urbana diária em Santiago, como será detalhado na seção seguinte.

Transformando-me na “sombra”

Era importante para mim, como pesquisadora, experimentar parte do que os transeuntes vivenciam. Um dos meus participantes mencionou sobre a implementação do Transantiago, um novo sistema de transporte público na cidade de Santiago em 2007:

"Se algum dia, os planejadores pegassem um ônibus como nós, entenderiam por que suas propostas nunca vão funcionar" (Bernardo). Para compreender essa complexidade dos modos de transporte em constante mudança - subir e descer dos ônibus, ter os corpos apertados, perder-se, sentir medo ou desorientação, ser tocado, roubado ou distraído - é necessário vivenciá-la.

Na maioria das vezes, a falta dessa compreensão leva arquitetos, engenheiros e planejadores a ignorarem as complexidades quando propõem inovações no transporte. Eu queria acompanhar os transeuntes para entender o que faziam, como faziam e quais marcas isso deixava em seus corpos, mentes e emoções. Queria também conversar com eles enquanto se locomoviam, ver o que viam, entender por que olhavam ou ignoravam algo, e o que faziam com tudo isso depois. Além disso, entendendo as experiências socioespaciais como corporificadas, multissensoriais e emocionais (Bijoux e Myers, 2006), queria saber o que tocavam, ouviam, cheiravam ou saboreavam durante a experiência. Usei também fotografias para registrar práticas de mobilidade e provocar uma posterior reflexão sobre elas. O processo de captar a experiência por meio do acompanhamento foi uma construção constante, moldada por uma investigação reflexiva e contínua sobre como e por que tais métodos de pesquisa móvel funcionam ou não.

A estrutura geral da metodologia envolveu a seleção de casos, um período de acesso, um período de acompanhamento e, depois, o retorno para discutir a experiência. Ao selecionar os casos, meu interesse principal era analisar as práticas de mobilidade de grupos com diferentes níveis de renda, já que a maioria dos estudos sobre desigualdade urbana tende a focar nos pobres e excluídos sem necessariamente considerar sua relação com outros grupos sociais. Como forma de construir essas associações, comparei as experiências de locomoção de indivíduos residentes em bairros com diferentes níveis de renda, mas relativamente próximos entre si. Nesta pesquisa, os casos foram definidos como transeuntes urbanos residentes de três bairros numa área específica da comuna de La Florida, em Santiago (para detalhes, ver Jirón, 2007 e 2008).

Depois de explicar em detalhes no que consistia a pesquisa, iniciava-se um processo de exploração do campo. Embora meus informantes tivessem concordado em participar, comecei a me aproximar de suas experiências por meio de entrevistas longas e aprofundadas com cada um. Começamos a falar sobre sua história pessoal, antecedentes, escolha do local de moradia atual, como passaram a morar ali, descrições detalhadas de suas rotinas, usando mapas e calendários de 24 horas para traçá-las e conversar sobre elas. Conforme os relacionamentos se estreitavam, as sessões se

tornaram mais longas e informais, abordando temas mais específicos do cotidiano e das experiências de mobilidade na cidade. Assim, fui me aproximando lentamente de suas experiências e preparando o caminho para o acompanhamento de suas práticas de mobilidade.

Depois desse período de conhecimento mútuo, combinamos que eu os acompanharia em suas locomoções como uma sombra móvel. Segui cada participante em um dia normal de trabalho, desde o momento em que saíam de casa até o fim da jornada. Isso implicava chegar em suas casas (segundo o acordo), muitas vezes antes mesmo de saírem de manhã, observando como se preparavam para sair e, então, passando o dia todo com eles: como lidavam com um ônibus lotado na hora do rush ou dirigindo pela cidade o dia todo, o tédio das compras ou o medo de voltar tarde para casa à noite, entre muitas outras atividades. Por fim, isso também acarretava voltar para casa com eles à noite (ou sair à noite e voltar pela manhã, no caso dos seguranças noturnos). Embora eu já tivesse uma ideia geral de seus deslocamentos a partir de conversas anteriores, a realidade era muito diferente do que eu esperava, especialmente em relação à precisão do tempo e à coordenação de suas ações. Isso exigia que eu fosse sempre pontual - já que não poderia atrasar suas rotinas - e flexível, caso seus planos mudassem ou algo inesperado acontecesse.

Adaptei-me às suas realidades e, embora a maioria dos participantes fosse bastante organizada quanto às suas atividades diárias, os detalhes de como as realizavam eram frequentemente imprevisíveis. Às vezes, cancelavam em cima da hora; outras vezes, eu ficava com eles até muito tarde. Também me pediam ajuda (e nunca me recusei). Consequentemente, acabei embalando camisas para entrega, escolhendo tomates, milho e feijão em feiras, carregando compras de senhoras idosas, levando crianças para a cama, escolhendo presentes para clientes ou preenchendo formulários no hospital, entre outras coisas. Essa forma de observação participante tornou possível o “estar lá” em suas rotinas diárias.

A dimensão espaço-temporal das práticas foi incorporada por meio de mapas espaço-temporais, nos quais se registravam o tempo e a localização, que depois eram georreferenciados. Os mapas, usados qualitativamente para expressar o uso espacial da cidade, foram complementados com relatos que descreviam as experiências durante os deslocamentos, especialmente sobre as estratégias de mobilidade e suas consequências no cotidiano.

Os detalhes dos deslocamentos foram registrados e fotografados por mim ou pelos próprios participantes. Como método visual, a fotografia foi usada para relatar o deslocamento e realizar entrevistas fotográficas (Rose, 2001) ou foto-elicitación. Como ferramenta visual de relato, os deslocamentos foram fotografados para acompanhar as narrativas e os mapas espaço-temporais para "seguir" a locomoção e observar aspectos específicos da trajetória. As fotos ofereciam uma aproximação mais vívida da experiência do que os mapas sozinhos. Nesse sentido, mapas e fotos buscavam criar uma "imagem em movimento" daquilo que era narrado, o que permitia uma melhor percepção do deslocamento do transeunte pela cidade, ao mesmo tempo em que enriquecia a percepção imediata dos espaços percorridos e dos meios de transporte usados (carro, ônibus, bonde, metrô). Nenhum desses elementos oferece isoladamente uma imagem tão rica quanto a de todos juntos. A intenção, portanto, não era apresentar um relato exaustivo, mas revelar várias dimensões interconectadas do ato de se deslocar.

Na foto-elicitación posterior ao trabalho de campo, durante entrevistas individuais e coletivas, as fotografias foram utilizadas para provocar discussões sobre temas específicos. Nesse ponto, a fotografia perde sua pretensão de objetividade e revela a subjetividade de quem vê a imagem de forma distinta do pesquisador (Harper, 2004). Com frequência, os participantes traziam descrições de situações que seriam muito difíceis de captar apenas observando. Depois de segui-los e voltar para conversar sobre o deslocamento, eu apresentava as fotos que despertavam lembranças, sentimentos e interpretações sobre suas experiências, motivações e aspectos práticos. Isso foi particularmente útil para identificar processos de construção de lugar. Nenhum dos métodos visuais utilizados são neutros, como aponta Rose (2003), e produzem diferença, já que certos elementos e pessoas acabam invisibilizados quando se selecionam momentos e ângulos. Embora meu papel fosse importante na produção das imagens, tentei ser participativa ao deixar que meus entrevistados também tirassem fotos e refletissem sobre elas durante as discussões. Como resultado, revelou-se parte de suas experiências espaciais e eles puderam explicar com profundidade suas próprias interpretações, pensamentos e reflexões.

Durante os deslocamentos, também fiz anotações e pudemos discutir alguns temas tanto no próprio momento quanto depois, dependendo da conveniência, das pessoas ao redor ou do tema em si mesmo. Apesar de passar o dia inteiro com alguém parecer potencialmente desgastante, todas as experiências foram muito positivas, mesmo quando os participantes estavam cansados ou estressados. Logo, começaram a me chamar de "a Sombra" - e, de fato, foi nisso que me transformei: seguir seus movimentos

tornou-se a forma mais próxima de compreender suas experiências. É claro que eu não era capaz de entendê-las completamente, mas cheguei o mais perto que pude. Suas explicações e interpretações foram cruciais para esse processo.

Compreender as experiências de mobilidade envolveu retornar a cada participante para conversar sobre suas movimentações, fazer perguntas específicas e discutir as fotos e mapas com eles. Isso proporcionava discussões mais profundas sobre temas mencionados ou observados anteriormente. Era também uma forma de ser reflexiva: após certo distanciamento, voltar para conversar sobre o que havia me impressionado. Nesse ponto, surgiam também temas que os próprios participantes queriam discutir: reflexões sobre suas vidas que nasceram do processo de pesquisa.

A quantidade de dados coletada foi considerável. A análise foi feita com a sistematização da informação o mais rápido possível: a maioria das entrevistas foi transcrita ou resumida logo após sua realização; fez-se o download das fotos e sua organização logo depois; os mapas foram desenhados poucas semanas após os acompanhamentos. Essa agilidade era importante para poder discutir os temas com os participantes, mostrando os materiais que facilitavam a conversa sobre a experiência de se deslocar. A próxima seção apresenta um exemplo de como essa informação foi reunida para entender as experiências de mobilidade em Santiago do Chile.

Com a ajuda dos meus amigos: a viagem de Laura

Os padrões contemporâneos de trabalho são cada vez mais móveis, exigindo que as pessoas se desloquem constantemente, enquanto que o estilo de vida com múltiplos empregos obriga que outras se movam de um local para outro. Os empregos flexíveis também implicam em cumprir turnos noturnos ou buscar trabalhos adicionais para compensar os baixos salários ou pagar dívidas, como é o caso de Laura. Seus padrões flexíveis e de múltiplos empregos estão entrelaçados com outras atividades, que incluem as tarefas domésticas e as relações sociais e familiares.

Laura tem 45 anos, é separada e vive em *Jardín Alto* com sua filha Catalina, de 19 anos, que acabou de entrar na universidade. Nos últimos 16 anos, Laura trabalhou como profissional de saúde na Corporação Municipal e como enfermeira em um posto de saúde público duas ou três noites por semana para complementar sua renda. A maioria

de suas atividades se desenvolvem no bairro onde mora; raramente se aventura mais longe dali. A ampla rede de amigos e colegas de Laura permite que ela se locomova sem quase gastar com transporte, especialmente por causa das caronas que recebe. Esses detalhes sobre suas práticas de mobilidade, suas múltiplas conexões e usos criativos de oportunidades de deslocamento geralmente passam despercebidos. Utilizando uma variedade de ferramentas, como as apresentadas aqui, revela-se a riqueza das locomoções de Laura, sua co-presença nos deslocamentos e suas formas inovadoras de se mover.

Ela se levanta por volta das sete da manhã, limpa rapidamente a casa e prepara suas coisas para o trabalho. Sai de casa às oito; cinco minutos antes, sua amiga liga dizendo que está a caminho. Em seguida, caminha menos de cinco minutos até a rua principal, *Rojas Magallanes*, e espera sua amiga Julieta na esquina, quem lhe pega às oito e dez. Julieta tem dois filhos que estudam em uma escola particular próxima. Elas seguem por ruas secundárias para evitar o trânsito. Enquanto Julieta deixa os filhos na entrada da escola, Laura se maquia no carro. Ela conta que prefere usar esse tempo para se maquiar, em vez de fazê-lo mais cedo, porque assim pode tomar café da manhã e assistir ao noticiário. A caminho do trabalho, atravessam bairros considerados perigosos, que elas chamam de "barra pesada"; elas dizem que precisam ser cuidadosas, manter as portas e janelas fechadas e esconder suas bolsas para evitar roubos, como já aconteceu no passado. Laura não presta muita atenção na paisagem ao redor; mais tarde, me conta o quanto esse tempo com a amiga é importante, porque, quando estão no escritório, não conseguem mais conversar sobre assuntos pessoais. Conversam o caminho todo e chegam ao trabalho às oito e quarenta. Embora pudesse chegar mais tarde, é importante para ela estar lá antes das nove hoje, para poder sair por volta das cinco e meia.

Ela menciona que, nos dias em que não tem plantão, depois do trabalho, às vezes vai ao shopping pagar contas, tomar algo ou fazer compras com as amigas. Hoje, no entanto, sai do escritório às cinco e meia, pega uma carona com um amigo até o shopping e depois caminha alguns metros até o ponto de táxis coletivos; rapidamente encontra o seu e parte às cinco e quarenta e cinco. Vai para *Los Quillayes*, um grande conjunto habitacional popular conhecido por seus problemas de segurança, mas que ela conhece bem, pois morou lá até pouco tempo atrás. Chega cinco minutos antes das seis, veste seu uniforme de enfermeira e trabalha sem parar até meia-noite, quando o doutor Santos, que mora em um dos condomínios fechados perto de sua casa, a leva de volta junto com outra enfermeira, à meia-noite e dez. Elas comentam que, a essa hora da noite, as ruas são perigosas, por isso não param nos semáforos para evitar assaltos,

mas também devem ficar atentas às corridas ilegais de carro nas avenidas principais. Foi um dia muito longo e ela chega em casa à meia-noite e vinte e cinco. Amanhã, terá que levantar cedo para uma sessão fora da cidade no seu trabalho diurno.

Apesar de sua renda mensal ser de aproximadamente um milhão e duzentos mil pesos chilenos na Corporação (cerca de US\$2.500), o que a coloca entre os 20% com maiores rendas do país, Laura ainda precisa dos duzentos mil pesos que ganha no posto de saúde para pagar suas dívidas. Ela diz que gosta de ser enfermeira, mas que é cansativo ir dormir à uma da manhã nos dias de plantão e ter que levantar às sete na manhã seguinte. Ela se apoia nos amigos para manter suas rotinas, o que torna seus deslocamentos convenientes, confortáveis e amistosos, além de poder economizar. Sem as caronas, acabaria usando o dinheiro extra que precisa para pagar dívidas, hipoteca, a universidade da filha e, ocasionalmente, transporte. No entanto, sua acessibilidade é influenciada pelas dimensões financeiras, físicas e temporais da sua vida. Ela não tem recursos financeiros para comprar um carro próprio ou pagar pelo transporte diário. Seus deslocamentos podem ser perigosos quando se movimenta depois da meia-noite ou por áreas muito pobres da cidade. Apesar disso, ela contorna suas limitações por meio de seu capital social: sua rede de contatos permite que aproveite as caronas que a ajudam a se locomover, facilitando o acesso aos seus vários empregos.

Entender a complexidade dos deslocamentos e das decisões de locomoção foi possível pela profundidade da observação das atividades diárias de Laura e por estar com ela durante suas práticas de mobilidade. Isso exigiu mais do que apenas entrevistá-la, segui-la ou fotografá-la. Foi o processo completo de me transformar em sua sombra que permitiu essa compreensão. À medida que a relação com ela se tornava mais próxima e familiar, os detalhes começaram a ser revelados. Além disso, como o processo foi reflexivo e envolveu passar longas horas com ela durante um longo período, permitiu discutir esses temas com ela e com sua filha, observá-las e retornar para completar as explicações quando necessário.

Conclusão

A tentativa de captar experiências de mobilidade é sempre incompleta, em processo, em transformação e sua compreensão será sempre parcial. Isso significa que, no processo de entender a experiência, a própria metodologia vai sendo revelada à medida em que a experiência também se revela. Essa compreensão é situada e requer um processo

reflexivo por meio do qual o pesquisador está constantemente questionando e voltando para entender sua própria posição. E isso também significa que o conhecimento das práticas não é apenas subjetivo, mas intersubjetivo, uma vez que a própria experiência do pesquisador também faz parte da compreensão da experiência dos outros.

Parte essencial da etnografia envolve a necessidade do trabalho de campo como forma de "estar lá". Uma possibilidade de se aproximar da experiência é seguir a prática como uma sombra, utilizando uma abordagem etnográfica multilocalizada. Além disso, o transformar-se em sombra requer uma abordagem reflexiva, flexível, aberta e atenta, de forma a adaptar dinamicamente a experiência do trabalho de campo em desenvolvimento. Empreender esse tipo de trabalho de campo com disposição para modificar ideias, métodos e ritmos conforme a necessidade melhora substancialmente a possibilidade de se aproximar dos participantes e de suas experiências.

Embora outros métodos e ferramentas pudessem ter sido utilizados - incluindo o vídeo -, a informação coletada foi suficientemente rica e diversa para a descrição da experiência das práticas urbanas cotidianas de mobilidade. Fica claro que, como em qualquer outra abordagem metodológica, a imagem completa nunca se revela totalmente - e essa tampouco é a intenção. No entanto, a imagem em movimento por meio da qual as experiências de mobilidade podem ser observadas requer uma metodologia complexa e adaptativa. Isso significa ferramentas que possam capturar os diferentes saberes sobre as experiências de mobilidade, em termos de produção, interpretação e representação.

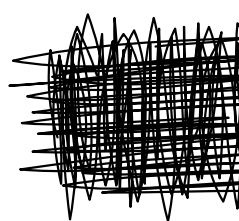
Neste caso, incluiu-se a observação participante móvel multilocalizada, com o acompanhamento dos viajantes em seus deslocamentos diários, mapeamento espaço-temporal, fotografia participativa, entrevistas e análise colaborativa. Pesquisas futuras poderiam incluir uma investigação adicional sobre um conhecimento mais situado das experiências de mobilidade, assim como a combinação desses métodos com padrões agregados de viagem e um movimento rumo à criação de metodologias que gerem maior participação por parte dos envolvidos no processo de pesquisa.

Isso facilitaria o diálogo entre a experiência de mobilidade e os espaços/lugares móveis e métodos mais tradicionais de planejamento urbano e de transporte, com o objetivo de contribuir efetivamente para o campo da mobilidade. Um desafio apresentado por esse método é como gerar um conhecimento que informe efetivamente as políticas públicas. Há uma necessidade urgente de produzir informações sobre essas experiências cotidianas da vida urbana para alimentar os processos de planejamento urbano e de transporte.

Isso não elimina a necessidade de outras abordagens metodológicas, incluindo aquelas utilizadas no planejamento urbano ou no transporte, mas uma abordagem etnográfica, por exemplo, certamente enriqueceria essas práticas ao oferecer olhares diferentes - que provavelmente gerariam diferentes tipos de intervenção no planejamento urbano ou de transporte. Esses olhares não são necessariamente melhores ou piores, mas tão relevantes quanto aqueles provenientes do planejamento tradicional, embora, são muitas vezes ignorados. Assim, capturar outra forma pela qual a vida urbana é experimentada exige ampliar o alcance epistemológico da pesquisa e das políticas, bem como encontrar maneiras de incorporar essas experiências e seus significados.

O mapeamento espaço-temporal, complementado por fotografias e narrativas etnográficas, pode ser útil como forma de rastrear a mobilidade para entender como as pessoas se movem pela cidade, comparando os deslocamentos enquanto se utiliza a mesma base de informações. Pode também ajudar a visualizar o movimento como forma de dimensionar o alcance da mobilidade (ou imobilidade) dentro da cidade. Pode ajudar a comparar diferentes trajetórias e o tempo e espaço utilizados. Mas, mais importante ainda, pode ser uma forma complementar de dar maior profundidade à descrição de uma situação, especialmente se combinado com narrativas etnográficas da mobilidade urbana cotidiana.

Essa abordagem metodológica fortalece a pesquisa urbana ao mesmo tempo em que fornece uma ampla gama de possibilidades para gerar conhecimento sobre experiências da vida urbana que, de outra forma, seriam perdidas no processo de investigação. Os métodos móveis devem incluir a forma como a vida se entrelaça com as práticas de mobilidade, como essa experiência afeta a vida como um todo e como as práticas espaciais são incorporadas no espaço - e vice-versa.



Notas

1

Nota das Editoras – Este artigo de Paola Jirón foi primeiramente publicado em inglês, no livro *Mobile Methods*, organizado por Monica Büscher, John Urry e Katian Witchger, em 2011 (ISBN 9780415492423).

Em 2012, o texto foi também publicado em espanhol, na *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos*, n. 10. (ISSN-e 0718-1132).

Referências

- ATKINSON, P. A.; COFFEY, Y. S. D. Ethnography: post, past and present. **Journal of contemporary ethnography**, v.28, n.5, p.460-71, 1999.
- AUGÉ, M. **El viajero subterráneo**: un etnólogo en el metro. Santiago: Gedisa, 2002.
- BENJAMIN, W. **The flaneur**: Charles Baudelaire. A lyric poet in the era of high capitalism. Londres: New Left Book, 1973.
- . The arcades project. Cambridge, MA: C Belknap Press, 2002.
- BIJOUX, D.; MYERS, J. Interviews, solicited diaries and photography: 'new' ways of accessing everyday experiences of place. **Graduate Journal of Asia-Pacific Studies**, v.4, n.1, p.44-64, 2006.
- BRUNER, E. Experience and its expressions. In: TURNER, V.; BRUNER, E. (org.). **The anthropology of experience**. University of Illinois Press, p.3-30, 1986.
- CALLE, S. **A suivre** (Libre IV). Acted Sud, 1998.
- CZARNIAWSKA, B. **Shadowing and other techniques for doing fieldwork in modern societies**. Copenhagen: Liber, 2007.
- DE CERTEAU, M. **The practice of everyday life**. Oakland, CA: University of California Press, 1986.
- DODMAN, D. "Shooting in the city: an autophotographic exploration of the urban environment in Kingston, Jamaica". In: **Area**, v.35, n.2, p. 293-304, 2003.
- FRISBY, D.; FEATHERSTONE, M. (org.). **Simmel on culture**: selected writings. Londres: Sage, 1997.
- GARCÍA CANCLINI, N. **Imaginarios urbanos**. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1997.
- GARCÍA CANCLINI, N.; CASTELLANOS, A.; MANTECÓN, A.R. **La ciudad de los viajeros**: travesías e imaginarios urbanos, México 1940-2000. México: Grijalbo, 1996.
- GEERTZ, C. "Making experience, authoring selves". In: TURNER, V.; BRUNER, E. (org.). **The anthropology of experience**. Chicago: University of Illinois Press, p.373-80, 1986.
- . "Being there". In: GEERTZ, C. **Works and lives**: the anthropologist as author. Palo Alto, CA: Stanford University Press, 1-24, 1988.
- GIDDENS, A. "Time, space and regionalization". In: GREGORY, D.; URRY, J. (org.). **Social relation and spatial structures**. Macmillan, p.265-94, 1985.
- HAGERSTRAND, T. "What about people in Regional Science?" In: **Papers in Regional Science**, v.24, n.1, p.7-21, 1970.
- HAMMERSLEY, M.; ATKINSON, P. **Ethnography: principles in practice**. Oxon, UK: Routledge, 1995.
- HANNERZ, U. "Being there... and there... and there! Reflections on multisite ethnography". In: **Ethnography**, v.4, n.2, p.201-16, 2003.
- HARPER, D. "Wednesday-night bowling: reflections on cultures of a rural working class". In: KNOWLES, C.; SWEETMAN, P. (org.). **Picturing the social landscape**: visual methods and the sociological imagination. Oxon, UK: Routledge, 2004.
- HARVEY, D. **The condition of postmodernity**: an enquiry into the origins of cultural change. Oxford: Blackwell, 1989.
- HEIDEGGER, M. **Ser y tiempo**. Madrid: Tecnos, 1999.
- INGOLD, T.; VERGUNST, J. **Ways of walking**: ethnography and practice on foot. Surrey, UK: Ashgate, 2008.

JARVIS, H.; PRATT, A.; WU, P.C.-C. **The secret life of cities: the social reproduction of everyday life**. Londres: Pearson Education, 2001.

JIRÓN, P. "Unravelling invisible inequalities in the city through urban daily mobility: the case of Santiago de Chile". In: **Swiss Journal of Sociology**, v.33, n.1, p.45-68, 2007.

----- . **Mobility on the move: examining urban daily practices in Santiago de Chile**. Tese (Doutorado em Geografia e Ambiente em Planejamento Urbano e Regional) - London School of Economics and Political Science. 2008.

JOHNSTON, R.J. **The dictionary of human geography**. Oxford: Blackwell Reference, 1981.

KUSENBACH, M. "Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool". In: **Ethnography**, v.4, n.3, p.455-85, 2003.

KWAN, M.P. "Introduction: feminist geography and GIS". In: **Gender, place and culture**, v.9, n.3, p.261-62, 2002.

LATHAM, A. "Research, performance and doing human geography: some reflections on the diary-photograph, diary-interview method". In: **Environment and Planning A**, v.35, n.11, p.1993-2017, 2003.

----- . "Researching and writing everyday accounts of the city: an introduction to the diary-photograph, diary-interview method". In: KNOWLES, C.; SWEETMAN, P. (org.). **Picturing the social landscape: visual methods and the sociological imagination**. Oxon, UK:outledge, p.117-31, 2004.

LENTORP, B. "Time geography: at the end of its beginning". In: **Geojournal**, v.48, p.155-58, 1999.

MARCUS, G. "Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography". In: **Annual review of anthropology**, v.24, p.95-117, 1995.

MASPERO, F. **Roissy Express: a journey through the Paris suburbs**. Londres: Verso, 1994.

METH, P. "Entries and omissions: using solicited diaries in geographical research". In: **Area**, v.35, n.2, p.195-205, 2003.

MILLER, H. "Place-based versus people-based accessibility". In: LEVINSON, D.; K. J. KRIZEK (org.). **Access to destinations**. Amsterdam: Elsevier, 63-89, 2005.

NEWSOME, T. *et al.* "Urban activity spaces: illustrations and application of a conceptual model for integrating the time space dimensions". In: **Transportations**, v.25, n.4, p.357-77, 1998.

PEUQUET, D. J. "It's about time: a conceptual framework for the representation of temporal dynamics in geographical information systems". In: **Annals: Association of American geographers**, v.84, n.3, p.441-61, 1994.

PRED, A. "The choreography of existence: comments on Hagerstrand time geography and its usefulness". In: AGNEW, J. *et al.* (org.). **Human geography: an essential anthology**. Oxford: Blackwell, p.636-49, 1996.

ROSE, G. **Feminism and geography: the limits of geographical knowledge**. Cambridge, UK: Polity Press, 1993.

----- . **Visual methodologies: an introduction to the interpretation of visual materials**. Londres: Sage, 2001.

----- . "On the need to ask how, exactly, is geography 'visual'? In: **Antipode**, v.32, n.2, p.212-21, 2003.

SEAMON, D. "Phenomenology, place, environment and architecture: a review".

In: WAPNER, S. *et al.* (org.). **Theoretical perspectives in the environment-behavior research**. Plenum, p.157-78, 2000.

SHAFFIR, W. "Doing ethnography: reflections on finding your way". In: **Journal**

of **contemporary ethnography**, v.28, n.6, p.676-86, 1999.

SHAFFIR, W.; STEBBINS, R. "Introduction". In: SHAFFIR, W.; STEBBINS, R. A. (org.). **Experiencing fieldwork**; an inside view of qualitative research. Londres: Sage, 1-24, 1991.

SIMMEL, G. "The metropolis and mental life". In: SENNETT, R. (org.). **Classic essays on the culture of cities**. Appleton-Century-Crofts, 47-60, 1969.

SMALL, K. **Urban transport economics**. Oxon, UK: Routledge, 2001.

SOUTHALL, H.; WHITE, B. "Mapping the life course: visualizing migrations, transitions and trajectories". Disponível em: www.agocg.ac.uk/reports/visual/casestud/southall/introduc.htm.

SPINNEY, J. **Cycling the city**: movement, meaning and practice. Tese (Doutorado) - Royal Holloway, U. of London, Department of Geography. 2007.

THRIFT, N. "Torsten Hagerstrand and social theory". In: **Progress in human geography**, v.29, n.3, p.337-40, 2005.

WACQUANT, L. **Urban outcasts**: a comparative sociology of advanced marginality. Cambridge, UK: Polity Press, 2007.

ZIMMERMAN, D.; WIEDER, D. "The diary: diary-interview method". In: **Urban life**, v.5, n.4, p.479-99, 1977.

